

# Finanzierungsströme im städtischen ÖPNV

## Finanzierungsverflechtungen und Finanzierungslücken

Bericht 24. Mai 2016

verfasst von

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

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

Assistenz:

**Claudia Raicher, BA**

**Andreas Valenta, MA**



## Inhaltsverzeichnis

<b>I</b>	<b>Einleitung .....</b>	<b>5</b>
1	Ausgangslage und Zielsetzung .....	5
<b>II</b>	<b>Rolle der Städte für den ÖPNV.....</b>	<b>6</b>
1	Rechtliche Rahmenbedingungen .....	6
2	Regionale Versorgungsfunktion .....	9
3	Leistungsangebot von Städten .....	11
<b>III</b>	<b>Finanzierungsverflechtungen im städtischen ÖPNV .....</b>	<b>13</b>
1	Finanzierungsverflechtungen im Überblick .....	13
2	Transfers des Bundes.....	15
2.1	Finanzzuweisung gemäß § 20 FAG 2008.....	16
2.2	Förderung von Mikro-ÖV-Systemen für den Nahverkehr im ländlichen Raum .....	18
2.3	SchülerInnen- und Lehrlingsfreifahrt .....	18
2.4	Bestellerförderung .....	19
2.5	Weitere Bundestransfers, welche den städtischen ÖPNV nicht bzw. nur indirekt betreffen.....	20
3	Transfers der Länder .....	21
4	Transfers der Gemeinden.....	22
<b>IV</b>	<b>Finanzierungserfordernisse im städtischen ÖPNV .....</b>	<b>27</b>
1	Ausgaben 2008-2014 .....	27
2	Einnahmen 2008-2014 .....	29
3	Zuschussbedarf 2008-2014.....	32
4	Entwicklung der Investitionen .....	35
4.1	Entwicklung der Investitionen seit 2008 anhand von vier Städten.....	35
4.2	Geplante Investitionen .....	37
5	Zukünftige Herausforderungen zur Finanzierung des städtischen ÖPNV .....	40
<b>V</b>	<b>Resümee.....</b>	<b>41</b>

<b>VI</b>	<b>Anhang .....</b>	<b>47</b>
1	Abbildungsverzeichnis .....	47
2	Tabellenverzeichnis .....	48
3	Literaturverzeichnis.....	48
4	Tabellen .....	49
5	Methodische Anmerkungen.....	54

# I Einleitung

## 1 Ausgangslage und Zielsetzung

Die österreichischen Städte investieren in hohem Maße in den ÖPNV (Öffentlicher Personennahverkehr) und tragen dadurch wesentlich zu einer hohen Lebensqualität der Bürgerinnen und Bürger einer ganzen Stadtregion bei. Sowohl der laufende Betrieb als auch die Investitionen im ÖPNV stellen die Städte dabei vor große finanzielle Herausforderungen, da die Städte immer stärker zum ÖPNV-Bereich zuschießen müssen, ohne die Mehrausgaben im Rahmen ihrer zentralörtlichen Funktion im Finanzausgleich entsprechend abgegolten zu bekommen.

Gleichzeitig kann festgehalten werden, dass die Transparenz der Finanzierungsströme im ÖPNV-Bereich nur unbefriedigend ist, was insbesondere auch auf den städtischen ÖPNV zutrifft. Komplexe Finanzierungsverflechtungen zwischen den Gebietskörperschaften, den Verkehrsverbänden und den stadteigenen Gesellschaften erschweren eine Beurteilung der Finanzflüsse.

Hinzu kommt, dass die bestehenden organisatorischen und finanziellen Strukturen im ÖPNV in Österreich komplex, unübersichtlich und länderweise unterschiedlich sind. So sind die österreichischen Städte zwar faktisch Aufgabenträger im städtischen ÖPNV, können aber an keine österreichweiten Konzepte oder klaren übergeordneten Strategien zum ÖPNV anknüpfen, die einen verlässlichen Rahmen für die Städte bilden würden.

Vor diesem Hintergrund erscheint eine nähere Betrachtung der ÖPNV-Finanzierungsströme mit Relevanz für den städtischen ÖPNV notwendig. Dabei werden die folgenden Zielsetzungen verfolgt:

- ❑ Überblick zur ÖPNV-Finanzierung sowie transparente Übersicht zu einzelnen Finanzierungsströmen im ÖPNV mit Relevanz zum städtischen ÖPNV;
- ❑ Darstellen der Entwicklung der Ausgaben sowie Netto-Ausgaben der Städte und stadteigenen Verkehrsgesellschaften auf Basis einer Befragung der Städte über 30.000 EinwohnerInnen (EW) im Zeitraum 2008 bis 2014;

Um die Lesbarkeit zu erhöhen, wird statt des Begriffes Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft nur die Kurzform Verkehrsverbände verwendet.

## II Rolle der Städte für den ÖPNV

Die österreichischen Städte übernehmen eine wichtige Rolle beim Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). So sind die Städte hauptverantwortlich für die Finanzierung der Stadtverkehre zuständig und erbringen auch Verkehrsdienstleistungen (im Rahmen von eigenen Verkehrsgesellschaften) selbst.

Der städtische ÖPNV zeigt seine Wirkung dabei auch über die Gemeindegrenzen hinweg, da eine Vielzahl an Pendlerverflechtungen zwischen den Gemeinden besteht (Wohnen, Arbeiten, Freizeit etc.). Der städtische ÖPNV ist für die Versorgung einer ganzen Region von essentieller Bedeutung. Nachfolgend werden die wichtigsten rechtlichen Rahmenbedingungen sowie das Leistungsangebot der Städte dargestellt.

### 1 Rechtliche Rahmenbedingungen

Gemäß Art. 10 des Bundes-Verfassungsgesetzes ist Verkehr in Österreich Bundesaufgabe. Als Ausnahmen werden in Art. 11 Angelegenheiten der Straßenpolizei und der Binnenschifffahrt als Gesetzgebungsaufgabe des Bundes allerdings in der Vollziehung in der Landesverantwortung ausgewiesen. „Öffentlicher Verkehr“ ist allerdings nicht explizit erwähnt und die Zuständigkeit damit nicht genau geregelt. Die von den Gebietskörperschaften wahrgenommenen Verantwortungsbereiche sind vielmehr historisch gewachsen.<sup>1</sup>

#### ÖPNRV-G

Im Bundesgesetz über die Ordnung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs (ÖPNRV-G 1999 idF. BGBl. I Nr. 59/2015) regelt der Bund die „organisatorischen und finanziellen Grundlagen für den Betrieb des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs“ konkreter. Ebenfalls geregelt werden die Struktur und der Aufgabenbereich der Verkehrsverbände.

Das ÖPNRV-G teilt die Aufgaben, wie Verkehrsplanung, Bestellung der Verkehrsdienstleistungen und deren Finanzierung, den Gebietskörperschaftsebenen einerseits und den Verkehrsunternehmen bzw. Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften andererseits zu.<sup>2</sup>

Die Aufgabenzuteilung ist in Abbildung 1 dargestellt. Es zeigt sich, dass der Bund die Verantwortung dafür übernimmt, dass jenes Grundangebot finanziert wird, das 1999/2000 vorhanden war. Die weitergehende Verkehrs(bedarfs)planung sowie die Anpassung des Systems an künftige Bedürfnisse werden den Ländern und Gemeinden überlassen. Es wird allerdings auch deutlich, dass Leistungen, die über das Grundangebot 1999/2000 hinausgehen, nicht vom Bund finanziert werden, gleichzeitig aber Einsparungen gegenüber dem Grundangebot 1999/2000 in die Qualitätssicherung des Angebots investiert werden müssen.

Ergeben also die Nah- und Regionalverkehrspläne der Länder und Gemeinden, dass das Grundangebot im Bereich des öffentlichen Verkehrs ausgebaut werden soll, so kann man auf dieser Grundlage (ÖPNRV-G) indirekt davon ausgehen, dass der Bund sich nicht an der Finanzierung beteiligen wird, sondern diese den Ländern und Gemeinden überlässt.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> Vgl. ÖVG: Handbuch, 2009, S. 138.

<sup>2</sup> Vgl. Rechnungshof: Verkehrsverbände, 2014, S. 35.

<sup>3</sup> Vgl. Köfel u. Mitterer: ÖPNV-Finanzierung, 2013, S. 17.

Abbildung 1: Kompetenzverteilung im ÖPNRV-G

Zuständigkeit der Gebietskörperschaften für Aufgaben des ÖPNRV		Aufgaben		
		Schienenpersonenverkehr	Kraftfahrlinienverkehr	Nah- und Regionalverkehrsplanung
Gebietskörperschaft	Bund	Sicherstellung des vom Bund finanzierten Grundangebots im Umfang des Fahrplanjahrs 1999/2000 (exkl. der zu diesem Zeitpunkt von Ländern und Gemeinden finanzierten Leistungen)	Vor 1. Juni 1999 geltend gemachte Verlustabdeckungen von Kraftfahrlinienunternehmen	Planung einer nachfrageorientierten Verkehrsdienstleistung
	Länder	Durch Reduzierung der Fahrplankilometer freiwerdende Bundesmittel für qualitätssichernde Maßnahmen im ÖPNRV zur Verfügung stellen.		
	Gemeinden	Abschließen von Verträgen über Verkehrsdienstleistungen im Personenregionalverkehr, die über das Grundangebot aus dem Fahrplanjahr 1999/2000 hinausgehen oder Angebotsverbesserungen im Kraftfahrlinienverkehr darstellen ("unter Berücksichtigung der budgetären Bedeckung")		

Quelle: ÖPNRV-G 1999 idF. BGBl. I Nr. 59/2015.

Das ÖPNRV-G definiert Verkehrsverbünde als Kooperation von Verkehrsunternehmen zur Optimierung des Gesamtangebotes des ÖPNRV im Interesse der Sicherstellung der Benutzung unterschiedlicher öffentlicher Verkehrsmittel (Bahn, Straßenbahn, Bus) aufgrund eines Gemeinschaftstarifs. Der Begriff Verkehrsverbund wird aber auch im Sinne einer räumlichen Abgrenzung (Verbundraum) verstanden.<sup>4</sup> Üblicherweise orientieren sich die Verkehrsverbünde an den Bundesländergrenzen.

Verkehrsverbünde haben dabei die folgenden Aufgaben (vgl. §16 bzw. §18 ÖPNRV-G):

- Entwickeln von Rahmenvorgaben für die Festsetzung und Weiterentwicklung des Verbundtarifes;
- Verkehrsplanung und Fahrplangestaltung (es sollen Vorschläge an die Länder und Gemeinden unterbreitet werden);
- Bestellen von Verkehrsdiensten;
- Qualitätskontrolle;
- Marketing- und Vertriebsaktivitäten sowie Kundeninformation.

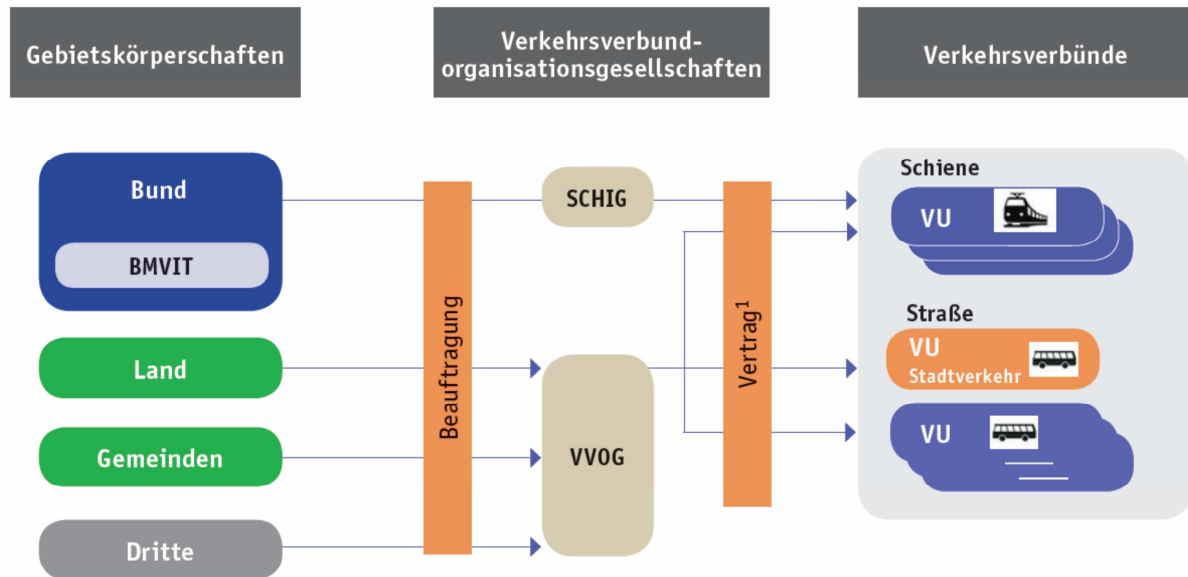
Zwischen Verkehrsverbänden und den Gebietskörperschaften bestehen zahlreiche vertragliche Beziehungen. So liegen einem Verkehrsverbund einerseits privatrechtliche Verträge zwischen den Gebietskörperschaften Bund, Ländern und Gemeinden und den Verkehrsverbänden zugrunde (Grund- und Finanzierungsverträge, Finanzierungsvereinbarungen). Andererseits regeln privatrechtliche Verkehrsdienstverträge zwischen den Gebietskörperschaften bzw. der Verkehrsverbände und den Verkehrsunternehmen die zu erbringenden Verkehrsleistungen.<sup>5</sup>

Die Verkehrsverbände schlossen mit Einführung des ÖPNRV-G im Auftrag von Land, Gemeinden oder Dritten (z.B. Tourismusverbände) Verkehrsdienstverträge mit den Verkehrsunternehmen ab, die Teil des Verkehrsverbundes sind. Der Bund nahm für die Bestellung des Grundangebotes Schiene die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG) in Anspruch. In Abbildung 2 sind die einzelnen Akteure dargestellt.

<sup>4</sup> Vgl. Rechnungshof: Verkehrsverbände, 2014, S. 35.

<sup>5</sup> Vgl. Rechnungshof: Verkehrsverbände, 2014, S. 35.

Abbildung 2: Akteure im Verkehrsverbund



BMVIT: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

SCHIG: Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH

VU: Verkehrsunternehmen

VVOG: Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft

<sup>1</sup> z.B. Verkehrsdienstverträge, Leistungsvereinbarungen

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

Mit der neuen Novelle zum ÖPNRV-G wurde insbesondere auch eine Stärkung

### PSO-Verordnung

2007 wurde die aktuell geltende PSO-Verordnung<sup>6</sup> (Verordnung über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße) beschlossen. Diese zielt auf eine Stärkung des Wettbewerbs im öffentlichen Personennahverkehr ab. Sie legt Bedingungen hinsichtlich Ausgleichsleistungen und über die maximale Dauer von Dienstleistungsaufträgen fest. Es werden verschiedene Vergabeverfahren festgelegt sowie Ausnahmeregelungen für Bus- und Straßenbahnverkehre bestimmt.

Mit 2015 kam es zu einer entsprechenden Anpassung des ÖPNRV-G 1999 an die geltende PSO-Verordnung. Insbesondere wurde hier auch den Transparenzbestimmungen nachgekommen. So ist gemäß PSO-Verordnung ein besonderer Nachweis über die Berechnung der Ausgleichsleistung zu erbringen. Grundsätzlich dienen diese Transparenzbestimmungen zur Kontrolle der Einhaltung der vergaberechtlichen Dimension sowie der beihilferechtlichen Dimension – hier insbesondere der nachweislichen Vermeidung der Überkompensation des finanziellen Nettoeffektes durch die Ausgleichsleistung.

<sup>6</sup> Verordnung (EG) 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nrd. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates. Englisch: Public Service Obligation, kurz: PSO.

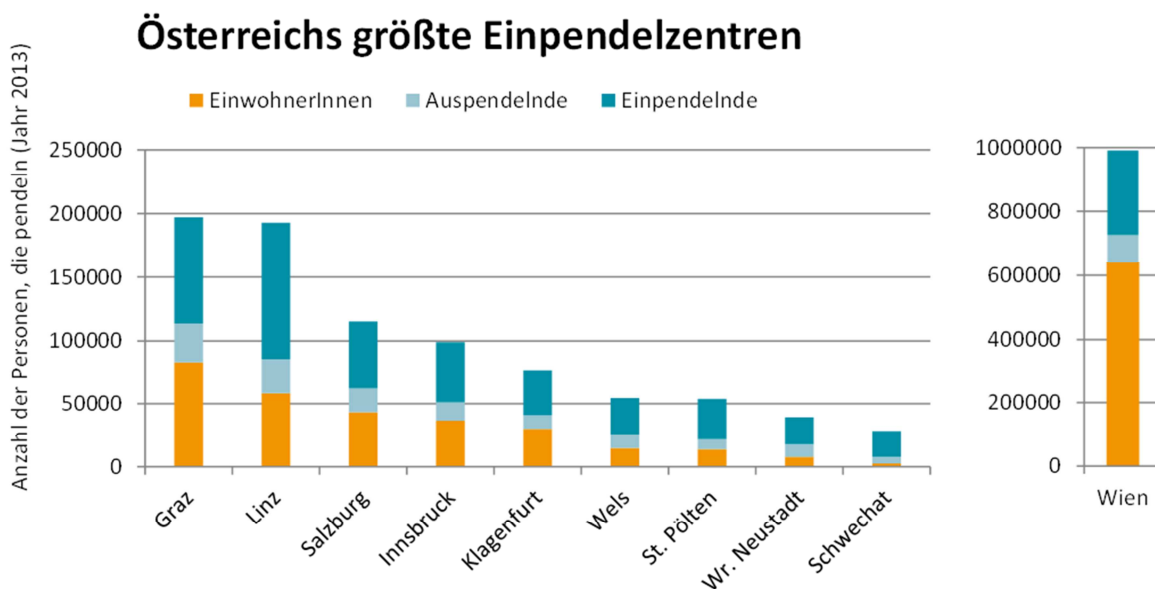


## 2 Regionale Versorgungsfunktion

Die Städte übernehmen im Rahmen des städtischen ÖPNV eine wesentliche regionale Versorgungsfunktion. Dies bedeutet, dass der städtische ÖPNV nicht nur den gemeindeeigenen Bürgerinnen und Bürgern, sondern sämtlichen Bewohnerinnen und Bewohnern einer ganzen Region zur Verfügung steht.

In Abbildung 3 zeigt sich, dass neben den eigenen EinwohnerInnen (größtenteils BinnenpendlerInnen) auch ein bedeutender Anteil an Ein- und AuspendlerInnen die öffentlichen Verkehrsmittel nutzen. Damit finanzieren die Städte nicht nur den öffentlichen Verkehr für die eigene Bevölkerung, sondern auch für die EinpendlerInnen.

Abbildung 3: Ein- und Auspendelnde der großen Städte, 2013



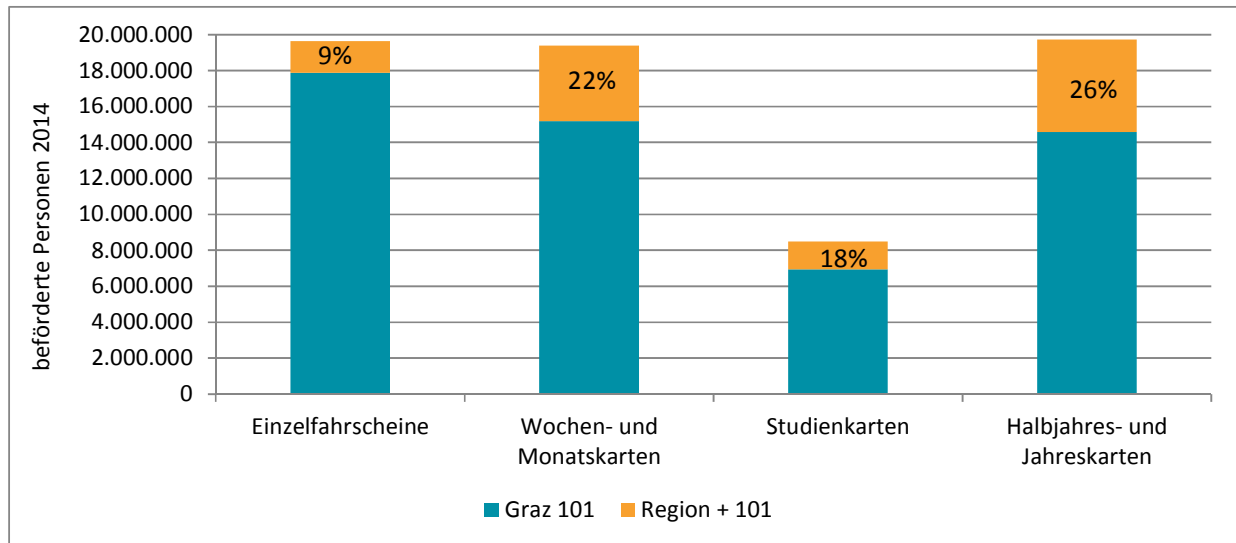
Quelle: KDZ 2016, auf Basis Daten: Statistik Austria 2016, VCÖ 2016

Das Ausmaß der regionalen Versorgungsfunktion wird nachfolgend auch am Beispiel Graz aufgezeigt. In der Abbildung 4 wird die Anzahl an beförderten Personen in Graz dargestellt. Dabei ist einerseits die städtische Tarifzone (Graz 101) ausgewiesen, welche auf keine regionale Versorgungsfunktion hindeuten lässt. Andererseits sind jene Personen ausgewiesen, welche sowohl die städtische Tarifzone als auch die Regionalzone nutzen (Region + 101).

In Summe ergibt sich, dass 19 Prozent der beförderten Personen in Graz auch den ÖPNV außerhalb von Graz nutzen, womit Graz eine wesentliche Rolle im Rahmen der regionalen Versorgungsfunktion wahrnimmt. Bei den Jahreskarten liegt der Anteil jener Personen, welche (meist) von außerhalb von Graz einpendeln sogar bei 26 Prozent.

Bei dieser Betrachtung ist weiters zu berücksichtigen, dass hier die Zahlen für die Schüler- und Lehrlingsfreifahrt nicht enthalten sind.

Abbildung 4: Beförderte Personen in Graz nach räumlichem Geltungsbereich, 2014



Quelle: Verbundlinie: Verbundbericht 2014, 2015, S. 29.; KDZ: eigene Darstellung 2016.

Insbesondere Stadtregionen stehen dabei vor besonderen Herausforderungen. So ist in Ballungszentren mit deutlichen Bevölkerungszunahmen zu rechnen. Diese führt dazu, dass neue Siedlungsräume im Stadtgebiet erschlossen werden müssen. Andererseits nehmen auch die Pendlerverflechtungen innerhalb der gesamten Stadtregion zu, weshalb eine Stärkung des ÖPNV (gegenüber dem Individualverkehr) notwendig ist.

Insgesamt ist daher ein massiver Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur zu erwarten. Geht man davon aus, dass der stadtgrenzenüberschreitende Verkehr analog zur Bevölkerungsdynamik steigt, so ist für Wien und das Umland mit einer Steigerung von 20 Prozent bis zum Jahr 2030 (gegenüber 2010) auszugehen. Bei einem Anteil des öffentlichen Verkehrs von 45 Prozent entspricht dies im Vergleich zum Jahr 2012 einer Steigerung um rund 30 Millionen zusätzlicher Fahrgäste aus dem Wiener Umland.<sup>7</sup>

Die Stärkung des ÖPNV ist auch vor dem Hintergrund der Standortsicherung als wichtiger wirtschaftlicher und gesellschaftlicher Motor für die gesamte Region von Bedeutung. Dabei bedarf es einer Abstimmung zwischen politischen Rahmenbedingungen und längerfristigen Entwicklungen.

<sup>7</sup> VCÖ: Urbaner Verkehr der Zukunft, VCÖ – Mobilität mit Zukunft 1/2016, S. 27.

### 3 Leistungsangebot von Städten

Der Großteil des städtischen ÖPNVs wird von den Städten getragen. Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über die Bedeutung der Pendlerbewegungen. Der Bevölkerungszahl wird darin jeweils die Zahl der Aus- bzw. EinpendlerInnen gegenübergestellt. Aus diesen Kennzahlen ergibt sich die „Tagesbevölkerung“, also die Wohnbevölkerung plus EinpendlerInnen minus der AuspendlerInnen. Die „Bedeutung des Zentrums“ resultiert aus dem Verhältnis von Tages- und Wohnbevölkerung, wobei die Städte mit dem größten Pendlerzustrom die höchsten Werte aufweisen. Daraus ergibt sich, dass die Tagesbevölkerung in Städten in der Regel größer ist als die Wohnbevölkerung. Dementsprechend muss der ÖPNV auch dimensioniert werden.

Im Anhang findet sich eine weitergehende Übersicht zu allen Städten, welche sich im Rahmen der Publikation „Österreichs Städte in Zahlen“ beteiligt haben.

**Tabelle 1: Pendlersituation in Städten über 30.000 EW sowie in Eisenstadt, 2013**

Städte über 30.000 EW sowie Bregenz und Eisenstadt	Wohnbevölkerung 31.10.2013	AuspendlerInnen <sup>1</sup> 2013	EinpendlerInnen <sup>2</sup> 2013	"Tagesbevölkerung" <sup>3</sup>	Bedeutung als Zentrum
					Anteil in Prozent (%) Tages- an Wohnbevölkerung
Eisenstadt	13.477	3.103	15.262	25.636	190
Klagenfurt am Wörthersee	96.531	11.910	44.611	129.232	134
Villach	59.942	9.761	19.860	70.041	117
St. Pölten	52.100	8.546	38.268	81.822	157
Wiener Neustadt	42.212	10.798	28.339	59.753	142
Linz	193.511	28.653	124.382	289.240	149
Steyr	38.114	7.081	19.768	50.801	133
Wels	59.239	11.710	33.744	81.273	137
Salzburg	146.676	20.303	63.058	189.431	129
Graz	269.211	32.388	102.239	339.062	126
Innsbruck	124.386	15.261	63.227	172.352	139
Bregenz	28.313	7.174	16.209	37.348	132
Dornbirn	46.852	11.754	14.204	49.302	105
Feldkirch	31.379	9.256	10.879	33.002	105
Wien <sup>4</sup>	1.761.738	90.619	302.721	1.973.840	112

Anmerkungen: 1) AuspendlerInnen im Berufs- und Ausbildungsverkehr in andere Gemeinden, Bezirke und Bundesländer sowie Berufs-AuspendlerInnen ins Ausland; 2) EinpendlerInnen im Berufs- und Ausbildungsverkehr aus anderen Gemeinden, Bezirken und Bundesländern; 3) Wohnbevölkerung abzüglich der AuspendlerInnen und zuzüglich der EinpendlerInnen im Berufs- und Ausbildungsverkehr; 4) Wien als Gemeinde exklusive PendlerInnen zwischen den Wiener Bezirken.

Quelle: Österreichischer Städtebund: Österreichs Städte in Zahlen 2015, S.97; KDZ: eigene Bearbeitung 2016.

Ein Großteil der Verkehrsleistungen im städtischen ÖPNV findet in den großen Städten statt. In den beiden folgenden Tabellen werden zentrale Leistungsdaten des städtischen ÖPNV in den Städten über 30.000 EW sowie in Bregenz und Eisenstadt dargestellt. Die erste Tabelle gibt Auskunft über die Zahl und Art der vorhandenen ÖPNV-Linien. In der zweiten Tabelle werden wesentliche Betriebszahlen des ÖPNV sowie Daten zu den ausgegebenen Zeitkarten dargestellt.

Im Anhang findet sich eine weitergehende Übersicht zu allen Städten, welche sich im Rahmen der Publikation „Österreichs Städte in Zahlen“ beteiligt haben.

**Tabelle 2: Angebot Öffentliches Verkehrsnetz: Anzahl der Linien, 2013**

Städte über 30.000 EW sowie Bregenz und Eisenstadt	ÖPNV-Linien <sup>1</sup> 2014 <sup>2</sup>					
	Anzahl der Linien, Städteerhebung					
	Linien gesamt	U-Bahn	Straßenbahn	O-Bus	Autobus und Citybus	Bedarfsorientierte Rufsysteme <sup>3</sup>
Eisenstadt	-	-	-	-	-	-
Klagenfurt am Wörthersee <sup>6</sup>	20	-	-	-	20	-
Villach	31	-	-	-	14	17
St. Pölten <sup>7</sup>	13	-	-	-	11	2
Wiener Neustadt	16	0	0	0	16	0
Linz <sup>6, 8</sup>	34	0	3	4	26	1
Steyr	11	0	0	0	11	0
Wels <sup>9</sup>	16	0	0	0	16	0
Salzburg <sup>10</sup>	42	-	-	11	31	-
Graz	44	-	8	-	36	-
Innsbruck	30	-	4	-	26	-
Bregenz <sup>11</sup>	20	0	0	0	19	1
Dornbirn	17	-	-	-	17	-
Feldkirch	18	0	0	0	13	5
Wien <sup>12</sup>	149	5	29	-	115	-

Anmerkungen siehe folgende Tabelle

Quelle: Österreichischer Städtebund: Österreichs Städte in Zahlen 2015, S.102f; KDZ: eigene Bearbeitung 2016.

**Tabelle 3: Angebot Öffentliches Verkehrsnetz: Leistungsdaten und Zeitkarten, 2013**

Städte über 30.000 EW sowie Bregenz und Eisenstadt	Streckenlängen 2014 <sup>2</sup> in km, Städteerhebung	Betriebsleistung <sup>4</sup> 2014 <sup>2</sup> bediente km, Städteerhebung	Ausgegebene Zeitkarten <sup>5</sup> 2014				Beförderte Personen 2014 Städteerhebung
			Anzahl der Karten, Städteerhebung				
			Zeitkarten gesamt	Jahreskarten	Halbjahreskarten	Monatskarten	
Eisenstadt	-	-	-	-	-	-	-
Klagenfurt am Wörthersee <sup>6</sup>	194	2.713.951	47.375	11.980	650	34.745	20.083.516
Villach	600	1.474.600	7.368	175	8	7.185	1.430.900
St. Pölten <sup>7</sup>	138	2.294.975	500	500	-	-	4.800.000
Wiener Neustadt	516	1.970.914	-	-	-	-	6.440.672
Linz <sup>6, 8</sup>	194	9.173.666	427.899	18.100	4.111	405.688	106.989.948
Steyr	105	851.571	3.420	194	24	3.202	3.937.594
Wels <sup>9</sup>	135	1.382.459	5.125	5.000	125	0	6.891.110
Salzburg <sup>10</sup>	406	-	69.111	24.770	0	44.341	37.200.000
Graz	443	12.491.152	220.814	48.704	23.237	148.873	106.894.829
Innsbruck	333	10.370.412	105.023	32.082	13.693	59.248	59.897.802
Bregenz <sup>11</sup>	271	1.177.336	20.174	11.817	0	8.357	9.575.944
Dornbirn	211	2.423.000	16.662	9.062	-	7.600	15.115.000
Feldkirch	245	1.720.000	16.025	9.325	0	6.700	11.837.083
Wien <sup>12</sup>	1.128	73.756.423	2.173.678	586.893	-	1.586.785	931.178.416

Anmerkungen: 1) Alle öffentlichen Verkehrslinien, die zumindest an Werktagen von Montag bis Freitag regelmäßig bedient werden. Die Erhebung umfasst Schulbus-Linien, die auch von der restlichen Bevölkerung genutzt werden können. Nicht berücksichtigt sind primär dem Regionalverkehr dienende Verkehrslinien (z.B. Schnellbahnlinien, Wiesel-Buslinien etc.) sowie Verkehrslinien, die vorwiegend dem Tourismus- und Freizeitverkehr dienen. 2) Stand Ende Dezember 2014; 3) Ruf-Busse, Anruf-Sammeltaxis, Bürgerbusse oder Linien- oder Anschluss-taxis, die an Werktagen ein ergänzendes Angebot zum konventionellen Linienverkehr darstellen, nicht berücksichtigt sind Angebote, die nur zu besonderen Anlässen, an Wochenenden oder Feiertagen bereitstehen bzw. nur von spezifischen Bevölkerungsgruppen genutzt werden können. 4) Summe der gefahrenen bzw. bedienten Streckenkilometer insgesamt im Jahr 2014; 5) Jahres-, Halbjahres- und Monatskarten inklusive ermäßigter Karten und Freifahrtausweise für SchülerInnen und Lehrlinge oder andere Gruppen sowie von Kombinationskarten (z.B. P&R-Kombitickets); 6) Halbjahreskarten entsprechen den Semestertickets für Studierende; 7) Jahreskarten exklusive SchülerInnen- und Lehrlingsausweise, keine Angaben zu Halbjahres- und Monatskarten möglich; 8) Jahreskarten: Übertragbare Jahresnetzkarte und SeniorInnen Jahresnetzkarte; 9) Aufgrund der berührungslosen Chipkarte mit Bestpreisfunktion sind keine Angaben zu Monatskarten möglich; 10) Kilometerangaben für Postbuslinien gehen über Stadtgrenze hinaus; 11) Inklusive Landbus Unterland; 12) Zeitkarten nur Kernzone Wien exklusive Semesterkarten für StudentInnen und Jugendtickets.

Quelle: Österreichischer Städtebund: Österreichs Städte in Zahlen 2015, S.102f; KDZ: eigene Bearbeitung 2016.

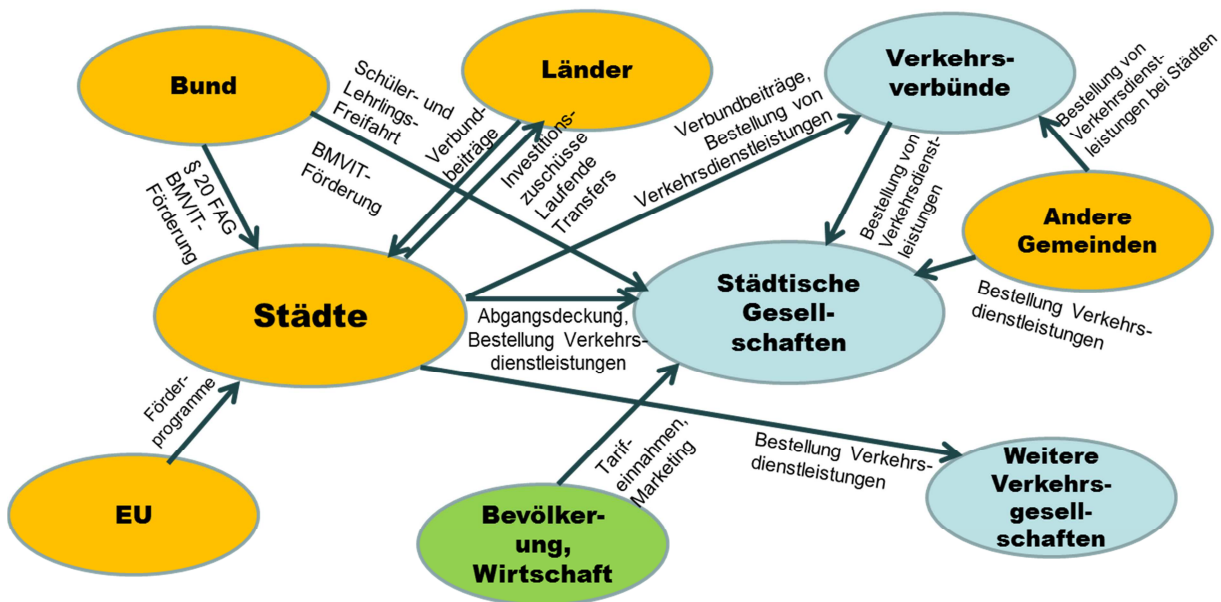
### III Finanzierungsverflechtungen im städtischen ÖPNV

#### 1 Finanzierungsverflechtungen im Überblick

Der städtische ÖPNV ist geprägt von vielfältigen Finanzierungsverflechtungen. Im Zentrum des städtischen ÖPNV stehen in der Regel die Stadt selbst sowie städtische Gesellschaften. Die Stadt bestellt Verkehrsdienstleistungen von der städtischen Gesellschaft und übernimmt eine etwaige Abgangsdeckung. Wichtige Fördergeber an die Städte sowie die städtischen Gesellschaften sind dabei der Bund und die Länder. Daneben gibt es noch enge Finanzierungsverflechtungen mit den Verkehrsverbänden, aber auch mit anderen Gemeinden.

In Abbildung 5 werden dabei nur jene Transfers dargestellt, welche den städtischen ÖPNV betreffen. Finanzierungsverflechtungen zwischen z.B. Bund, Ländern und Verkehrsverbänden werden daher nicht ausgeführt.

Abbildung 5: Finanzierungsverflechtungen im städtischen ÖPNV



Quelle: KDZ: eigene Darstellung 2016.

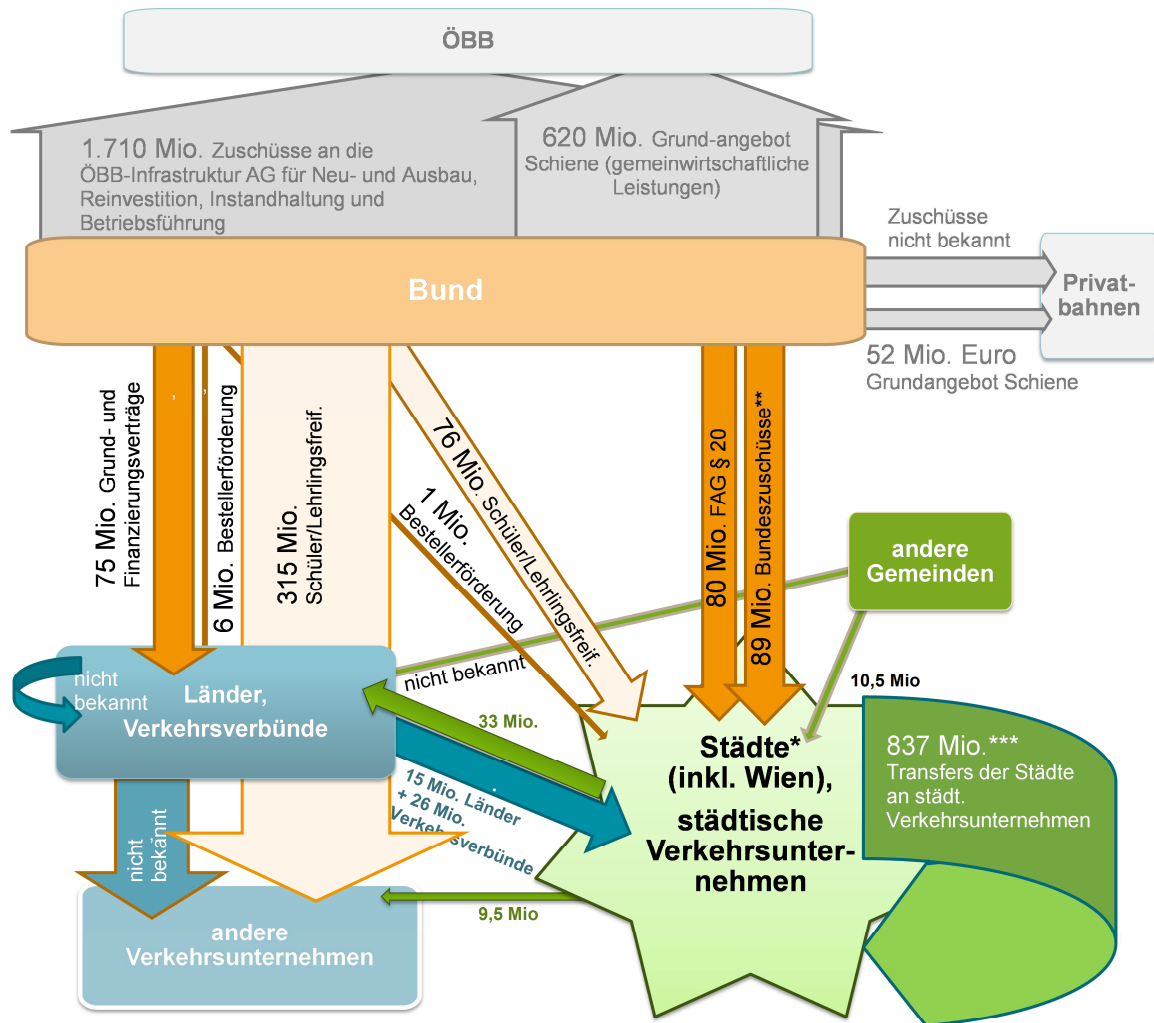
Anmerkung: orange = Gebietskörperschaft, grün = private Nicht- ÖPNV-Einheiten, blau = private ÖPNV-Einheiten.

Die finanzielle Bedeutung des städtischen ÖPNVs im Verhältnis zum gesamten öffentlichen Verkehr ist in der folgenden Abbildung 6 ersichtlich. In dieser werden sämtliche Finanzierungsströme im öffentlichen Verkehr – soweit bekannt – dargestellt.

Grundsätzlich tragen alle drei Gebietskörperschaftsebenen zur Finanzierung des öffentlichen Verkehrs bei. Der Bund finanziert einerseits das Grundangebot Schiene (671 Mio. Euro im Jahr 2013), andererseits werden im Rahmen der SchülerInnen- und Lehrlingsfreifahrt (392 Mio. Euro) wesentliche Mittel für den öffentlichen Verkehr bereitgestellt. Hinzu kommen Transfers für die Grund- und Finanzierungsverträge (75 Mio. Euro) sowie die Bestellerförderung (7 Mio. Euro), welche an die Länder, Verkehrsverbände bzw. Verkehrsunternehmen gehen. Im Rahmen des Finanzausgleichs (§ 20 FAG 2008) werden den Städten rund 80 Mio. Euro zur Verfügung gestellt, hinzu kommen projektspezifische Bundeszuschüsse (89 Mio. Euro), beispielsweise für den U-Bahn-Bau in Wien.

Zusätzlich bestehen Finanzierungsbeiträge der Länder, welche an die Verkehrsverbünde, teilweise auch direkt an Städte (15 Mio. Euro) gehen. Es bestehen Transfers von den Verkehrsverbänden an städtische Verkehrsunternehmen bzw. Städte (26 Mio. Euro), welche vorrangig der Bestellung von Verkehrsdienstleistungen dienen. Hinsichtlich der Transferbeziehungen zwischen Ländern, Verkehrsverbänden und Verkehrsunternehmen besteht keine Datentransparenz.

Abbildung 6: Transferströme im ÖPNV, 2013



\* Städte über 30.000 EW zzgl. Bregenz sowie exkl. Sankt Pölten und Steyr  
 \*\* davon 82 Mio. Euro Bundeszuschuss U-Bahn Wien  
 \*\*\*davon 715 Mio. Euro Wien

Anmerkungen: Transferströme sind nicht transferbereinigt.  
 Quelle: BMVIT: Finanzierung ÖPNV (www.bmvit.at); KDZ: Erhebung der ÖPNV-Transferströme der Städte über 30.000 EW; KDZ: eigene Darstellung 2016.

Schließlich nehmen die Städte einen Teil der Finanzierung des ÖPNVs in Österreich wahr. Die Transfers von den Städten an die städtischen Verkehrsunternehmen liegen bei 837 Mio. Euro. Davon entfällt der Großteil (715 Mio. Euro) auf die Stadt Wien. Die in Abbildung 6 dargestellten Transferströme von den Städten und städtischen Verkehrsunternehmen basieren auf einer vom KDZ durchgeführten Erhebung bei den Städten über 30.000 EW (siehe Kapitel IV).

## 2 Transfers des Bundes

Im Nachfolgenden werden die zentralen Transfers des Bundes für den ÖPNV angeführt. Der Fokus wird hierbei auf jene Transfers gelegt, welche dem städtischen ÖPNV zugutekommen.

Insgesamt bestanden im Jahr 2013 Bundestransfers im Bereich des ÖPNV in der Höhe von 1,2 Mrd. Euro. Der Großteil der Mittel betrifft dabei Förderungen, welche den städtischen ÖPNV nicht oder nur indirekt betreffen. Dies sind insbesondere:

- Verkehrsdiensteverträge für gemeinwirtschaftliche Leistungen für Schienenverkehrsunternehmen: Zahlungen im Rahmen von Verkehrsdiensteverträgen an die Schienenverkehrsunternehmen für Leistungen, die sonst nicht betriebswirtschaftlich geführt werden könnten.
- Grund- und Finanzierungsverträge mit Verkehrsverbänden: Zahlungen im Rahmen der Grund- und Finanzierungsverträge, um den durch die Anwendung des Verbundtarifs entstandenen Einnahmefall bei den Verkehrsunternehmen auszugleichen.
- Studentenermäßigung: Stützungen für spezielle Studententickets in den Verkehrsverbänden.
- SchülerInnen- und Lehrlingsfreifahrt ab 2015/2016: Zahlungen an Verkehrsverbände zur Weiterleitung an die Verkehrsunternehmen zur Finanzierung der Schüler- und Lehrlingsfreifahrt.

Daneben bestehen Bundesförderungen, von welchen einzelne Gemeinden oder die Verkehrsgesellschaften auch direkt profitieren. Dies sind insbesondere:

- Bestellerförderung; Zahlungen für die durch regionale Gebietskörperschaften bestellten Verkehrsdienstleistungen, wobei die einzelnen Projekte in Abhängigkeit der budgetären Bedeckung mit bis zu einem Drittel der jährlich anfallenden Kosten bezuschusst werden können.
- SchülerInnen- und Lehrlingsfreifahrt bis 2014/2015: Zahlungen an die Verkehrsunternehmen zur Finanzierung der SchülerInnen- und Lehrlingsfreifahrt.
- Finanzausgleich gemäß § 20 FAG 2008: Beiträge des Bundesministeriums für Finanzen (BMF) an die Länder und Gemeinden sowie Mittel aus der Mineralölsteuer für Zwecke des ÖPNV.

**Tabelle 4: Transfers des Bundes 2013**

Finanzierungsleistungen des Bundes im Kalenderjahr 2013	in Mio. Euro
Gemeinwirtschaftliche Leistungen der Schienenbahnen (ÖBB und Privatbahnen)	671,4
Leistungen gemäß ÖPNRV-G 1999 (Verkehrsverbände inklusive Semestertickets)	75,3
Bestellerförderung	7,3
Abgeltung Schüler- und Lehrlingsfreifahrt (BMFJ) im Schuljahr 2013/2014	391,5
Zahlungen gem. § 20 Abs. 1 und 2 Finanzausgleichsgesetz (BMF) an Gemeinden	79,7
<b>Summe für den Betrieb des ÖPNRV</b>	<b>1.225,2</b>

Quelle: <http://www.bmvit.gv.at/verkehr/nahverkehr/finanzierung/bmvit.html>.

Zusätzlich bestehen Mikro-ÖV-Förderungen, welche später ebenfalls ausgeführt werden.

## 2.1 Finanzzuweisung gemäß § 20 FAG 2008

In § 20 FAG 2008 ist eine Finanzzuweisung des Bundes für den ÖPNV vorgesehen.<sup>8</sup> Im Jahr 2013 standen hierfür insgesamt 79,8 Mio. Euro<sup>9</sup> zur Verfügung.

**Tabelle 5: Finanzzuweisungen im Bereich Personennahverkehr, 2013**

Regelung im FAG 2008	Beschreibung	Prozess	Betrag 2013 in Tsd. Euro	
			gesamt	davon Wien
§ 20 Abs. 1	Finanzierung von Autobus-, Obus- oder Straßenbahnlinien	auf Antrag - abhängig von Streckenlänge und beförderten Personen	39.425	21.894
§ 20 Abs. 2 Z 1	Förderung von Autobusbahnhöfen	auf Antrag - bis 40 % der Investitionssumme	631	354
§ 20 Abs. 2 Z 2	Förderung von Investitionen für Straßenbahn- und Obuslinien	Fixschlüssel für Städte über 100.000 EW	39.694	25.682
<b>Gesamt § 20 Abs. 1 und 2</b>			<b>79.750</b>	<b>47.930</b>

Quelle: BMF: Zweckzuschüsse und Finanzzuweisungen 2013; KDZ: eigene Berechnung 2015.

### Die Verteilung der Mittel erfolgt dabei in mehreren Schritten:

(Abbildung 7)

Ca. die Hälfte der Finanzzuweisungen stehen auf Antrag (beim BMF) zur Finanzierung von „Autobus-, O-Bus- oder Straßenbahnlinien“ (vgl. § 20 Abs. 1 FAG 2008) in einem ersten Topf (in der Abbildung dunkelblau) bereit. Die Mittel stehen dabei zu 55 Prozent der Gemeinde Wien zur Verfügung.

Die verbleibenden 45 Prozent des ersten Topfes können von allen anderen Gemeinden, wenn sie Bus- oder Straßenbahnlinien betreiben, und von Wien, auf Grund seiner Beteiligung an der Wiener Lokalbahnen AG, beim BMF beantragt werden. Die Mittel werden „nach dem arithmetischen Mittel aus dem Verhältnis der Streckenlänge und der Anzahl der beförderten Personen“ (vgl. § 20 Abs. 2 FAG 2008) auf die antragstellenden Gemeinden aufgeteilt.

Die Mittel aus dem zweiten Topf (in der Abbildung hellblau) werden wiederum aufgeteilt. Zunächst stehen Mittel zur Finanzierung „publikumsbestimmter, ortsfester Einrichtungen an Knotenpunkten öffentlicher Kraftfahrlinien des Personennahverkehrs (Autobusbahnhöfe)“ (vgl. § 20 Abs. 2 Z 1 FAG 2008) bereit.<sup>10</sup>

Die verbleibenden Mittel aus dem zweiten Topf (inkl. der nach § 20 Abs. 2 Z 1 FAG 2008 nicht verbrauchten Mittel) werden ausschließlich auf Wien (zu 64,7 Prozent), Graz (zu 11 Prozent), Innsbruck (zu 8,7 Prozent), Linz (zu 8,1 Prozent) und Salzburg (zu 7,4 Prozent) verteilt.

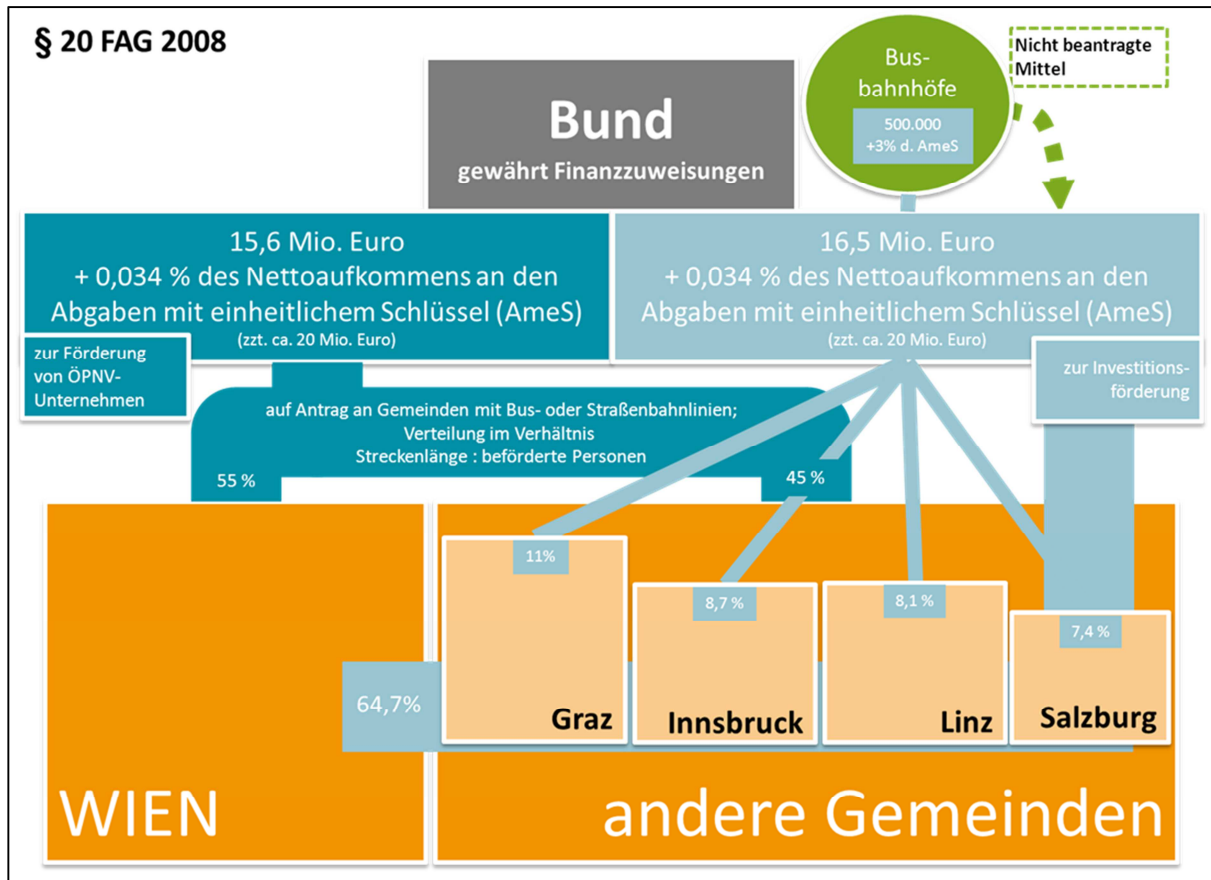
<sup>8</sup> Für die Finanzierung des städtischen Verkehrs sieht das ÖPNRV-G im Zusammenhang mit dem Finanzausgleich besondere Regelungen vor (§§24 und 25 ÖPNRV-G).

<sup>9</sup> Vgl. BMF: Sonderauswertung zum Finanzausgleich, 2015.

<sup>10</sup> Es stehen dafür maximal 500.000 Euro zzgl. 3 Prozent der 0,034 Prozent des Nettoaufkommens an den Abgaben mit einheitlichem Schlüssel gem. FAG zur Verfügung.



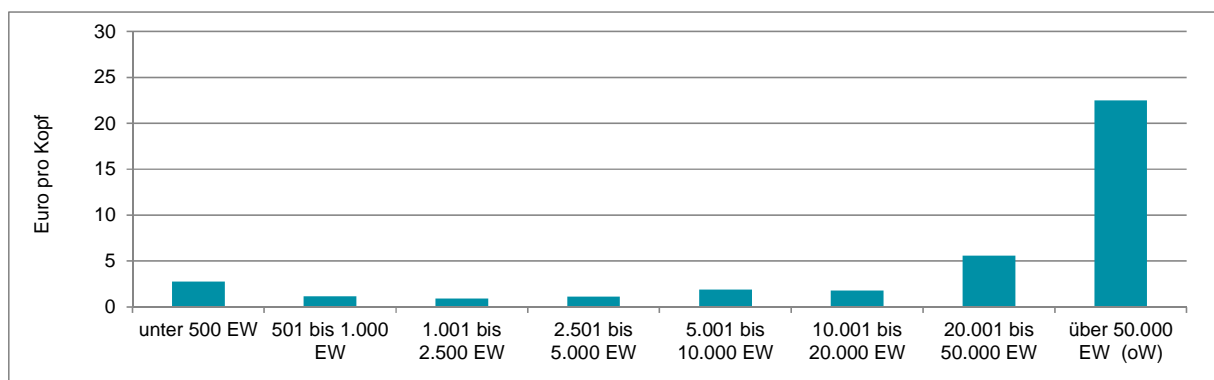
Abbildung 7: Schematische Darstellung § 20 FAG 2008



Quelle: § 20 FAG 2008; KDZ: eigene Darstellung, 2016.

Insgesamt erhalten rund 20 Prozent aller Gemeinden ÖPNV-Finanzzuweisungen. Der Großteil der Mittel kommt dabei den Städten über 50.000 EW zugute. Auf Wien entfielen 47,9 Mio. Euro.

Abbildung 8: ÖPNV-Finanzzuweisungen gemäß § 20 FAG 2008 nach EW-Klassen pro Kopf



Quelle: BMF: Sonderauswertung Finanzausgleich 2013; KDZ: eigene Berechnungen, 2016.

## 2.2 Förderung von Mikro-ÖV-Systemen für den Nahverkehr im ländlichen Raum

Ziel dieser Förderung ist es, durch lokale und klein(st)regionale ÖV-Systeme (Mikro-ÖV Systeme) vorhandene Defizite in der regionalen Mobilitätsversorgung auszugleichen und kleinräumige, flexible und nutzerorientierte Alternativen zu bieten. Der Schwerpunkt liegt bei ländlichen Gemeinden, die bei der Planung und Umsetzung eines Mikro-ÖV Systems Nachhaltigkeit in der Umweltwirkung und bei der Finanzierung erreichen sollen. Als Hauptzielgruppen dieser Ausschreibung werden öffentliche Bedarfsträger und kommunale Einrichtungen (Länder, Gemeinden, Gemeindeverbände) angesprochen.<sup>11</sup>

Im Zeitraum 2011 bis 2014 bestanden Projekte mit einer maximalen Förderhöhe von insgesamt 2,3 Mio. Euro. Knapp über die Hälfte der geförderten Gemeinden weisen eine Gemeindegröße von 2.501 bis 5.000 EW auf. Ein Drittel der Mittel steht den Gemeinden bis 2.500 EW zur Verfügung. Die größte geförderte Gemeinde liegt bei rund 11.000 EW. Mittlere und größere Städte haben daher de facto keinen Zugang zu dieser Förderung.

**Tabelle 6: Förderungen des BMVIT Mikro-ÖV 2011-2014**

EW-Klasse	Förderungen in Euro					
	Jahre				Gesamt	Anteil
	2011	2012	2013	2014		
bis 500 EW	0	70.700	27.625	0	98.325	4%
501 bis 1.000 EW	28.734	136.424	113.178	20.475	298.811	13%
1.001 bis 2.500 EW	0	75.319	115.446	145.358	336.123	15%
2.501 bis 5.000 EW	414.810	206.495	436.713	164.026	1.222.044	53%
5.001 bis 10.000 EW	112.200	33.500	57.000	24.000	226.700	10%
10.001 bis 20.000 EW	1.956	87.585	43.230	0	132.771	6%
20.001 bis 50.000 EW	0	0	0	0	0	0%
50.001 bis 500.000 EW	0	0	0	0	0	0%
Wien					0	0%
<b>Gesamt</b>	<b>557.700</b>	<b>610.023</b>	<b>793.192</b>	<b>353.859</b>	<b>2.314.773</b>	<b>100%</b>

Quelle: BMVIT: Mikro ÖV-Systeme im ländlichen Raum Themenfelder 1,2 und 3, 2015; KDZ: eigene Darstellung, 2016.

Anmerkung: Die Zuordnung zu den EW-Klassen erfolgte entsprechend der Gemeindegröße der Sitzgemeinde des Antragstellers. Bei Gemeindeverbänden wurde die durchschnittliche Gemeindegröße herangezogen.

## 2.3 SchülerInnen- und Lehrlingsfreifahrt

Bei der SchülerInnen- und Lehrlingsfreifahrt handelt es sich um eine Sachleistung für SchülerInnen und Lehrlinge am Schulweg bzw. am Weg zur und von der betrieblichen Ausbildungsstätte. Die Finanzierung der SchülerInnen- und Lehrlingsfreifahrt erfolgt aus dem Familienlastenausgleichsfonds. Die Mittel flossen bis zum Jahr 2012 vom BMFJ direkt an die Verkehrsunternehmen, ab dem Jahr 2015/2016 sind zusätzlich die Verkehrsverbände dazwischengeschaltet. Die Verkehrsverbände lassen die Mittel in die Verkehrsdienstbestellung einfließen.<sup>12</sup>

<sup>11</sup> Vgl. <https://www.klimafonds.gv.at/foerderungen/aktuelle-foerderungen/2012/mikro-oev-systeme-fuer-den-nahverkehr-im-laendlichen-raum-2-as/> [download: 15.9.2015].

<sup>12</sup> <http://www.bmfj.gv.at/familie/finanzielle-unterstuetzungen/freifahrt-und-fahrtenbeihilfen/freifahrt-und-fahrtenbeihilfen.html> [download: 15.9.2015]. Vgl. Rechnungshof: Verkehrsverbände, 2014, S. 72 ff.

Die Höhe der gesamten Mittel für die SchülerInnen- und Lehrlingsfreifahrt liegt gemäß Bundesvoranschlag im Jahr 2015 bei 471 Mio. Euro. Die tatsächlichen Ausgaben gemäß Rechnungsabschluss liegen voraussichtlich niedriger (im Jahr 2013 bei 407 Mio. Euro).

Eine genauere Darstellung nach Bundesländern wurde vom BMFJ leider nicht zur Verfügung gestellt. Eine ausreichende Transparenz dieses Transferbereiches ist insgesamt nicht gegeben.

**Tabelle 7: Ausgaben für SchülerInnen- und Lehrlingsfreifahrten, in Mio. Euro**

	BVA 2013	vorläufiges Ergebnis 2013	BVA 2014	BVA 2015
SchülerInnen- und Lehrlingsfreifahrten sowie -beihilfen	443,7	406,8	453,7	470,6

Anmerkung: BVA = Bundesvoranschlag

Quelle: AK: Budgetanalyse 2014-2018, 2015, S. 48.

## 2.4 Bestellerförderung

Für die regionalen Verkehrsmöglichkeiten gewährt das BMVIT seit 1. Jänner 2000 Zuschüsse bis zu 50 Prozent der jährlichen Betriebskosten. Finanzierungswerber können Bundesländer oder von diesen beauftragte Verkehrsverbünde sowie Gemeinden oder Gemeindeverbände sein. Die Gewährung von Fördermitteln erfolgt projektbezogen. Mit der Bestellerförderung werden auch alternative oder paraöffentliche Betriebsformen (in Form von kommunalen Anrufsammeltaxis, Nachtbussen und weitere) einer Bundesförderung zugänglich gemacht. Zusätzlich werden verkehrs- und umweltpolitische Zielsetzungen sowie eine innovative Komponente berücksichtigt.<sup>13</sup>

Für das Jahr 2015 sind Förderungen im Rahmen der Bestellerförderung in der Höhe von 7,3 Mio. Euro vorgesehen. 2010 lagen die Mittel noch bei 10,4 Mio. Euro. Neben Wien bestehen noch drei Verkehrsknotenpunkte, die bei den Förderungen separat berücksichtigt wurden. Rund 18 Prozent der Mittel kommt dabei den drei Städten Sankt Pölten, Salzburg und Graz zugute.

**Tabelle 8: Bestellerförderungen nach § 24 und 26 ÖPNRV-G in Euro, 2010-2015**

Gesamt / Städte	Bestellerförderungen nach § 24 und 26 ÖPNRV-G						Gesamt 2010-2015
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	
	Euro						
Bestellerförderung Gesamt	10.441.256	8.034.236	7.246.367	7.329.700	7.341.700	7.341.700	47.734.959
<b>davon einzelne Städte</b>							
Sankt Pölten	1.000.000	1.000.000	916.667	1.000.000	1.000.000	1.000.000	5.916.667
Salzburg	304.355	200.000	100.000	100.000	100.000	100.000	904.355
Graz	425.629	312.500	200.000	200.000	200.000	200.000	1.538.129
<b>Gesamt</b>	<b>1.729.984</b>	<b>1.512.500</b>	<b>1.216.667</b>	<b>1.300.000</b>	<b>1.300.000</b>	<b>1.300.000</b>	<b>8.359.151</b>
<i>Anteil der Städte</i>	17%	19%	17%	18%	18%	18%	18%

Quelle: BMVIT: Sonderauswertung Bestellerförderungen nach § 24 und 26 ÖPNRV-G, 2015.

Aufgrund der projektbezogenen Mittelvergabe unterscheiden sich die Förderungen je nach Bundesland doch recht deutlich. Die niedrigste Förderung findet sich 2015 im Burgenland mit 97 Euro pro 1.000 EW, die höchste Förderung in Vorarlberg mit 2.377 Euro pro 1.000 EW. Aufgrund der geografischen Lage, Größe und Bevölkerungsdichte erhalten die Länder Wien und Niederösterreich rund 40 Prozent der Mittel.

<sup>13</sup> <https://www.bmvit.gv.at/verkehr/nahverkehr/finanzierung/bestellerfoerderung/foerderung.html> [Download: 15.9.2015].

**Tabelle 9: Bestellerförderungen nach § 24 und 26 ÖPNRV-G pro 1.000 EW, 2010-2015**

Bundesland / Städte	Bestellerförderungen nach § 24 und 26 ÖPNRV-G						Gesamt 2010-2015
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	
	Euro pro 1.000 EW						
<b>nach Bundesland (inkl. Städte)</b>							
Burgenland	409	56	56	56	97	97	763
Kärnten	1.792	1.437	1.259	1.260	1.259	1.255	8.249
Niederösterreich	1.271	870	816	865	862	856	5.474
Oberösterreich	334	333	332	331	330	327	1.962
Salzburg	2.951	1.894	1.510	1.504	1.497	1.485	10.684
Steiermark	718	625	532	531	529	527	3.432
Tirol	1.845	1.413	1.265	1.257	1.246	1.235	8.095
Vorarlberg	4.072	2.708	2.426	2.415	2.398	2.377	16.112
Wien	943	936	874	861	849	835	5.112
<b>Gesamt</b>	<b>1.117</b>	<b>862</b>	<b>777</b>	<b>783</b>	<b>777</b>	<b>770</b>	<b>4.999</b>

Quelle: BMVIT: Sonderauswertung Bestellerförderungen nach § 24 und 26 ÖPNRV-G, 2015.

## 2.5 Weitere Bundestransfers, welche den städtischen ÖPNV nicht bzw. nur indirekt betreffen

Zusätzlich zu den hier angeführten Transfers/Förderungen des Bundes an die Städte und ihre Unternehmen bestehen noch weitere Bundestransfers im ÖPNV, welche die Städte jedoch nur indirekt betreffen.

**Tabelle 10: Bundestransfers, welche Städte nicht bzw. nur indirekt betreffen**

Finanzierungsleistungen des Bundes im Kalenderjahr 2013	in Mio. Euro
Gemeinwirtschaftliche Leistungen der Schienenbahnen (ÖBB und Privatbahnen)	671,4
Leistungen gemäß ÖPNRV-G 1999 (Verkehrsverbünde inklusive Semestertickets)	75,3
<b>Weitere Bundestransfers</b>	<b>746,7</b>

Quelle: <http://www.bmvit.gv.at/verkehr/nahverkehr/finanzierung/bmvit.html>.

### Grundangebot Schiene

Dieser Transfer dient der Bestellung und Finanzierung eines Grundangebotes im Schienenpersonennahverkehr. Seit 2011 bestehen hierfür Verkehrsdienstverträge zwischen SCHIG (Schieneninfrastruktur- Dienstleistungsgesellschaft mbH) und der ÖBB-Personenverkehr AG und den Privatbahnen. Es handelt sich dabei um eine Leistungsbestellung (und nicht mehr um eine Tarifbestellung), welche auch den Fernverkehr beinhaltet. Die Aufteilung der Mittel für die Bestellung gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Schienenpersonennahverkehr erfolgt österreichweit einheitlich leistungs- bzw. streckenbezogen nach sachgerechten Kriterien, um der PSO-Verordnung zu entsprechen.<sup>14</sup>

### Grund- und Finanzierungsverträge

Die Grund- und Finanzierungsverträge werden zwischen der Republik Österreich, dem jeweiligen Bundesland und den jeweiligen Verkehrsverbänden abgeschlossen. Dabei werden die finanziellen und organisatorischen Grundlagen des ÖPNV festgelegt. Die Grund- und Finanzierungsverträge sind die Grundlage für die Abschlüsse der Verkehrsdienstverträge, für die Durchführung der SchülerInnen- und Lehrlingsfreifahrt und für die Bestellung von

<sup>14</sup> Vgl. Rechnungshof: Verkehrsverbünde, 2014, S. 70 ff.

gemeinwirtschaftlichen Leistungen. In den Verträgen verpflichtet sich die Republik Österreich zur Gewährung von wertgesicherten und zweckgewidmeten Zuschüssen an die Verkehrsverbünde. Diese Zuschüsse können dann für die Verkehrsdienstverträge zwischen den Verkehrsverbänden und den Verkehrsunternehmen herangezogen werden. Diese Mittel können daher indirekt auch in die Finanzierung des Stadtverkehrs einfließen.<sup>15</sup> Über die Hälfte der gesamten Bundesförderungen betreffen diesen Bereich.

Die Finanzierungsverträge mit den Ländern haben derzeit unterschiedliche Laufzeiten und laufen erst zwischen 2017 und 2030 aus. Um den Bestimmungen der PSO-Verordnungen voll zu entsprechen sind hier Anpassungen – insbesondere eine Harmonisierung der gemeinschaftlichen Verträge und Veränderungen in der Bestellerorganisation – zu erwarten. Des Weiteren sollen neue Mindestversorgungsstandards in die Verkehrsdienstverträge einfließen, welche insbesondere den ländlichen Raum stärken sollen. Inwieweit auch Nachfragekomponenten oder Fahrgastprognosen eingebunden werden, welche vor allem für den stadtreionalen Raum von Bedeutung sind, ist noch offen.

### 3 Transfers der Länder

Die Länder tragen ebenfalls eine Finanzierungsverantwortung für den ÖPNV. Im Wesentlichen liegen die Schwerpunkte dabei auf folgenden Förderungen:

- Beitrag zum Grundangebot Schiene;
- Förderung des über das Grundangebot hinausgehenden Schienenverkehrsangebots;
- Beiträge an den Verbund (Deckung der Organisationskosten vom Verbund, Bestellung von Verkehrsdienstleistungen);
- Abgangsdeckungen für einzelne Gesellschaften (z.B. bei Lokalbahnen, Stadtverkehr).<sup>16</sup>

Hinzu kommen punktuell einzelne einmalige Infrastrukturzuschüsse für ÖPNV-Projekte.

Gemäß den Rechnungsabschlüssen der Länder wurden im Jahr 2013 insgesamt 1,3 Mrd. Euro für den ÖPNV-Bereich ausgegeben. Hierbei ist darauf hinzuweisen, dass eine Vergleichbarkeit der Länderbudgets nur sehr eingeschränkt möglich ist, da die Verbuchungspraxis in den einzelnen Bundesländern sehr unterschiedlich ist. Insofern sind die Unterschiede, welche sich bei der Pro-Kopf-Betrachtung zwischen den Bundesländern ergeben, nur sehr schwer zu interpretieren. Die Ausgaben schwanken dabei zwischen 51 Euro pro Kopf im Burgenland bis 98 Euro in Tirol. Wien nimmt mit 434 Euro pro Kopf – vorwiegend aufgrund des Betriebskostenzuschusses an die Wiener Linien – eine Sonderstellung ein.

Die Landesmittel kommen nur zu einem geringen Anteil dem städtischen ÖPNV zugute. Gemäß der später ausgeführten Erhebung bei den österreichischen Städten über 20.000 EW<sup>17</sup> erhielten diese Städte und die stadteigenen Gesellschaften im Jahr 2013 14,5 Mio. Euro an Förderungen von den Ländern. Dies sind – je nach Bundesland – zwischen 0 und 12 Prozent der Mittel.

<sup>15</sup> Vgl. Rechnungshof: Verkehrsverbünde, 2014, S. 75 ff.

<sup>16</sup> Vgl. Rechnungshof: Verkehrsverbünde, 2014, S. 80 ff.

<sup>17</sup> Siehe hierzu das Kapitel IV Finanzierungserfordernisse im städtischen ÖPNV.

**Tabelle 11: Ausgaben der Länder für den ÖPNV, 2013**

ÖPNV-Ausgaben										
	Bgld	Ktn	NÖ	OÖ	Sbg	Stmk	Tirol	Vbg	Wien	Gesamt
in Tsd. Euro										
Ausgaben ÖPNV gemäß Rechnungsabschluss der Länder*	14.678	34.082	109.654	113.940	38.859	81.084	70.401	30.171	755.700	<b>1.248.569</b>
Mittel für den städtischen ÖPNV gemäß Erhebung Städte und stadteigene Gesellschaften	0	0	0	0	304	2.570	8.470	3.148	0	<b>14.492</b>
Anteil städtischer ÖPNV	0%	0%	0%	0%	1%	3%	12%	10%	0%	<b>1%</b>
in Euro pro Kopf										
Ausgaben ÖPNV gemäß Rechnungsabschluss*	51	61	68	80	73	67	98	81	434	<b>148</b>

Quelle: Rechnungsabschlüsse der Länder 2013, KDZ: eigene Berechnungen 2015.

\* Ausgaben der Abschnitte 64, 69 bzw. 02 (Bgld) gemäß VRV - exkl. Kosten für Lärmschutzmaßnahmen und Einzelpersonenbeihilfen.

## 4 Transfers der Gemeinden

Die Städte tragen im städtischen ÖPNV eine zentrale Rolle. Aber auch viele kleinere und mittlere Gemeinden tragen wesentlich zur ÖPNV-Finanzierung bei. Wesentliche Beiträge der Gemeinden sind dabei:

- Beiträge der Städte für den städtischen ÖPNV (z.B. allgemeiner Gemeindebeitrag, Abgangsdeckung, Bestellung von Verkehrsdienstleistungen);
- Beiträge an den Verbund (Deckung der Organisationskosten vom Verbund, Bestellung von Verkehrsdienstleistungen) – teilweise gehen die Mittel direkt an den Verbund, teilweise über den Umweg der Länder;
- Abgangsdeckungen für einzelne Gesellschaften (z.B. Salzburger Lokalbahn) und Beiträge für den regionalen Personennahverkehr.<sup>18</sup>

Um eine Übersicht über die Finanzierungsverantwortung der Gemeinden zu geben, erfolgt nachfolgend eine Auswertung der Gemeinderechnungsabschlussdaten. Dabei werden die Einnahmen und Ausgaben aller österreichischen Gemeinden (ohne Wien)<sup>19</sup>, welche den ÖPNV betreffen, erfasst. Eine vollständige Erfassung der Finanzierungsverantwortung der Gemeinden ist jedoch auf Basis der Rechnungsabschlüsse nicht möglich. Einerseits sind hier ausgelagerte Gesellschaften, welche einen großen Teil des städtischen ÖPNV betreffen, nicht enthalten. Andererseits bestehen methodische Zuordnungsprobleme aufgrund der Verbuchungspraxis in den Gemeinden.<sup>20</sup>

In Abbildung 9 sind die Einnahmen und Ausgaben der Gemeinden für den ÖPNV dargestellt. Es ist zu erkennen, dass 2013 über 112 Mio. Euro für den laufenden Betrieb des öffentlichen Verkehrs ausgegeben werden (siehe KZ 29) und zusätzlich noch über 57 Mio. Euro für Investitionen (siehe KZ 49) zur Verfügung gestellt wurden. Somit gaben die Gemeinden (ohne Wien) 2013 insgesamt rund 170 Mio. Euro für den öffentlichen Verkehr aus. 2009 waren es 146 Mio. Euro.

<sup>18</sup> Vgl. Rechnungshof: Verkehrsverbünde, 2014, S. 80 ff.

<sup>19</sup> Die Gemeindezusammenlegungen ab 01. Jänner 2015 sind noch nicht berücksichtigt, da auf die Rechnungsabschlussdaten 2013 zurückgegriffen wird. Weitere methodische Hinweise sind dem Anhang zu entnehmen.

<sup>20</sup> Siehe hierzu auch die methodischen Hinweise im Anhang.

Abbildung 9: Einnahmen und Ausgaben der österreichischen Gemeinden (ohne Wien) für ÖPNV im engeren Sinn (nur Ausgaben aus dem Gemeinderrechnungsabschluss) 2009-2013

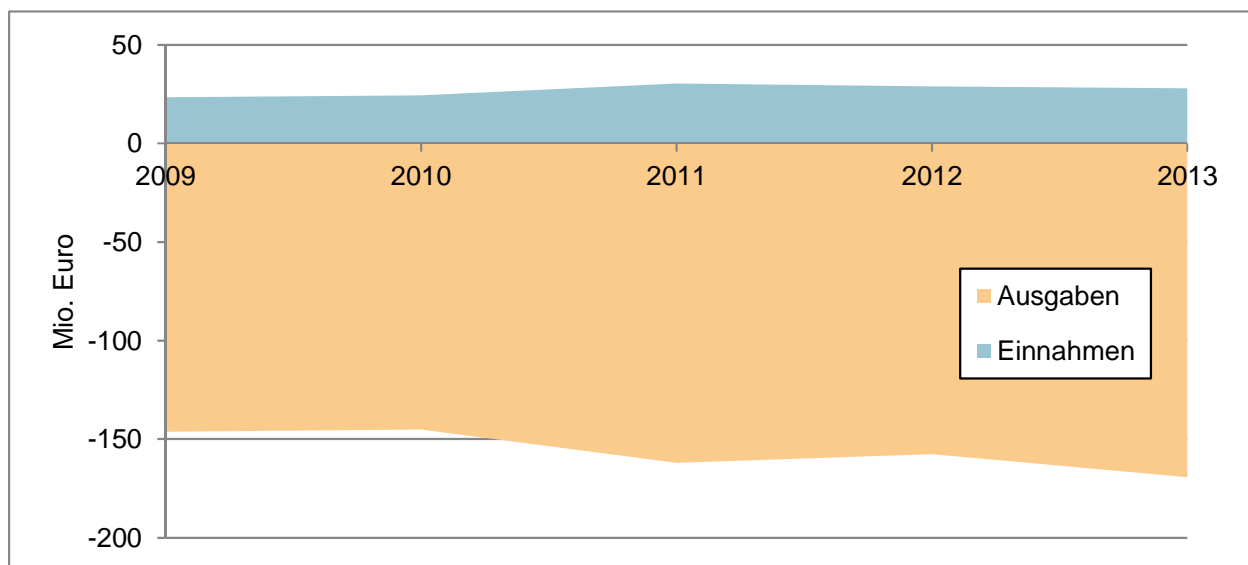
KZ	Einnahme / Ausgabe Rechnungsquerschnitt	2009	2010	2011	2012	2013	Veränderung 2009-2013
		in Tsd. Euro					
13	Einnahmen aus Leistungen	8.408	6.433	6.155	6.283	6.719	-20%
15	Laufende Transferzahlungen von Trägern des öffentlichen Rechts	6.403	10.485	10.534	10.832	10.427	63%
16	Sonstige laufende Transfereinnahmen	604	623	5.216	1.663	1.922	218%
19a	Sonstige laufende Einnahmen	2.674	1.320	2.618	3.859	3.140	17%
<b>19</b>	<b>Summe 1: laufende Einnahmen</b>	<b>18.089</b>	<b>18.861</b>	<b>24.523</b>	<b>22.638</b>	<b>22.208</b>	<b>23%</b>
20	Leistungen für Personal	313	327	326	354	202	-36%
24	Verwaltungs- und Betriebsaufwand	29.756	32.513	34.301	35.164	37.087	25%
26	Laufende Transferzahlungen an Träger des öffentlichen Rechts	13.517	15.226	14.597	14.912	14.970	11%
27	Sonstige laufende Transferzahlungen	50.236	43.475	48.855	49.951	57.935	15%
29a	Sonstige laufende Ausgaben	169	409	452	1.412	2.158	1176%
<b>29</b>	<b>Summe 2: laufende Ausgaben</b>	<b>93.991</b>	<b>91.950</b>	<b>98.531</b>	<b>101.793</b>	<b>112.352</b>	<b>20%</b>
<b>91</b>	<b>Saldo 1: Ergebnis der laufenden Gebarung (öffentliches Sparen)</b>	<b>-75.902</b>	<b>-73.089</b>	<b>-74.009</b>	<b>-79.155</b>	<b>-90.144</b>	<b>19%</b>
39	Summe 3: Einnahmen Vermögensgebarung (v.a. Investitionszuschüsse)	5.281	5.542	5.830	6.330	5.731	9%
49	Summe 4: Ausgaben Vermögensgebarung (v.a. Investitionen, Investitionszuschüsse)	52.306	53.188	63.503	55.842	56.867	9%
<b>94</b>	<b>Saldo 2: Ergebnis Vermögensgebarung</b>	<b>-47.026</b>	<b>-47.647</b>	<b>-57.673</b>	<b>-49.511</b>	<b>-51.136</b>	<b>9%</b>
59	Summe 5: Einnahmen Finanztransaktionen (v.a. Schuldenaufnahme, Rücklagenauflösung)	16.586	31.585	62.281	41.060	44.502	168%
69	Summe 6: Ausgaben Finanztransaktionen (v.a. Rückzahlung von Finanzschulden, Rücklagenzuführung)	696	782	8.495	1.495	1.139	64%
<b>93</b>	<b>Saldo 3: Ergebnis der Finanztransaktionen</b>	<b>15.891</b>	<b>30.803</b>	<b>53.786</b>	<b>39.565</b>	<b>43.363</b>	<b>173%</b>
<b>94</b>	<b>Saldo 4: Jahresergebnis ohne Verrechnung zwischen ord. und ao Haushalt und ohne Abwicklung</b>	<b>-107.037</b>	<b>-89.932</b>	<b>-77.895</b>	<b>-89.102</b>	<b>-97.917</b>	<b>-9%</b>
	Summe Einnahmen (KZ 19+39) ohne Finanztransaktionen	23.370	24.403	30.353	28.968	27.939	20%
	Summe Ausgaben (KZ 29+49) ohne Finanztransaktionen	146.297	145.138	162.034	157.635	169.219	16%
	<b>Saldo ohne Finanztransaktionen</b>	<b>-122.928</b>	<b>-120.735</b>	<b>-131.681</b>	<b>-128.667</b>	<b>-141.280</b>	<b>15%</b>

Quelle: Statistik Austria: Gemeindefinanzstatistik 2009-2013. KDZ: eigene Darstellung, 2016.

Demgegenüber lagen die Einnahmen mit 28 Mio. Euro (siehe KZ 19 + 39) im Jahr 2013 deutlich niedriger, im Jahr 2009 lagen die Einnahmen bei 23 Mio. Euro. Hinzu kommen noch Einnahmen aus z.B. der Aufnahme von Schulden oder der Auflösung von Rücklagen (KZ 59), welche im Zeitverlauf deutlich von 17 Mio. Euro im Jahr 2009 auf 62 Mio. Euro im Jahr 2011 anstiegen und dann bis 2013 auf 45 Mio. Euro sanken.

Insgesamt entwickelten sich die Einnahmen und Ausgaben von 2009 bis 2013 in einem ähnlichen Bereich. Aufgrund der unterschiedlichen Höhe von Einnahmen und Ausgaben erhöhte sich damit der Saldo der laufenden Gebarung von 76 Mio. Euro im Jahr 2009 auf 90 Mio. Euro im Jahr 2013 um 19 Prozent. Berücksichtigt man auch den Investitionsbereich, ist der Finanzierungsbedarf von 123 Mio. Euro im Jahr 2009 auf 141 Mio. Euro im Jahr 2013 (+15 Prozent) gestiegen (**Fehler! Ungültiger Eigenverweis auf Textmarke.**). Um die steigende Finanzierungslast tragen zu können, hat sich die Schuldaufnahme von 17 Mio. Euro im Jahr 2009 auf 45 Mio. Euro im Jahr 2013 deutlich erhöht (+168 Prozent). Durch die getätigten Schuldaufnahmen verringerte sich der Zuschussbedarf aus dem allgemeinen Gemeindehaushalt etwas (siehe KZ 94).

**Abbildung 10: Saldo der laufenden Gebarung und der Vermögensgebarung der Gemeinden (ohne Wien) für den ÖPNV in Mio. Euro für die Jahre 2009 bis 2013**

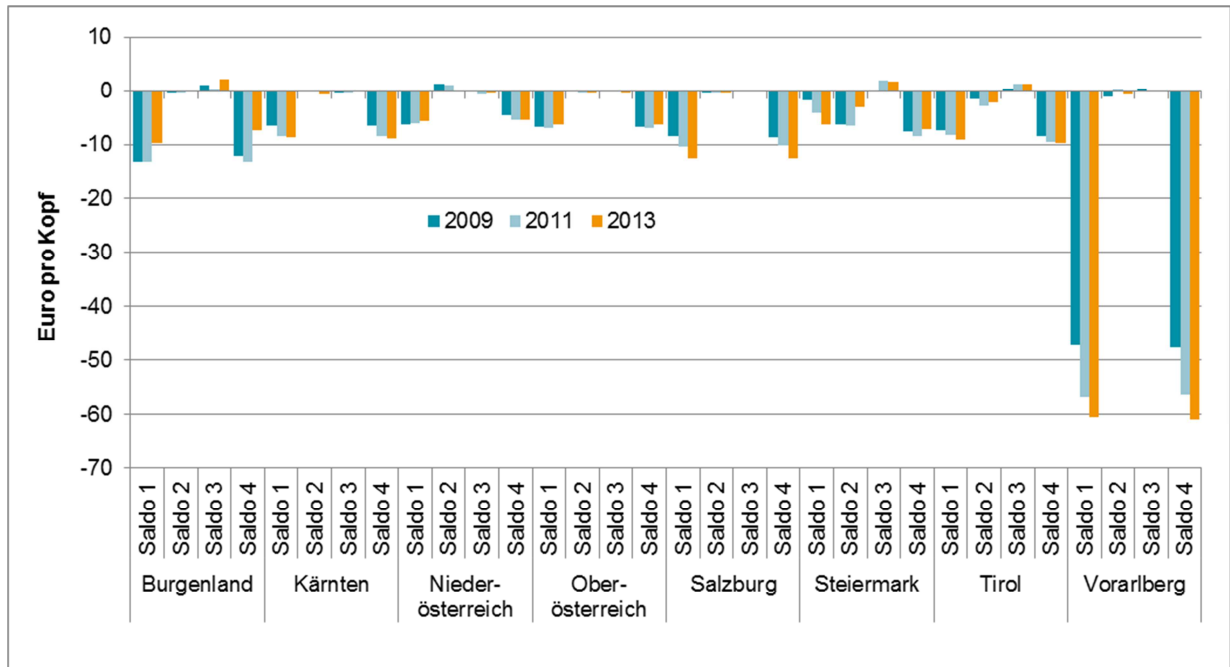


Quelle: Statistik Austria: Gemeindefinanzstatistik 2009-2013. KDZ: eigene Darstellung, 2016.

Die Finanzierungslast ist dabei nicht für alle Gemeinden gleich hoch. In Abbildung 11 ist zu sehen, dass vor allem die Gemeinden in Vorarlberg im Durchschnitt eine besonders hohe Belastung aufweisen. Dies ist darauf zurückzuführen, dass in Vorarlberg (insbesondere im Unterland und im Bregenzerwald) ein Bussystem besteht, das fast vollständig von Gemeindeverbänden finanziert wird. Zur Finanzierung dieser Verbände trägt eine große Zahl von Gemeinden durch Verbandsumlagen bei, sodass die durchschnittliche Belastung der Gemeinden in Vorarlberg relativ hoch ist. In den anderen Bundesländern sind verhältnismäßig wenige Gemeinden überhaupt von der Finanzierung des öffentlichen Verkehrs betroffen, wodurch die durchschnittliche Belastung aller Gemeinden eines Bundeslandes relativ gering ist.



Abbildung 11: Durchschnittliche Querschnittssalden der Gemeinden (ohne Wien) für den ÖPNV in Euro pro Kopf nach Bundesland für die Jahre 2009, 2011 und 2013



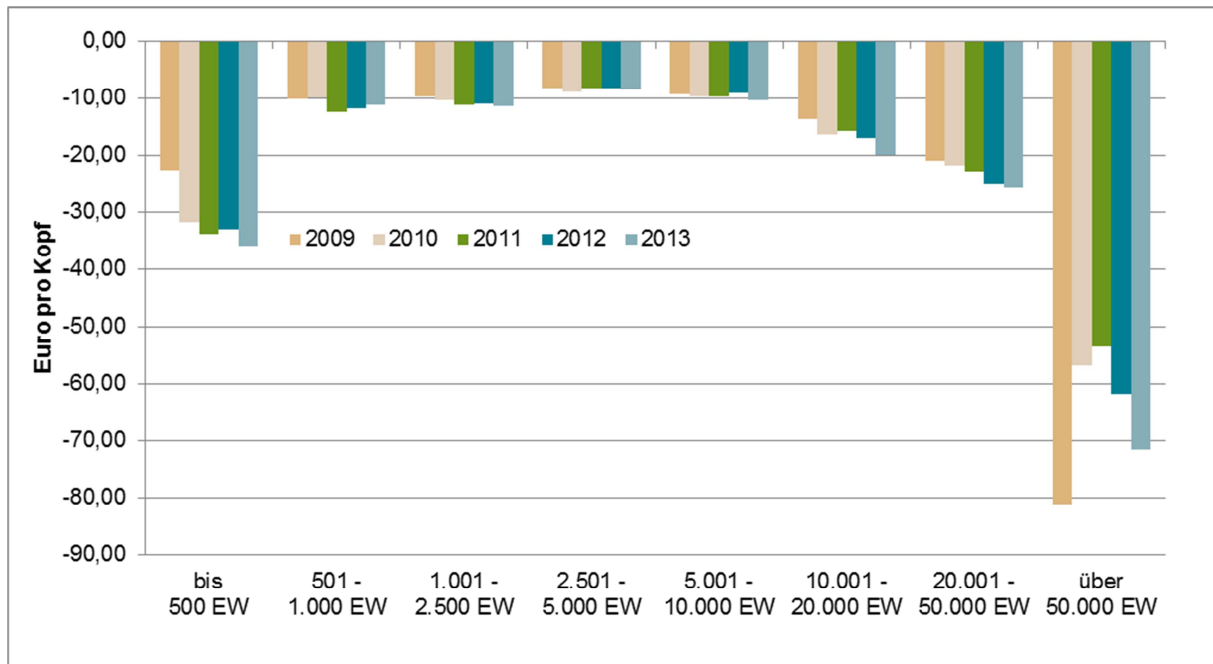
Quelle: Statistik Austria: Gemeindefinanzstatistik 2009-2013. KDZ: eigene Darstellung, 2016.

Neben den regionalen Unterschieden zeigt sich vor allem eine unterschiedlich starke Finanzierungsbelastung der Gemeinden nach EW-Klassen. Vor allem die Gemeinden mit mehr als 50.000 EW aber auch schon die Gemeinden ab 10.000 EW weisen einen besonders hohen Zuschussbedarf für den öffentlichen Verkehr aus allgemeinen Steuermitteln aus (siehe Abbildung 12). Hier kann der Zuschussbedarf bei bis zu 70 Euro pro Kopf liegen. Kleinere Gemeinden (unter 10.000 EW) geben hingegen weniger als zehn Euro pro Kopf für den öffentlichen Verkehr aus.

Der Rückgang der Belastung bei den Gemeinden über 50.000 EW in den Jahren 2010 und 2011 weist lediglich auf einen geringeren Zuschussbedarf aus allgemeinen Steuermitteln hin. Tatsächlich wurde dieser zeitweilige Rückgang dadurch erreicht, dass zwei Gemeinden, im Gegensatz zu den Jahren zuvor, dezidiert Fremdkapital zur Finanzierung des ÖPNV aufgenommen haben. Der Bedarf an Steuermitteln steigt seit 2012 wieder stetig an.

Die hier ausgewiesenen Zuschüsse sind nur jene, die aus dem Gemeindehaushalt unmittelbar abzuleiten sind. Vor allem größere Städte verfügen allerdings in der Regel über stadteigene Verkehrsgesellschaften, die Leistungen des öffentlichen Verkehrs erbringen. Deren Finanzierungsbedarf kann nicht unmittelbar aus dem Gemeindefinanzabschluss abgeleitet werden. Diese finanzielle Belastung der Städte im weiteren Sinn wird daher im folgenden Kapitel behandelt.

Abbildung 12: Durchschnittlicher Zuschussbedarf aus allgemeinen Steuermitteln (Saldo 4) für den ÖPNV der Gemeinden (ohne Wien) in Euro pro Kopf nach EW-Klassen, 2009-2013



Quelle: Statistik Austria: Gemeindefinanzstatistik, 2009-2013. KDZ: eigene Darstellung, 2016.

## IV Finanzierungserfordernisse im städtischen ÖPNV

Im vorangehenden Kapitel hat sich gezeigt, dass die finanzielle Belastung durch den öffentlichen Verkehr in erster Linie Gemeinden mit über 10.000 Einwohnerinnen und Einwohnern betrifft. Es wurde außerdem bereits darauf hingewiesen, dass die im Gemeinderechnungsabschluss ausgewiesene finanzielle Belastung die tatsächliche finanzielle Belastung der Städte unterschätzt. Dies ist der Fall, da die großen Städte in der Regel über ausgegliederte Gesellschaften verfügen, die einen Großteil der Leistungen im städtischen ÖPNV erbringen. Im nachfolgenden Abschnitt wird daher die finanzielle Belastung der Städte durch den ÖPNV unter Berücksichtigung stadteigener Verkehrsgesellschaften untersucht.

Um eine Einschätzung zur Einnahmen- und Ausgabensituation sowie zum Zuschussbedarf zu erhalten, werden im Nachfolgenden die Daten der Städte und stadteigenen Gesellschaften konsolidiert. Hierzu erfolgte jeweils eine Bereinigung um die Transferbeziehungen zwischen den Städten und den stadteigenen Gesellschaften.<sup>21</sup>

In die Erhebung wurden sämtliche **Städte über 30.000 EinwohnerInnen (EW) sowie die österreichischen Landeshauptstädte** miteinbezogen. An der Umfrage haben die folgenden zwölf Städte dieser Kategorie teilgenommen: Wien, Graz, Linz, Salzburg, Innsbruck, Klagenfurt, Villach, Wels, Dornbirn, Wiener Neustadt, Feldkirch, Bregenz. Die Städte Sankt Pölten, Steyr, und Eisenstadt haben an der Erhebung nicht teilgenommen. Stichprobenartig wurden auch Städte unter 30.000 EinwohnerInnen eingeladen. Diese Ergebnisse werden gesondert dargestellt (Attnang-Puchheim, Baden, Klosterneuburg, Krems, Schwechat, Traun).

Innerhalb des Berichtes wird die oben genannte Gruppe an Städten zwecks Vereinfachung „Städte über 30.000 EW“ genannt, auch wenn hier ebenso Landeshauptstädte unter 30.000 EW enthalten sind.

### 1 Ausgaben 2008-2014

Betrachtet man die konsolidierten und transferbereinigten Ausgaben der Städte und stadteigenen Gesellschaften zeigt sich, dass diese von 1,7 Mrd. Euro im Jahr 2008 auf 1,8 Mrd. Euro im Jahr 2014 um insgesamt 6,9 Prozent gestiegen sind. Dabei ist erkennbar, dass sich die Ausgabenarten sehr unterschiedlich entwickelt haben. So erhöhten sich die laufenden Betriebsausgaben um insgesamt 19,7 Prozent, die Investitionsausgaben zeigen hingegen deutliche Schwankungen mit einer grundsätzlich rückgängigen Tendenz. Ebenfalls mit 13,1 Prozent sind auch die Finanzierungsausgaben recht deutlich gestiegen. Die Transfers und weiteren Ausgaben (z.B. Transfers an den Verbund oder andere Verkehrsunternehmen – siehe unten) stiegen um 11,5 Prozent.

<sup>21</sup> Konsolidierte Werte umfassen sowohl Daten der Städte als auch deren Gesellschaften.

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

**Tabelle 12: Konsolidierte und transferbereinigte Ausgaben der Städte über 30.000 EW und stadt-eigenen Gesellschaften im ÖPNV – mit Wien**

ÖPNV Ausgaben exkl. Transfers zwischen Städten und Betrieben; in Tsd. Euro	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Veränderung 2008 - 2014
lfde Betriebsausgaben	924.283	927.897	968.621	1.014.664	1.060.502	1.085.474	1.106.565	19,7%
Investitionsausgaben	549.872	538.125	618.429	541.525	549.130	532.291	458.089	-16,7%
Finanzierungsausgaben	17.690	13.659	11.872	16.192	16.704	18.413	20.001	13,1%
Transfers und weitere Ausgaben	219.148	236.910	252.616	254.461	258.289	243.353	244.259	11,5%
<b>Ausgaben Städte + Betriebe</b>	<b>1.710.993</b>	<b>1.716.591</b>	<b>1.851.540</b>	<b>1.826.842</b>	<b>1.884.625</b>	<b>1.879.531</b>	<b>1.828.915</b>	<b>6,9%</b>

Quelle: Befragung unter Mitgliedern des ÖStB 2015; KDZ: eigene Berechnungen, 2016.

Die Summe der Ausgaben ist dabei sehr stark von wenigen Städten – insbesondere auch von Wien – geprägt. In der nachfolgenden Übersicht erfolgt daher eine Darstellung ohne Wien. Hierbei ist erkennbar, dass die Ausgaben der Städte und städtischen Verkehrsbetriebe um insgesamt 12,8 Prozent seit 2008 gestiegen sind. Besonders deutliche Steigerungen gab es bei den laufenden Betriebsausgaben (+24,6 Prozent) sowie bei den Transfers und weiteren Ausgaben (+58,2 Prozent).

**Tabelle 13: Konsolidierte und transferbereinigte Ausgaben der Städte über 30.000 EW und stadt-eigenen Gesellschaften im ÖPNV – ohne Wien**

ÖPNV Ausgaben exkl. Transfers zwischen Städten und Betrieben; in Tsd. Euro	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Veränderung 2008 - 2014
lfde Betriebsausgaben	245.008	244.514	268.274	267.869	289.276	299.232	305.223	24,6%
Investitionsausgaben	91.745	130.476	129.934	115.104	106.643	81.177	63.904	-30,3%
Finanzierungsausgaben	17.690	13.659	11.872	16.192	16.704	18.413	20.001	13,1%
Transfers und weitere Ausgaben	23.811	27.119	31.730	32.603	38.140	37.731	37.660	58,2%
<b>Ausgaben Städte + Betriebe</b>	<b>378.254</b>	<b>415.768</b>	<b>441.811</b>	<b>431.769</b>	<b>450.762</b>	<b>436.554</b>	<b>426.788</b>	<b>12,8%</b>

Quelle: Befragung unter Mitgliedern des ÖStB 2015, KDZ: eigene Berechnungen, 2016.

Die deutlichen Steigerungen bei den Transfers und weiteren Ausgaben sind auf verschiedene Faktoren zurückzuführen. Während die Transfers an die Verkehrsverbünde um nur 20,8 Prozent stiegen, erhöhten sich die weiteren Transfers um 57 Prozent. Hierbei handelt es sich zumeist um Transfers an andere Verkehrsunternehmen (z.B. ÖBB) oder Beteiligungen. Der Anstieg bei den sonstigen Ausgaben ist auf eine einzelne Stadt zurückzuführen und betrifft im weitesten Sinne auch laufende Betriebsaufgaben.

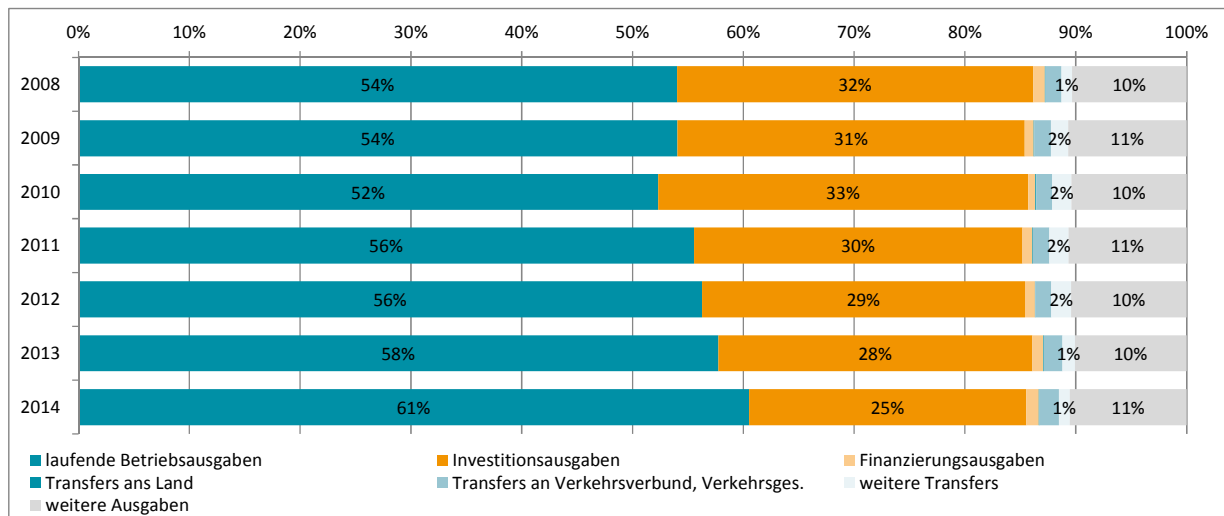
**Tabelle 14: Transferausgaben und weitere Ausgaben der Städte über 30.000 EW und stadt-eigenen Gesellschaften – ohne Wien**

ÖPNV Ausgaben exkl. Transfers zwischen Städten und Betrieben; in Tsd. Euro	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Veränderung 2008 - 2014
Transfers ans Land	1.002	1.013	1.013	1.013	1.139	1.140	1.140	13,8%
Transfers an Verkehrsverbund, Verkehrsges.	8.874	9.037	9.753	9.700	10.005	10.725	10.722	20,8%
weitere Transfers	8.470	9.780	10.482	10.533	11.685	12.700	13.300	57,0%
weitere Ausgaben	5.464	7.290	10.482	11.357	15.312	13.166	12.498	128,7%
<b>Ausgaben Städte + Betriebe</b>	<b>23.811</b>	<b>27.119</b>	<b>31.730</b>	<b>32.603</b>	<b>38.140</b>	<b>37.731</b>	<b>37.660</b>	<b>58,2%</b>

Quelle: Befragung unter Mitgliedern des ÖStB 2015, KDZ: eigene Berechnungen, 2016.

Die Ausgabenstruktur ist in Abbildung 13 dargestellt. Es zeigt sich, dass sich die Ausgaben im Wesentlichen auf laufende Betriebsausgaben und Investitionsausgaben beschränken. Vor allem das Jahr 2010 war sehr investitionsintensiv. Seither sinken die Investitionsausgaben allerdings stetig, während die laufenden Betriebsausgaben kontinuierlich steigen. Damit ist der Anteil der laufenden Betriebsausgaben an den gesamten Ausgaben von 2008 auf 2014 von 54 Prozent auf 61 Prozent gestiegen. Die Investitionsausgaben verloren hingegen 7 Prozentpunkte. Die weiteren Ausgabenbereiche verlaufenden weitgehend stabil.

**Abbildung 13: Konsolidierte und transferbereinigte Ausgabenstruktur der Städte über 30.000 EW und stadteigenen Gesellschaften im ÖPNV – mit Wien**



Quelle: Befragung unter Mitgliedern des ÖStB 2015; KDZ: eigene Berechnungen, 2016.

## 2 Einnahmen 2008-2014

Die Einnahmen für den öffentlichen Verkehr belaufen sich in den befragten Städten im Jahr 2014 auf 1,1 Mrd. Euro. Auch diese Summe ergibt sich aus der konsolidierten Betrachtung von Gemeindeeinnahmen und Einnahmen der stadteigenen Verkehrsunternehmen (transferbereinigt<sup>22</sup>). Damit sind die Einnahmen seit dem Jahr 2008 stagniert bzw. sogar leicht um 1,3 Prozent gesunken. Um die steigenden Ausgaben zu decken, mussten die allgemeinen Deckungsmittel kontinuierlich erhöht werden. Der allgemeine Zuschussbedarf erhöhte sich daher um 22,2 Prozent.

Mussten 2008 noch 35 Prozent der Ausgaben durch allgemeine Deckungsmittel gedeckt werden, so waren dies 2014 bereits 40 Prozent.

Die größte Einnahmenquelle sind Einnahmen von Privaten (Tarife, Marketing), welche von 2008 auf 2014 um 17,4 Prozent gestiegen sind. Mit 12,5 Prozent sind die Transfers des Bundes moderat gestiegen. Die Einnahmen aus der SchülerInnen- und Lehrlingsfreifahrt erhöhten sich um 18,2 Prozent.

Hingegen kam es von 2008 auf 2014 zu einem deutlichen Rückgang der Transfereinnahmen von den Ländern, was auf die Schwankungen im Investitionsbereich im Betrachtungszeitraum

<sup>22</sup> exkl. Transfers zwischen den Städten und den stadteigenen Gesellschaften

zurückzuführen ist. Zusätzlich sanken auch die weiteren Transfers und Einnahmen (z.B. von Verkehrsverbänden).

**Tabelle 15: Konsolidierte und transferbereinigte Einnahmen der Städte über 30.000 EW und stadt eigenen Gesellschaften im ÖPNV – mit Wien**

ÖPNV Einnahmen exkl. Transfers zwischen Städten und Betrieben; in Tsd. Euro	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Veränderung 2008 - 2014
von Privaten (Tarife, Marketing)	470.368	475.890	492.063	511.651	521.307	530.681	552.037	17,4%
Transfers Bund (§ 20 FAG, BMVIT)	69.950	67.719	67.607	70.946	73.465	73.210	78.679	12,5%
Schüler- und Lehrlingsfreifahrt	65.250	68.328	67.418	68.536	74.202	76.447	77.129	18,2%
Transfers Länder	28.989	55.960	81.943	41.988	15.848	14.492	16.462	-43,2%
weitere Transfers und Einnahmen	477.871	421.550	489.902	408.525	411.120	408.505	373.233	-21,9%
<b>Einnahmen Städte + Betriebe</b>	<b>1.112.428</b>	<b>1.089.448</b>	<b>1.198.933</b>	<b>1.101.646</b>	<b>1.095.942</b>	<b>1.103.334</b>	<b>1.097.540</b>	<b>-1,3%</b>
allgemeine Deckungsmittel (Ertragsanteile, eigene Steuern)	598.565	627.143	652.606	725.196	788.683	776.197	731.375	22,2%
<i>Anteil Deckungsmittel an den Ausgaben</i>	35%	37%	35%	40%	42%	41%	40%	

Quelle: Befragung unter Mitgliedern des ÖStB 2015; KDZ: eigene Berechnungen, 2016.

Betrachtet man die Einnahmen ohne Wien zeigt sich ein grundsätzlich ähnliches Bild. Ohne Wien stiegen die Einnahmen der Städte und stadt eigenen Betriebe von 2008 auf 2014 um vier Prozent. Hier bestehen Steigerungen der Einnahmen von Privaten sowie vom Bund um rund 21 Prozent, womit diese höher liegen als bei Miteinbezug von Wien. Dafür entwickelten sich die Einnahmen aus der SchülerInnen- und Lehrlingsfreifahrt mit 4,9 Prozent geringer. Die weiteren Einnahmen sowie Einnahmen aus weiteren Transfers reduzierten sich um 4,5 Prozent.

Insgesamt stiegen damit die Deckungsmittel aus allgemeinen Gemeindeeinnahmen (Ertragsanteile, eigene Steuern) bei den Städten über 30.000 EW ohne Wien von 106 Mio. Euro im Jahr 2008 auf 143 Mio. Euro im Jahr 2014. Dies entspricht einer Steigerung von 35,5 Prozent. Die Entwicklung der Einnahmen von Privaten und den Transfers von Bund und Ländern verläuft daher weniger dynamisch als die Ausgabenentwicklung, sodass sich der Zuschussbedarf der Städte überproportional entwickelte. Lag der Zuschussbedarf im Jahr 2008 noch bei 28 Prozent, so erhöhte er sich bis zum Jahr 2014 auf 34 Prozent.

**Tabelle 16: Konsolidierte und transferbereinigte Einnahmen der Städte über 30.000 EW und stadt eigenen Gesellschaften im ÖPNV – ohne Wien**

ÖPNV Einnahmen exkl. Transfers zwischen Städten und Betrieben; in Tsd. Euro	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Veränderung 2008 - 2014
von Privaten (Tarife, Marketing)	101.290	106.961	105.246	110.574	108.478	125.174	122.258	20,7%
Transfers Bund (§ 20 FAG, BMVIT)	23.628	22.307	22.531	23.912	25.022	23.780	28.580	21,0%
Schüler- und Lehrlingsfreifahrt	31.437	33.951	32.468	32.682	34.099	33.292	32.975	4,9%
Transfers Länder	28.989	55.960	81.943	41.988	15.848	14.492	16.462	-43,2%
weitere Transfers und Einnahmen	87.196	79.039	78.419	74.736	87.169	85.653	83.254	-4,5%
<b>Einnahmen Städte + Betriebe</b>	<b>272.541</b>	<b>298.219</b>	<b>320.607</b>	<b>283.891</b>	<b>270.617</b>	<b>282.391</b>	<b>283.529</b>	<b>4,0%</b>
allgemeine Deckungsmittel (Ertragsanteile, eigene Steuern)	105.713	117.549	121.203	147.878	180.145	154.162	143.260	35,5%
<i>Anteil Deckungsmittel an den Ausgaben</i>	28%	28%	27%	34%	40%	35%	34%	

Quelle: Befragung unter Mitgliedern des ÖStB 2015; KDZ: eigene Berechnungen, 2016.

Die weiteren Transfereinnahmen umfassen vorwiegend Transfereinnahmen von Verkehrsverbänden oder anderen Gemeinden (Leistungsbestellung), teils auch gesonderte Förderungen (z.B. vom Bund, von der EU). Die sonstigen Einnahmen umfassen beispielsweise Einnahmen aus Beteiligungen, Versicherungsentschädigungen oder Mieten.

Bei der Stadt Wien (siehe oben) sind bei den weiteren Transfers und Einnahmen beispielsweise die Dienstgeberabgabe sowie der Bundesbeitrag für den U-Bahn-Bau enthalten.

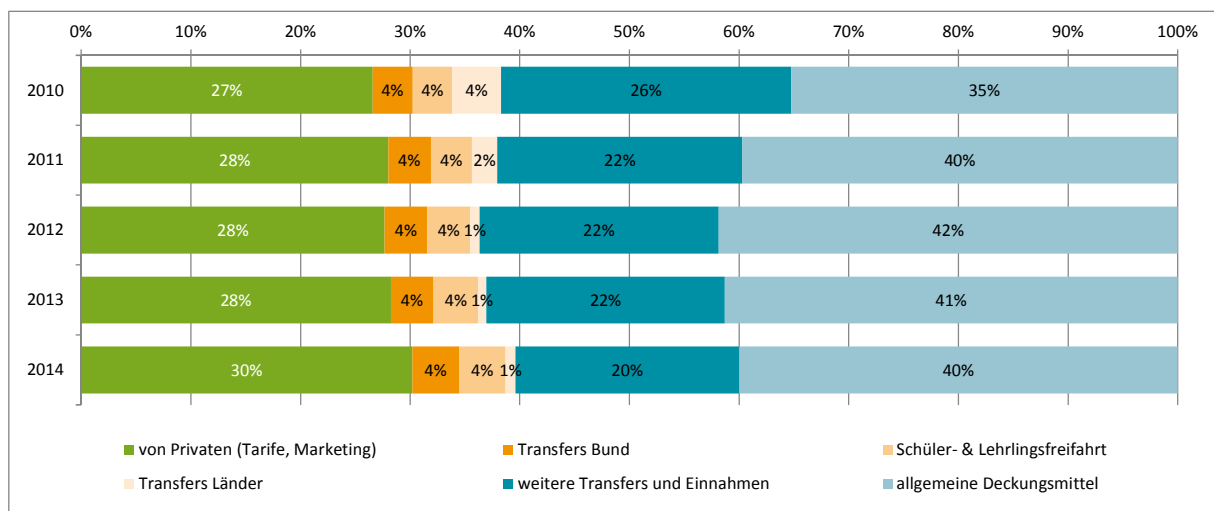
**Tabelle 17: Transfereinnahmen und weitere Einnahmen der Städte über 30.000 EW und stadt eigenen Gesellschaften – ohne Wien**

ÖPNV Einnahmen exkl. Transfers zwischen Städten und Betrieben; in Tsd. Euro	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Veränderung 2008 - 2014
Weitere Transfers (z.B. von Verkehrsverbänden und anderen Gemeinden)	28.645	28.407	31.532	33.468	31.195	30.099	36.099	26,0%
Weitere Einnahmen (z.B. Beteiligungen, Versicherungsentschädigungen, Miete)	58.551	50.633	46.887	41.267	55.973	55.554	47.155	-19,5%
<b>Einnahmen Städte + Betriebe</b>	<b>87.196</b>	<b>79.039</b>	<b>78.419</b>	<b>74.736</b>	<b>87.169</b>	<b>85.653</b>	<b>83.254</b>	<b>-4,5%</b>

Quelle: Befragung unter Mitgliedern des ÖStB 2015; KDZ: eigene Berechnungen, 2016.

In Abbildung 14 werden sowohl die direkt dem ÖPNV-Bereich zuordenbaren Einnahmen als auch die allgemeinen Deckungsmittel, welche zur Deckung der Ausgaben notwendig sind, dargestellt. Es ist zu sehen, dass der Anteil an Einnahmen von Privaten (z.B. aus Tarifeinnahmen, Marketing etc.) im Zeitverlauf von 27 Prozent im Jahr 2010 auf 30 Prozent im Jahr 2014 angestiegen ist. Gleichzeitig sinkt der Anteil an weiteren Transfers und Einnahmen (z.B. für Leistungsbestellungen, Einnahmen aus Beteiligungen) von 26 Prozent im Jahr 2010 auf 20 Prozent im Jahr 2014 sehr stark. Um die steigenden Ausgaben decken zu können, mussten daher die allgemeinen Deckungsmittel von 35 Prozent im Jahr 2010 auf 40 Prozent im Jahr 2014 erhöht werden.

**Abbildung 14: Konsolidierte und transferbereinigte Einnahmenstruktur der Städte über 30.000 EW und stadt eigenen Gesellschaften im ÖPNV – inkl. Wien**



Quelle: Befragung unter Mitgliedern des ÖStB 2015; KDZ: eigene Berechnungen, 2016.

### 3 Zuschussbedarf 2008-2014

In der Gegenüberstellung von Einnahmen und Ausgaben zeigt sich, dass der Zuschussbedarf der Städte für den öffentlichen Verkehr seit 2008 stark gestiegen ist. Beim nachfolgend betrachteten Zuschussbedarf handelt es sich um einen konsolidierten und transferbereinigten Zuschuss.<sup>23</sup>

Während die Einnahmen stagnierten, haben sich die Ausgaben um 6,9 Prozent erhöht. Der konsolidierte und transferbereinigte Zuschussbedarf der befragten Städte stieg um 22 Prozent von 599 Mio. Euro im Jahr 2008 auf 731 Mio. Euro im Jahr 2014.

Die kontinuierlichen Ausgabensteigerungen im laufenden Betrieb können auf mehrere Faktoren zurückgeführt werden. So besteht im öffentlichen Verkehr auf der Ausgabenseite verhältnismäßig wenig Effizienzsteigerungspotenzial. Die Leistungserbringung ist einerseits personalintensiv (Fahrzeuge müssen durch Personen geführt werden, deren Gehälter sich jährlich erhöhen) und gleichzeitig vor allem in den letzten Jahren massiv von den steigenden Energiekosten betroffen.<sup>24</sup>

Beim Zuschussbedarf der Städte bestehen sehr starke Schwankungen im Zeitverlauf. So lag der höchste Zuschuss bei 77 Mio. Euro im Jahr 2008, der niedrigste Zuschuss bei 961 Tsd. Euro im Jahr 2011. Während die Ausgaben der Städte im Zeitraum relativ stabil verliefen, kam es zu deutlichen Schwankungen bei den Einnahmen der Städte (vor allem aufgrund von Schwankungen bei den Transfereinnahmen vom Land in Zusammenhang mit Investitionsprojekten).

**Tabelle 18: Gegenüberstellung Einnahmen und Ausgaben der Städte über 30.000 EW und stadteigenen Gesellschaften im ÖPNV**

ÖPNV Einnahmen und Ausgaben exkl. Transfers zwischen Städten und Betrieben; in Tsd. Euro	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Veränderung 2008 - 2014
Ausgaben der Städte	221.898	236.073	258.725	253.002	255.974	240.290	243.656	9,8%
<i>davon Investitionsausgaben</i>	<i>2.394</i>	<i>2.429</i>	<i>9.251</i>	<i>1.280</i>	<i>743</i>	<i>1.244</i>	<i>1.450</i>	<i>-39,4%</i>
Einnahmen der Städte	299.354	270.604	299.798	253.964	265.359	285.555	278.181	-7,1%
<i>davon einmalige Transfers vom Land</i>	<i>1.507</i>	<i>200</i>	<i>2.396</i>	<i>2.200</i>	<i>2.200</i>	<i>2.200</i>	<i>2.668</i>	<i>77,0%</i>
<b>Saldo Städte</b>	<b>77.456</b>	<b>34.532</b>	<b>41.073</b>	<b>961</b>	<b>9.385</b>	<b>45.265</b>	<b>34.525</b>	<b>-55,4%</b>
Ausgaben Betriebe	1.489.095	1.480.518	1.592.814	1.573.840	1.628.652	1.639.241	1.585.259	6,5%
<i>davon Investitionsausgaben</i>	<i>547.477</i>	<i>535.696</i>	<i>609.178</i>	<i>540.245</i>	<i>548.387</i>	<i>531.047</i>	<i>456.639</i>	<i>-16,6%</i>
Einnahmen Betriebe	813.074	818.844	899.135	847.682	830.584	817.779	819.359	0,8%
<i>davon einmalige Transfers vom Land</i>	<i>19.835</i>	<i>48.675</i>	<i>72.111</i>	<i>31.999</i>	<i>5.676</i>	<i>4.093</i>	<i>4.320</i>	<i>-78,2%</i>
<b>Saldo Betriebe</b>	<b>-676.021</b>	<b>-661.674</b>	<b>-693.680</b>	<b>-726.157</b>	<b>-798.068</b>	<b>-821.462</b>	<b>-765.900</b>	<b>13,3%</b>
<b>Gesamtsaldo</b>	<b>-598.565</b>	<b>-627.143</b>	<b>-652.606</b>	<b>-725.196</b>	<b>-788.683</b>	<b>-776.197</b>	<b>-731.375</b>	<b>22,2%</b>
Ausgaben Städte + Betriebe	1.710.993	1.716.591	1.851.540	1.826.842	1.884.625	1.879.531	1.828.915	6,9%
Einnahmen Städte + Betriebe	1.112.428	1.089.448	1.198.933	1.101.646	1.095.942	1.103.334	1.097.540	-1,3%
<b>Gesamtsaldo</b>	<b>-598.565</b>	<b>-627.143</b>	<b>-652.606</b>	<b>-725.196</b>	<b>-788.683</b>	<b>-776.197</b>	<b>-731.375</b>	<b>22,2%</b>
Gesamtsaldo exklusive Investitionsbereich	-70.035	-137.893	-108.684	-217.870	-247.429	-250.199	-280.274	300,2%

Quelle: Befragung unter Mitgliedern des ÖStB 2015; KDZ: eigene Berechnungen, 2016.

<sup>23</sup> Konsolidierte Werte umfassen sowohl Daten der Städte als auch deren Gesellschaften. Transferbereinigung betrifft die Transferflüsse zwischen Städten und deren Gesellschaften. Wichtiger Hinweis hierzu: Bei der Umfrage wurden von mehreren Städten unterschiedliche Werte der Transferausgaben von der Stadt an die Gesellschaft sowie der Transfereinnahmen der Gesellschaften von der Stadt angegeben, weshalb die transferbereinigte und die nicht transferbereinigte Netto-Belastung nicht ident sind.

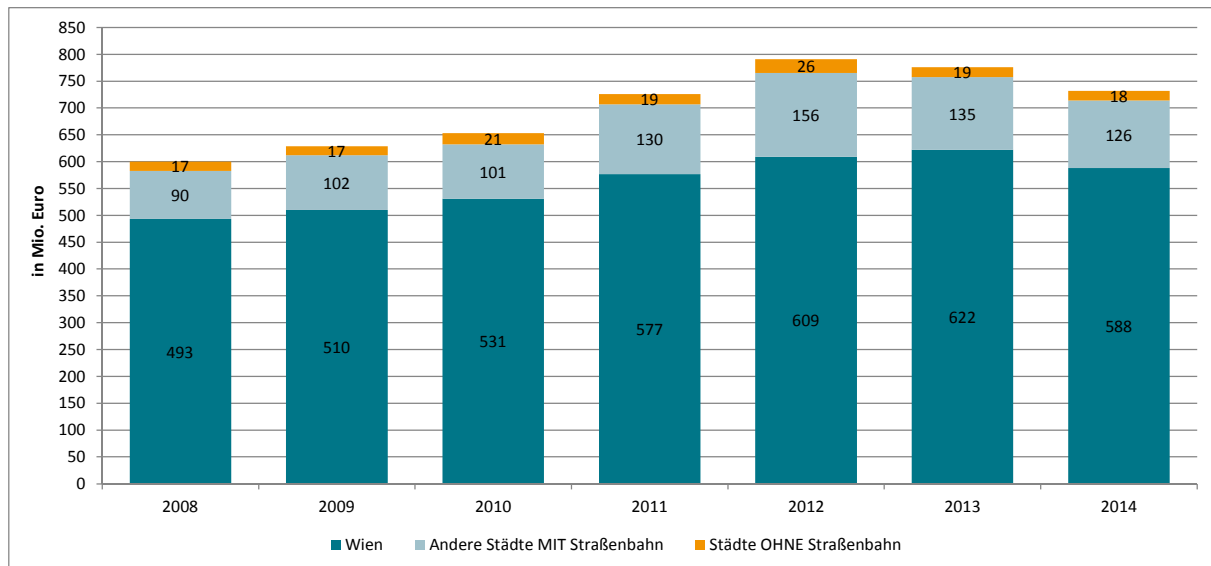
<sup>24</sup> Vgl. Köfel u. Mitterer: ÖPNV-Finanzierung in Österreichs Städten, 2013, S. 31.



Der Zuschussbedarf der Betriebe erhöhte sich von 2008 bis 2014 kontinuierlich von 676 Mio. Euro auf 766 Mio. Euro bzw. 13,3 Prozent. Sowohl bei den Einnahmen als auch bei den Ausgaben zeigen sich in Abhängigkeit des Investitionsniveaus Schwankungen. Dies betrifft insbesondere die einmaligen Zuschüsse von den Ländern.

In Abbildung 15 ist die Entwicklung des Zuschussbedarfes dargestellt. Dabei zeigt sich, dass ein wesentlicher Anteil des Zuschussbedarfes auf Wien (Straßenbahnen und U-Bahn) entfällt, daneben weisen vorrangig die Städte mit Straßenbahnen einen hohen Zuschussbedarf auf. Die verbleibenden Städte über 30.000 EW sind dagegen vergleichsweise gering belastet.

**Abbildung 15: Zuschussbedarf der Städte über 30.000 EW und stadteigenen Gesellschaften im ÖPNV**



Quelle: Befragung unter Mitgliedern des ÖStB 2015; KDZ: eigene Berechnungen, 2016.

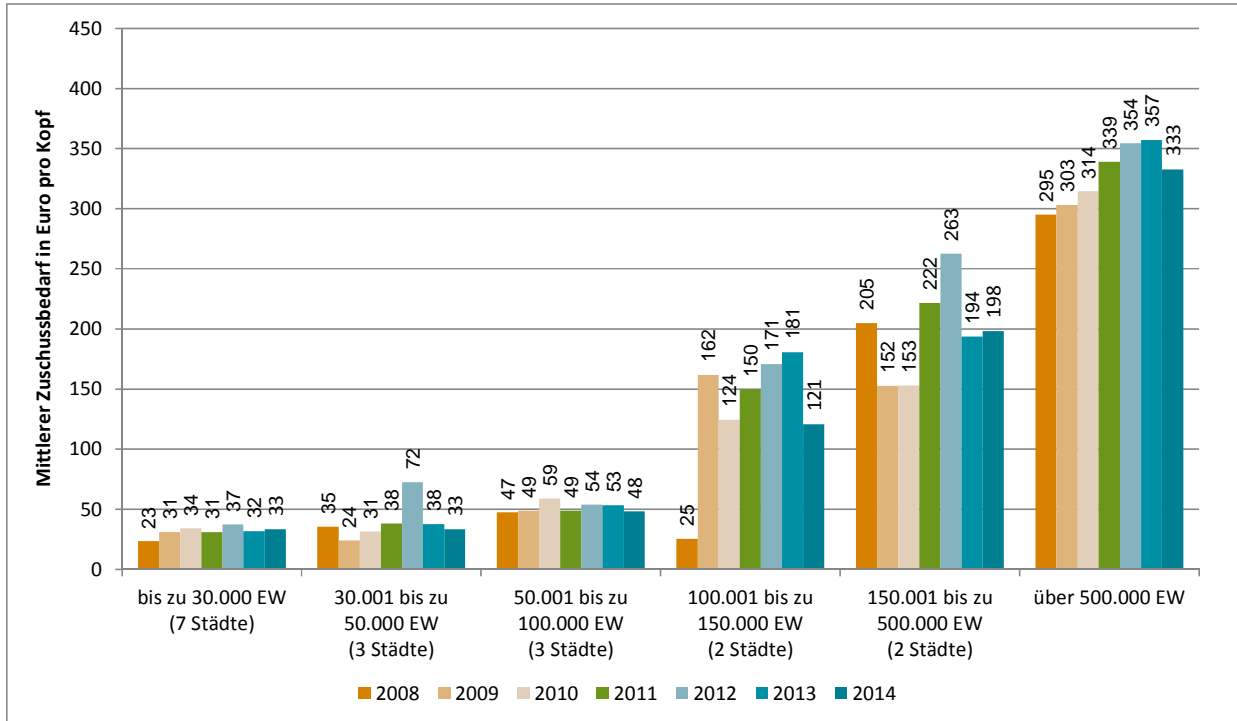
Des Weiteren ist eine Betrachtung des Zuschussbedarfes nach EW-Klassen interessant. In der nachfolgenden Abbildung 16 finden sich dabei nicht nur die Pro-Kopf-Werte der Städte über 30.000 EW, sondern es werden auch exemplarisch Pro-Kopf-Werte von Städten über 30.000 EW, welche sich ebenfalls an der Befragung beteiligten, integriert.

Eine Betrachtung nach EW-Klassen zeigt, dass der Zuschussbedarf in den Städten ab einer Gemeindegröße von 100.000 EW deutlich höher ist. Wien weist – nicht zuletzt aufgrund der U-Bahn – den höchsten Zuschussbedarf auf. Dies ist vor allem auf das immer größer werdende Angebot der Städte Graz, Linz, Innsbruck und Salzburg im Bereich des öffentlichen Verkehrs zurückzuführen.

Im Jahr 2014 entfiel der Großteil des Zuschussbedarfes mit 588 Mio. Euro auf Wien (Abbildung 17). Die beiden Städte Graz und Linz (Städte 150.001 bis 500.000 EW) weisen gemeinsam einen Zuschussbedarf in der Höhe von 94 Mio. Euro auf. Der Anteil der beiden Städte Innsbruck und Salzburg (Städte 100.001 bis 150.000 EW) ist mit 32 Mio. Euro vergleichsweise gering.

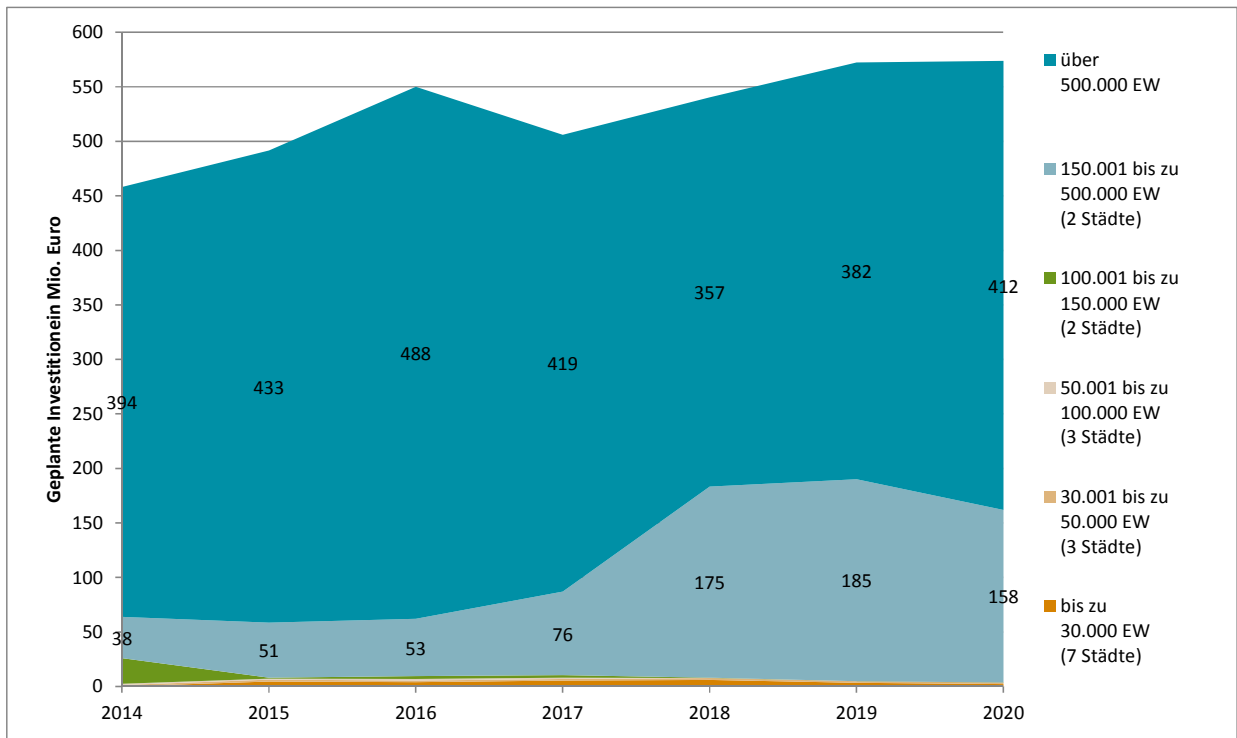
Vor allem bei den Städten ab 100.000 EW bestehen dabei teils deutliche Schwankungen im Zeitverlauf.

**Abbildung 16: Gegenüberstellung des durchschnittlichen Pro-Kopf-Zuschussbedarfs der Städte über 30.000 EW und stadt-eigenen Gesellschaften nach EW-Klassen**



Quelle: Befragung unter Mitgliedern des ÖStB 2015; KDZ: eigene Berechnungen, 2016.

**Abbildung 17: Zuschussbedarf der Städte über 30.000 EW und stadt-eigenen Gesellschaften nach EW-Klassen**



Quelle: Befragung unter Mitgliedern des ÖStB 2015; KDZ: eigene Berechnungen, 2016.

## 4 Entwicklung der Investitionen

Wie in den bisherigen Ausführungen gezeigt, gab es im Betrachtungszeitraum Schwankungen im Investitionsbereich. Im Nachfolgenden wird näher auf die bisherigen Entwicklungen des Investitionsniveaus eingegangen. Daran anschließend werden die geplanten Investitionen näher betrachtet.

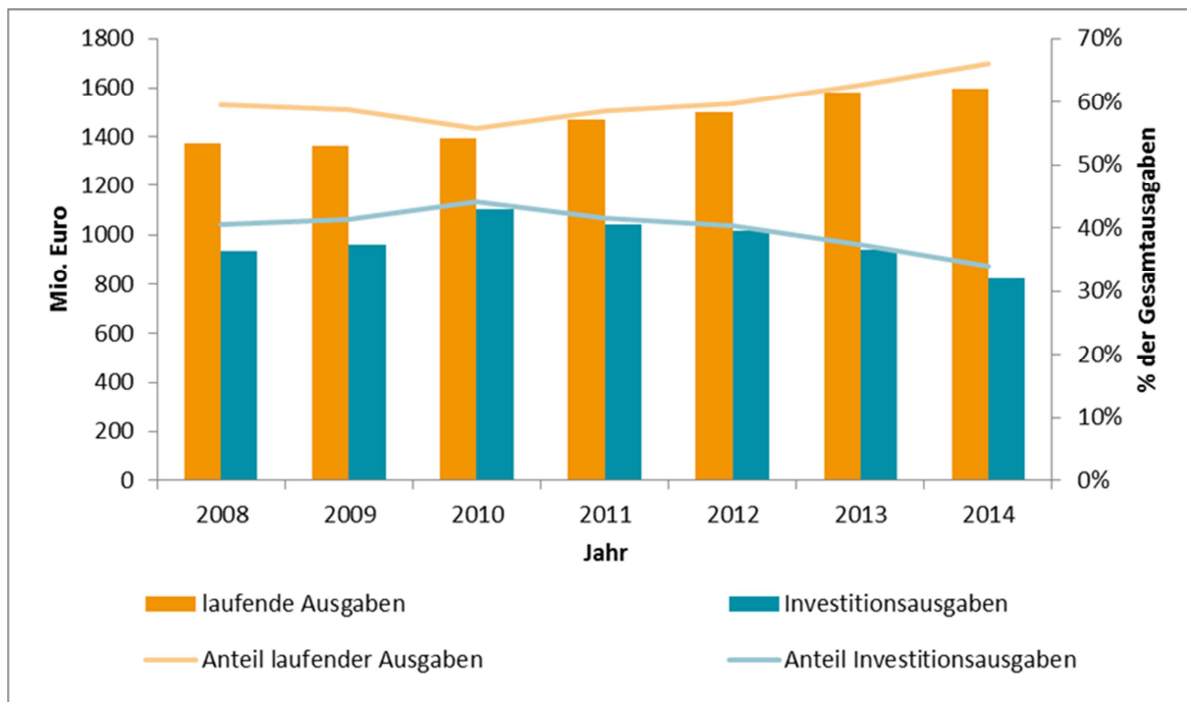
### 4.1 Entwicklung der Investitionen seit 2008 anhand von vier Städten

Die zuvor dargestellten Einnahmen und Ausgaben betreffen einerseits den laufenden Betrieb, andererseits den Investitionsbereich. Eine exakte Abgrenzung zwischen diesen Bereichen ist jedoch nicht einfach durchzuführen und bedarf einer näheren Analyse. Dementsprechend ist keine umfassende Betrachtung bei allen befragten Städten möglich.

Im Nachfolgenden erfolgt die Trennung in laufenden Betrieb und Investitionsbereich für insgesamt vier Städte. Im Rahmen einer vertiefenden Erhebung wurden die Städte mit schienengebundenen Verkehren gebeten, eine tiefergreifende Auftrennung ihrer Einnahmen und Ausgaben durchzuführen. Die Ergebnisse werden nachfolgend dargestellt.

Gut ein Drittel der Ausgaben sind Investitionsausgaben. 2008 lag der Investitionsanteil bei 40 Prozent, erhöhte sich 2010 auf 44 Prozent und erreichte mit 34 Prozent im Jahr 2014 seinen niedrigsten Wert. Die Schwankungen des Anteils sind dabei auf ein unterschiedliches Investitionsniveau zurückzuführen.

**Abbildung 18: Ausgaben, differenziert nach laufendem Betrieb und Investitionsbereich, 2008 bis 2014**



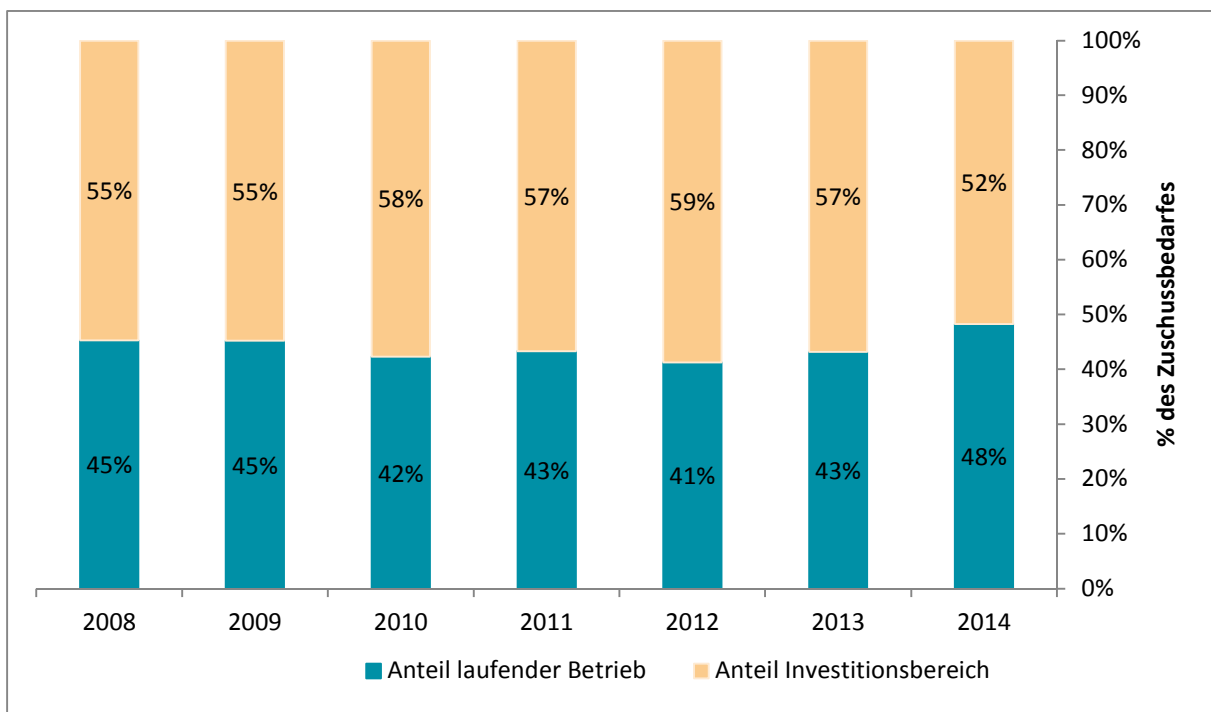
Anmerkung: Nicht konsolidierte Werte.

Quelle: Befragung unter Mitgliedern des ÖStB 2015; KDZ: eigene Berechnungen, 2016.

Im Einnahmenbereich liegen die Anteile des laufenden Betriebs etwas höher. So betrafen 2008 rund 31 Prozent der Einnahmen den Investitionsbereich, dies erhöhte sich bis 2010 auf 35 Prozent und erreichte nun mit 26 Prozent im Jahr 2014 das niedrigste Ergebnis. Damit zeigt sich ein paralleler Verlauf wie bei den Ausgaben, da die Investitionsprojekte mit entsprechenden einmaligen Zuschüssen verknüpft sind.

Für den Zuschussbedarf bedeutet dies, dass etwas weniger als die Hälfte des Zuschusses für den laufenden Betrieb, etwas mehr als die Hälfte für den Investitionsbereich aufzuwenden ist. So lag der Anteil für den Investitionsbereich zwischen 52 und 59 Prozent.

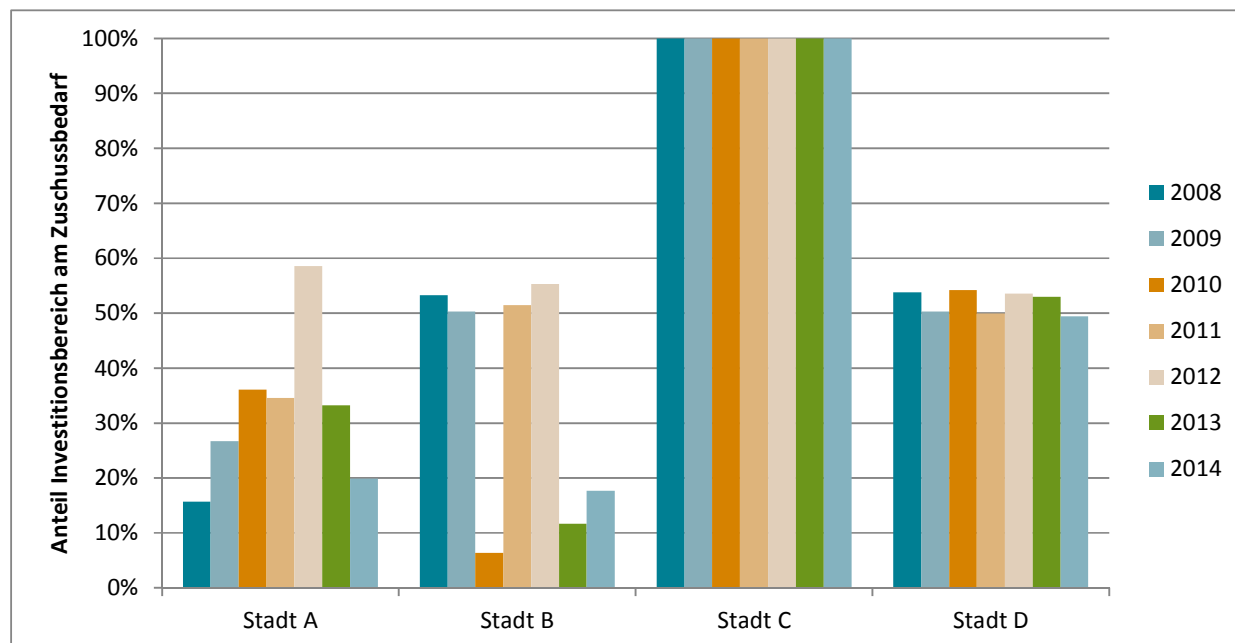
**Abbildung 19: Zuschussbedarf für den laufenden Betrieb und Investitionsbereich, 2008 bis 2014**



Quelle: Befragung unter Mitgliedern des ÖStB 2015; KDZ: eigene Berechnungen, 2016.

In diesem Zusammenhang muss darauf verwiesen werden, dass die Bedeutung des Investitionsbereiches in den einzelnen Städten sehr unterschiedlich ist, wie in der folgenden Abbildung 20 ersichtlich ist.

**Abbildung 20: Anteil des Investitionsbereichs am Zuschussbedarf nach einzelnen Städten, 2008 bis 2014**



Quelle: Befragung unter Mitgliedern des ÖStB 2015; KDZ: eigene Berechnungen, 2016.

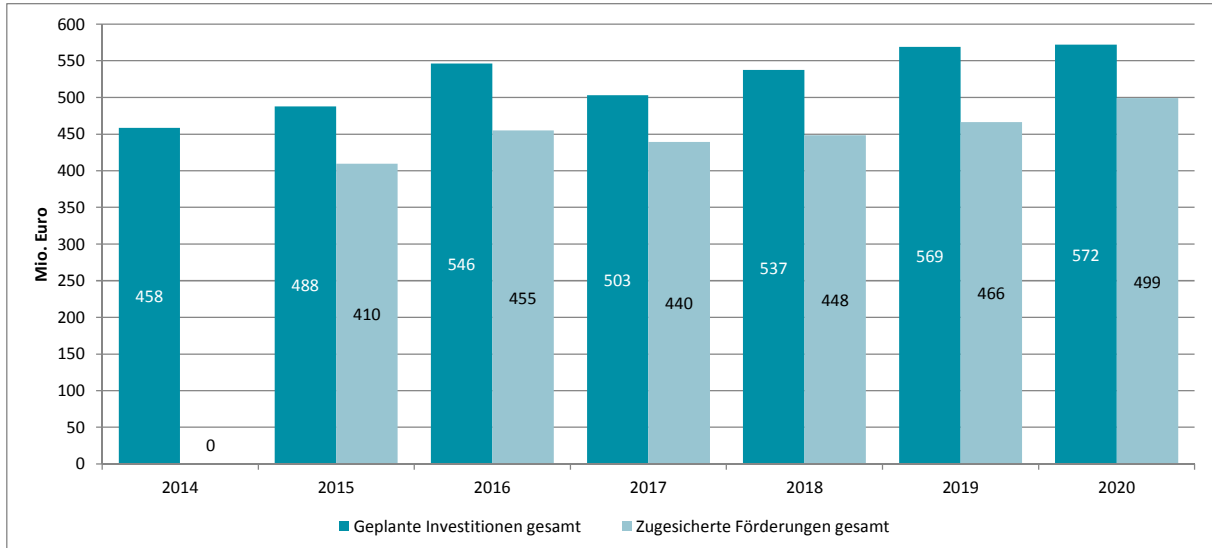
## 4.2 Geplante Investitionen

Im Rahmen der Befragung wurden die Höhe der geplanten Investitionen (exkl. Umsatzsteuer) und die damit verbundenen vertraglich zugesicherten Förderungen (insbesondere von Land und Gemeinde) abgefragt. Nachfolgend wird die mittelfristige Planung bis zum Jahr 2020 dargestellt (Abbildung 21).<sup>25</sup> Die geplanten Investitionen erhöhen sich von 488 Mio. Euro im Jahr 2015 auf 572 Mio. Euro im Jahr 2020. Dies ist ein Plus von 17 Prozent. Gleichzeitig steigen die vertraglich zugesicherten Förderungen von 410 Mio. Euro im Jahr 2014 auf 499 Mio. Euro im Jahr 2020, was einer Steigerung um 22 Prozent entspricht.

Betrachtet man die geplanten Investitionen pro Kopf (Abbildung 22) stechen insbesondere die beiden Städte Linz und Graz hervor. Hierbei wirkt sich die Stadt Linz mit der Neuerrichtung einer Straßenbahnachse aus.

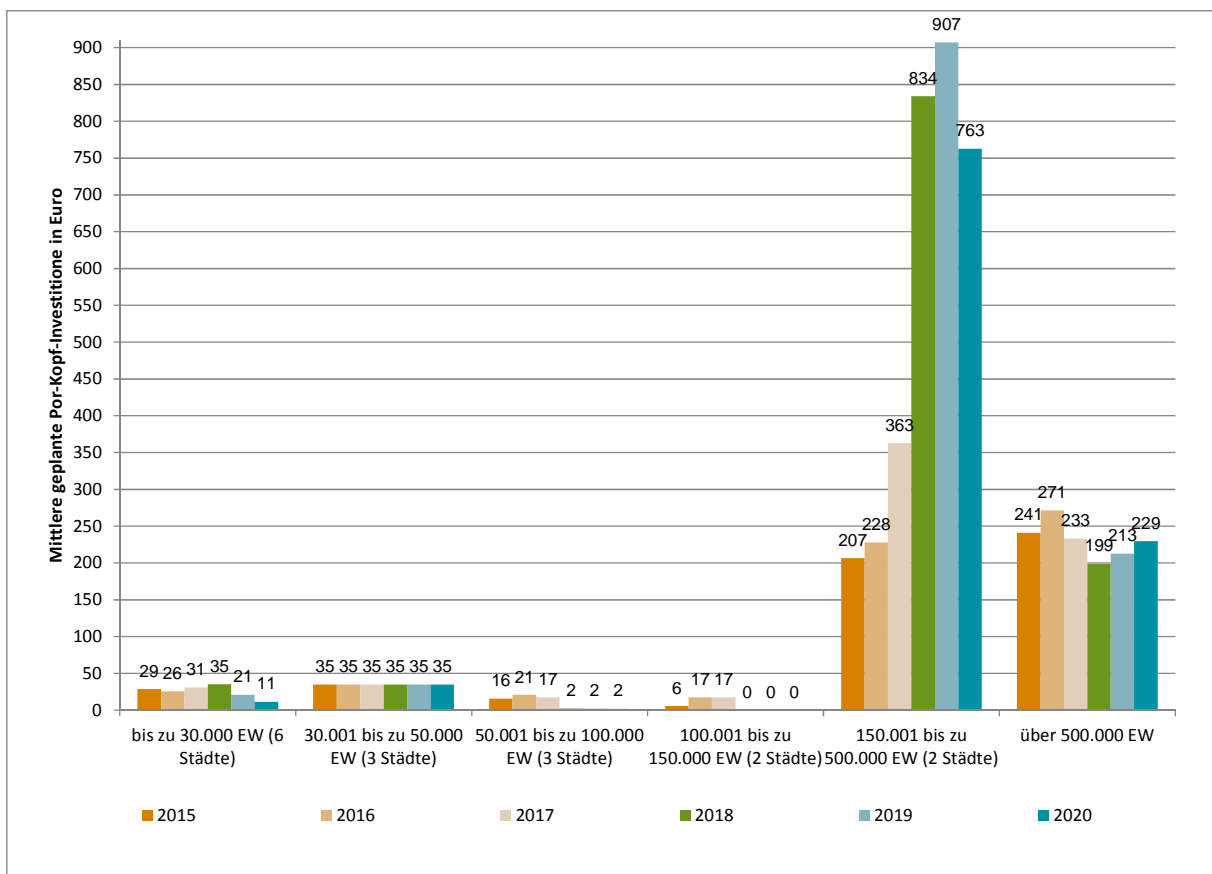
<sup>25</sup> In der Befragung wurde der Zeitraum bis 2025 abgefragt. Da in den meisten Städten nur Plandaten bis zum Jahr 2020 vorliegen, wird nur dieser Zeitraum ausgewertet.

**Abbildung 21: Geplante Investitionen und vertraglich zugesicherte Förderungen der Städte über 30.000 EW und stadteigenen Gesellschaften 2014-2020**



Quelle: Befragung unter Mitgliedern des ÖStB 2015; KDZ: eigene Berechnungen, 2016.

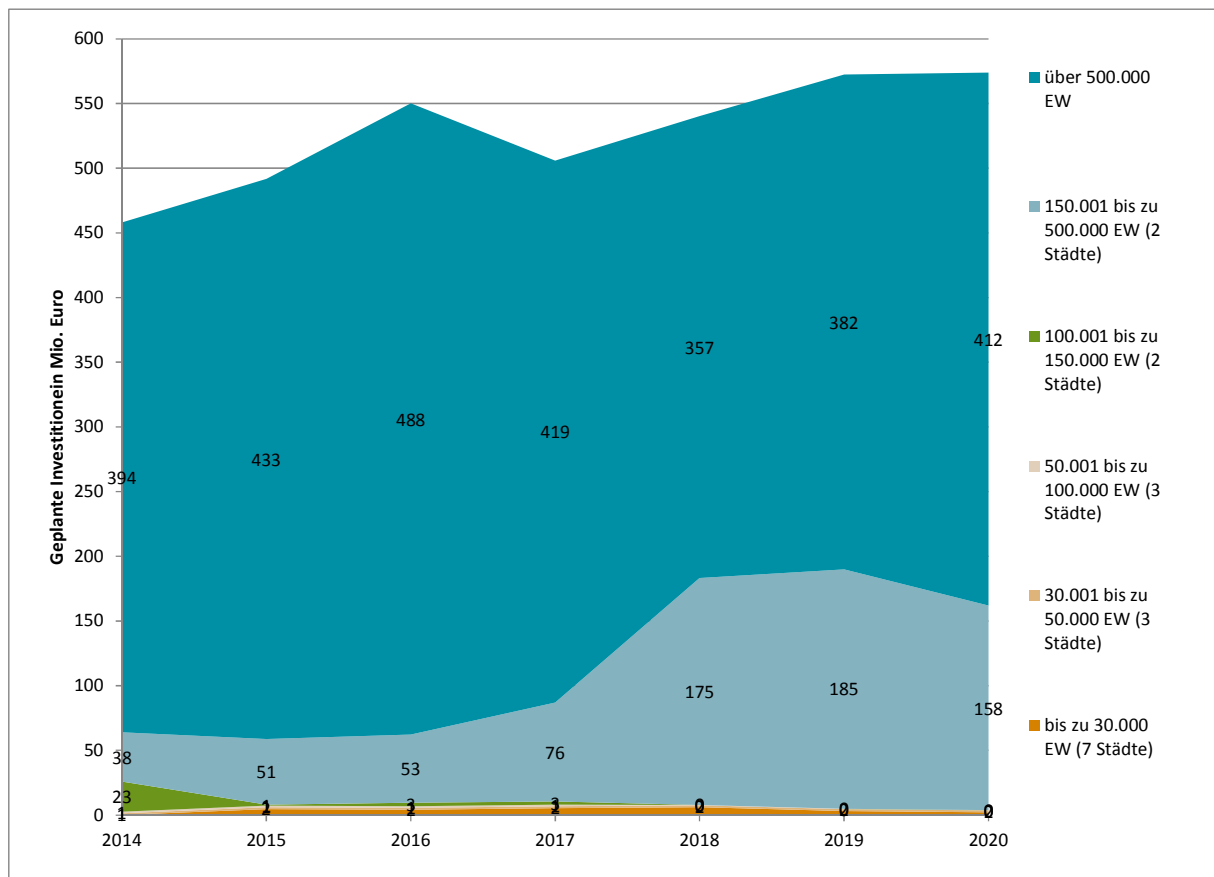
**Abbildung 22: Geplante Investitionen pro Kopf der Städte über 30.000 EW und stadteigenen Gesellschaften nach EW-Klassen, 2015-2020**



Quelle: Befragung unter Mitgliedern des ÖStB 2015; KDZ: eigene Berechnungen, 2016.

Die Investitionen in den Städten werden dabei einerseits für betriebsnotwendige Investitionen (Sanierung, Bestand Fahrzeuge), andererseits für zusätzliche Investitionen (Ausbau von Team und Fahrzeugen bzw. Strecken) verwendet. In Graz entfällt der Großteil der Investitionen auf den betriebsnotwendigen Bereich (132 Mio. Euro von insgesamt 166 Mio. Euro von 2015 bis 2025). In Linz wird ein wesentlicher Teil der Mittel für zusätzliche Investitionen aufgewendet (396 Mio. Euro von insgesamt 532 Mio. Euro von 2015 bis 2020). In Wien ist das Verhältnis zwischen betriebsnotwendigen (1,5 Mrd. Euro) und zusätzlichen Investitionen (1,0 Mrd. Euro) ähnlich.

**Abbildung 23: Geplante Investitionen in Mio. Euro der Städte über 30.000 EW und stadteigenen Gesellschaften nach EW-Klassen, 2014-2020**



Quelle: Befragung unter Mitgliedern des ÖStB 2015; KDZ: eigene Berechnungen, 2016.

## 5 Zukünftige Herausforderungen zur Finanzierung des städtischen ÖPNV

Zusätzlich zu den Finanzierungsströmen wurde im Rahmen der Befragung um Einschätzung der zukünftigen Herausforderungen gebeten, welche nachfolgend dargestellt werden.

### Ausbau des ÖPNV-Angebotes

In Zukunft wird ein weiterer Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur erwartet. Eine bedeutende Rolle spielt hierbei die Bevölkerungsentwicklung. Diese führt einerseits dazu, dass neue Siedlungsräume im Stadtgebiet erschlossen werden müssen, andererseits nehmen auch die Pendlerverflechtungen innerhalb der gesamten Stadtregion zu, weshalb eine Stärkung des ÖPNV (gegenüber dem Individualverkehr) notwendig ist. Hierbei ist auch die Abstimmung zwischen den gesamtstädtischen Verkehrsplanungen und lokalen Interessen zu berücksichtigen, was auch Folgen für die Allokation der Mittel nach sich zieht. Bei der Zuteilung der Mittel ist einerseits die Erweiterung des Netzes in Stadtentwicklungsgebieten notwendig, andererseits sollen Mittel zur Entlastung bzw. Verbesserung des Bestandnetzes zur Verfügung stehen.

Die Stärkung des ÖPNV ist auch vor dem Hintergrund der Standortsicherung als wichtiger wirtschaftlicher und gesellschaftlicher Motor für die gesamte Region von Bedeutung. Dabei bedarf es einer Abstimmung zwischen politischen Rahmenbedingungen und längerfristigen Entwicklungen.

### Rahmenbedingungen

Als große Schwierigkeit wird die zukünftige Entwicklung der Bundes- und Landeszuschüsse gesehen. Hier mangelt es an Planbarkeit und es wird grundsätzlich eine Reduktion der Bundes- und Landeszuschüsse befürchtet. In den Städten wird erwartet, dass sich der aktuelle Trend fortsetzt und sich die Finanzierungslast weiter zulasten der Städte entwickeln wird.

Als eine weitere Herausforderung wird die Dynamik der rechtlichen Rahmenbedingungen genannt. Da der ÖPNV-Bereich sehr personalintensiv ist, besteht hier auch eine hohe Abhängigkeit von der Entwicklung der Personalausgaben.

Hinzu kommt die Tarifpolitik im ÖPNV. Stagnierende Fahrscheineinnahmen tragen regelmäßig zur Erhöhung des Abganges bei. Durch Sonderaktionen (wie vergünstigte Jahreskarten oder Jugendtickets) entsteht ein zusätzlicher Förderbedarf.

### Veränderungsbedarf

Aspekte, die jedenfalls verändert werden sollten, sind:

- Gemeinsame ÖPNV-Strategie von Bund, Ländern und Gemeinden: Dies soll zu einer zukunftsgerichteten Finanzierung und zur Weiterentwicklung nachhaltiger Mobilitätssysteme (v.a. in Städten) führen;
- Gewährleisten der Planungs- und Finanzierungssicherheit für den städtischen ÖPNV: Längerfristige und verbindliche Förderungszusagen von Seiten des Landes und des Bundes;
- Fixieren der Aufgabenträgerschaft für den innerstädtischen ÖPNV bei Städten und Gemeinden;
- Dauerhafte Kofinanzierung der Aufgabenträgerschaft der Städte: z.B. durch den Bund über das Finanzausgleichsgesetz;
- Völlige Transparenz der Finanzierungsströme durch Bund und Länder im gesamten ÖV;
- Berücksichtigung ökologischer Aspekte.



## V Resümee

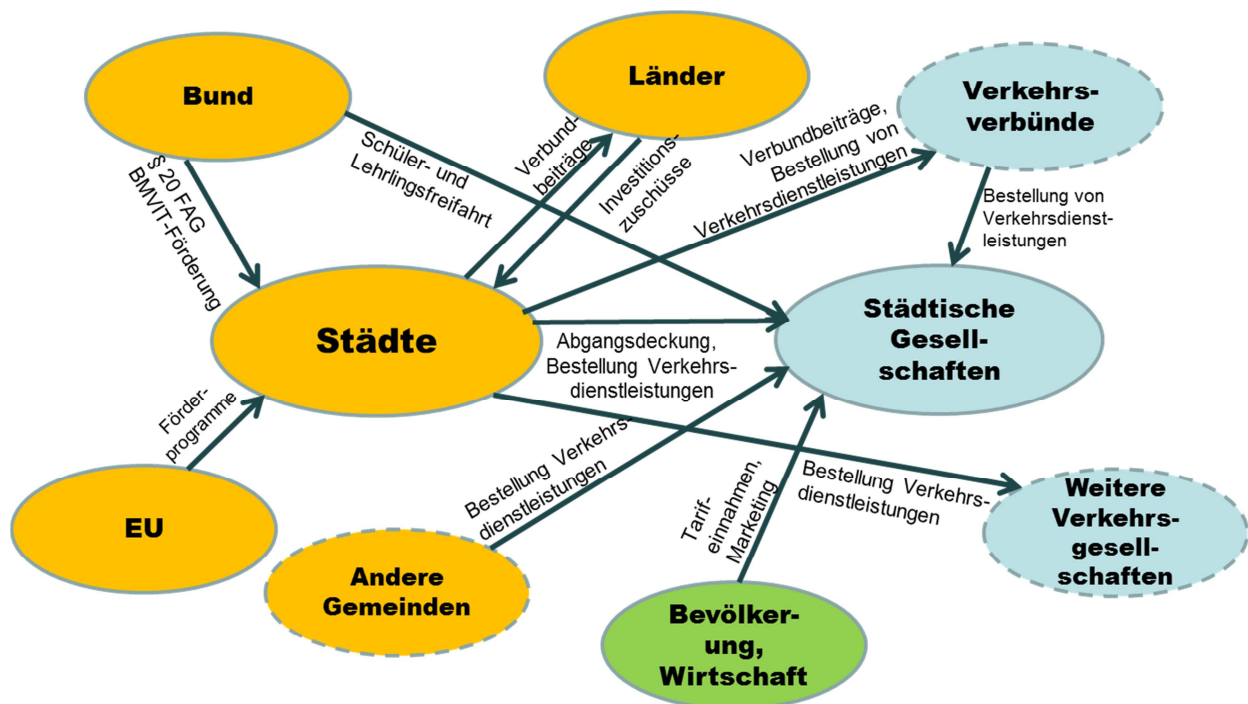
### Vielfältige Akteure und Finanzierungsverflechtungen

Die bestehenden organisatorischen und finanziellen Strukturen im ÖPNV in Österreich sind komplex, unübersichtlich und länderweise unterschiedlich. So sind die österreichischen Städte zwar faktisch Aufgabenträger im städtischen ÖPNV, können aber an keine österreichweiten Konzepte oder klaren übergeordneten Strategien zum ÖPNV anknüpfen, die einen verlässlichen Rahmen für die Städte bilden würden.

Die Finanzierungsverflechtungen im städtischen ÖPNV sind sehr vielfältig, wie in Abbildung 24 ersichtlich ist. Die Transfers zwischen den Gebietskörperschaften, den Verkehrsverbänden und den gemeindeeigenen Gesellschaften, etc. erschweren eine Beurteilung der Finanzflüsse. Die Transparenz ist nicht durchgängig gegeben. Hinzu kommt, dass jede Stadt eigene Rahmenbedingungen vorfindet, was insbesondere durch unterschiedliche Förderbeziehungen zu den Ländern (und den Verkehrsverbänden), aber auch zum Bund deutlich gemacht wird.

Im Zentrum des städtischen ÖPNV stehen dabei in der Regel die Stadt selbst sowie die städtische Gesellschaft (im Eigentum der Stadt). Die Stadt bestellt Verkehrsdienstleistungen von der städtischen Gesellschaft und übernimmt eine etwaige Abgangsdeckung. Wichtige Fördergeber an die Städte sowie die städtischen Gesellschaften sind dabei der Bund und die Länder. Daneben gibt es noch enge Finanzierungsverflechtungen mit den Verkehrsverbänden, aber auch mit anderen Gemeinden.

Abbildung 24: Finanzierungsverflechtungen im städtischen ÖPNV



Quelle: KDZ: eigene Darstellung 2016.

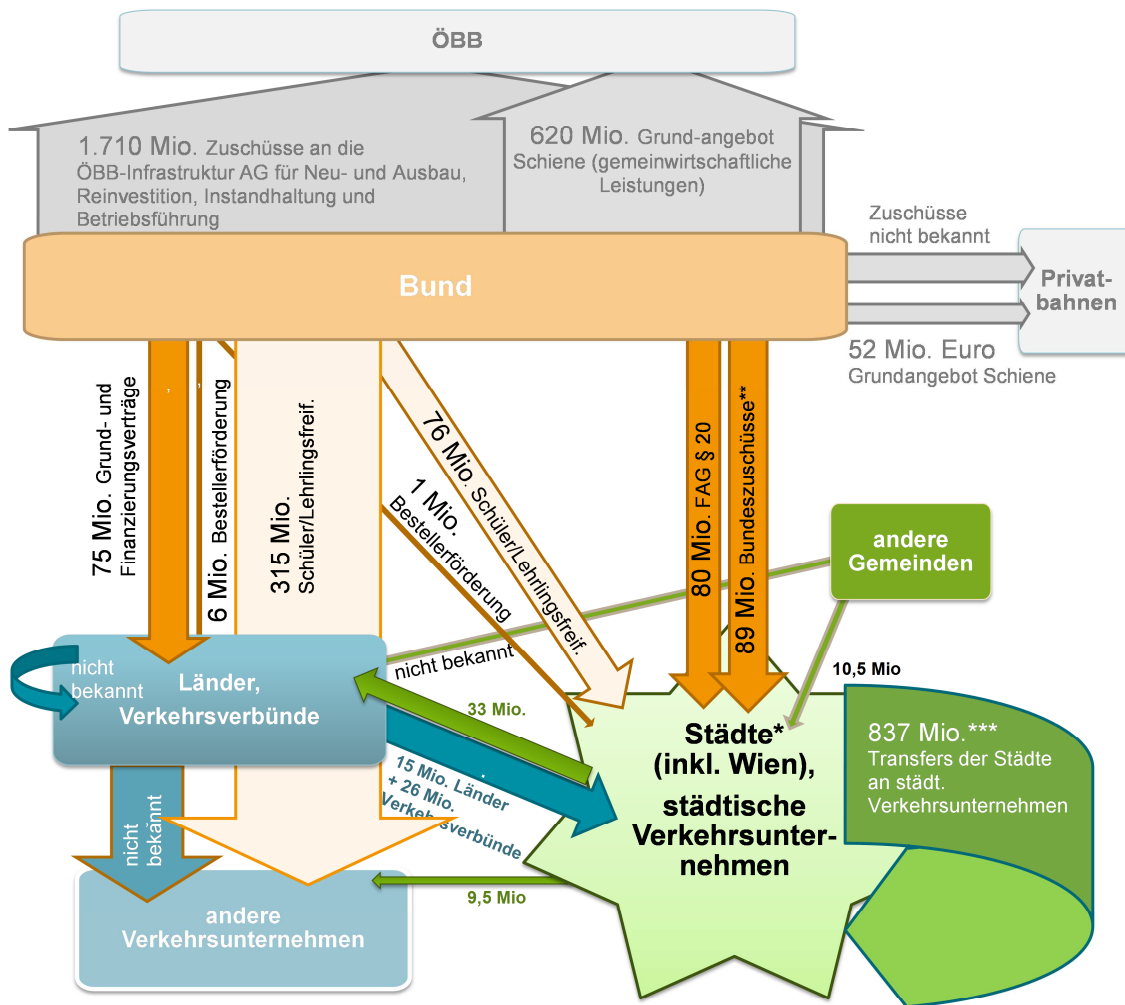
Anmerkung: orange = Gebietskörperschaft, grün = private Nicht- ÖPNV-Einheiten, blau = private ÖPNV-Einheiten.

### Städte sind wichtige Partner im ÖPNV

Mit dem städtischen ÖPNV nehmen die Städte eine wichtige regionale Versorgungsfunktion wahr. So profitiert von den Angeboten des städtischen ÖPNV nicht nur die stadteigene Bevölkerung, sondern die Angebote kommen einer gesamten Region zugute. Das Angebot im ÖPNV reicht über Straßenbahnen, O-Busse und Autobusse bis hin zu Citybussen.

Die Städte tragen dabei wesentlich zur Finanzierung des ÖPNV bei. Daneben bestehen zahlreiche Finanzierungsflüsse von Bund und Ländern. Dies betrifft insbesondere die Mittel aus dem Finanzausgleichsgesetz (§ 20 FAG 2008), die Mittel der SchülerInnen- und Lehrlingsfreifahrt und ergänzende Bundeszuschüsse (z.B. Zuschuss zum U-Bahn-Bau). Die weiteren Bundesmittel stehen für die ÖBB und Privatbahnen sowie für die Länder und Verkehrsverbünde zur Verfügung.

Abbildung 25: Transferströme im ÖPNV, 2013



\* Städte über 30.000 EW zzgl. Bregenz sowie exkl. Sankt Pölten und Steyr  
 \*\* davon 82 Mio. Euro Bundeszuschuss U-Bahn Wien  
 \*\*\*davon 715 Mio. Euro Wien

Anmerkungen: Transferströme sind nicht transferbereinigt.  
 Quelle: BMVIT: Finanzierung ÖPNV (Homepage 2015; KDZ: Erhebung der ÖPNV-Transferströme der Städte über 30.000 EW 2015; KDZ: eigene Darstellung 2016.

Hinsichtlich der Transferbeziehungen der Länder und Verkehrsverbünde besteht eine nur sehr eingeschränkte Transparenz, da die Rechnungsabschlüsse keine ausreichenden Informationen liefern. Aus Sicht der Städte gelangen im Wesentlichen 33 Mio. Euro von den Städten an die Verkehrsverbünde (Bestellung von Verkehrsdienstleistungen) und 26 Mio. Euro von den Verkehrsverbänden an die städtischen Verkehrsunternehmen (ebenfalls Bestellung von Verkehrsdienstleistungen). Hinzu kommen Zuschüsse der Länder für beispielsweise Infrastrukturprojekte.

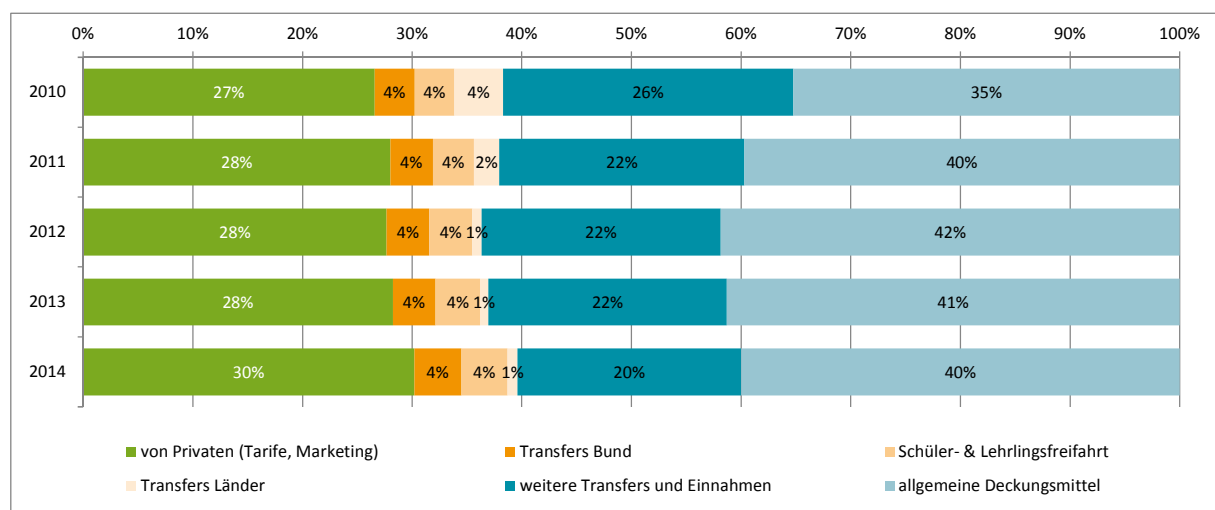
### Steigende Finanzierungsbelastungen für Städte

Im Rahmen der Studie wurden die Einnahmen, Ausgaben sowie der Zuschussbedarf der Städte für den ÖPNV erhoben. Bei der Erhebung wurden sämtliche Städte über 30.000 EinwohnerInnen sowie die österreichischen Landeshauptstädte miteinbezogen.<sup>26</sup> Die Erhebung erfasst sowohl die Städte selbst, als auch die stadt eigenen Verkehrsunternehmen im Zeitraum 2008 bis 2014.

Die konsolidierten und transferbereinigten<sup>27</sup> Ausgaben im ÖPNV haben sich um 6,9 Prozent erhöht. Bei den Ausgaben ist erkennbar, dass die laufenden Betriebsausgaben um insgesamt 19,7 Prozent gestiegen sind, wohingegen sich bei den Investitionsausgaben deutliche Schwankungen mit einer grundsätzlich rückgängigen Tendenz zeigen. Insgesamt ist der Anteil der laufenden Betriebsausgaben an den gesamten Ausgaben von 2008 auf 2014 von 54 Prozent auf 61 Prozent gestiegen. Die Investitionsausgaben verloren sieben Prozentpunkte.

Hingegen stagnierten die Einnahmen seit dem Jahr 2008 bzw. sind sogar leicht um 1,3 Prozent gesunken. Um die steigenden Ausgaben zu decken, mussten die allgemeinen Deckungsmittel kontinuierlich erhöht werden. Der konsolidierte und transferbereinigte Zuschussbedarf erhöhte sich daher um 22,2 Prozent von 599 Mio. Euro im Jahr 2008 auf 731 Mio. Euro im Jahr 2014. Bestand 2008 ein Zuschussbedarf von nur 35 Prozent der Ausgaben, so erhöhte sich der Zuschussbedarf bis zum Jahr 2014 auf 40 Prozent der Ausgaben.

### Abbildung 26: Konsolidierte und transferbereinigte Einnahmenstruktur der Städte über 30.000 EW und stadt eigenen Gesellschaften im ÖPNV – inkl. Wien



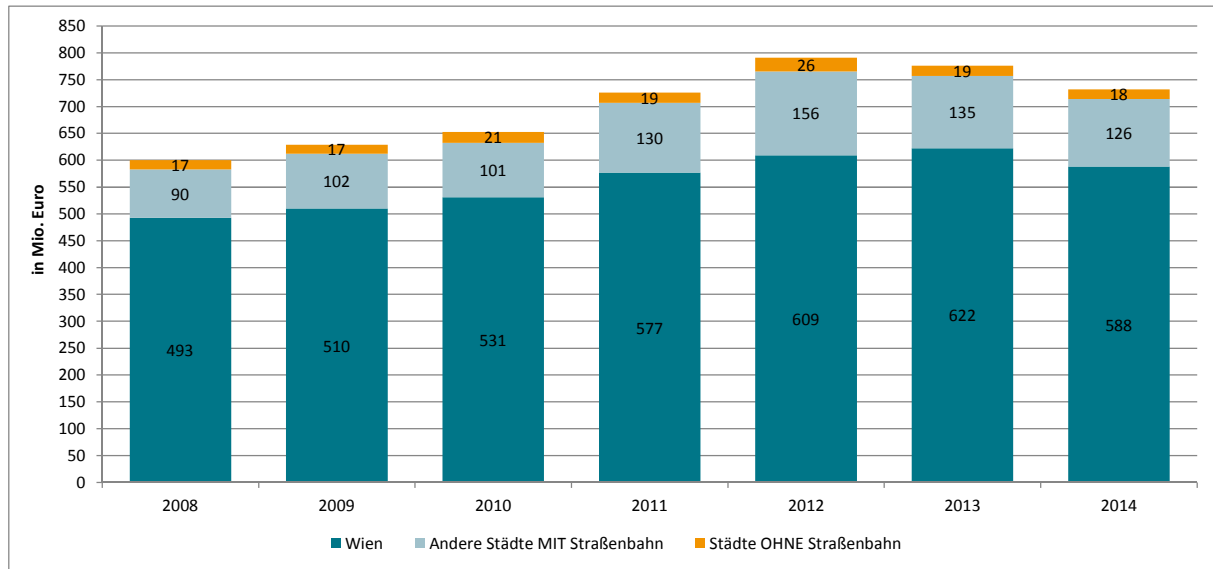
Quelle: Befragung unter Mitgliedern des ÖStB 2015; KDZ: eigene Berechnungen, 2016.

<sup>26</sup> Die nachfolgenden Ergebnisse betreffen alle Städte über 30.000 EW (inkl. Wien) und Landeshauptstädte – ausgenommen Sankt Pölten, Steyr, und Eisenstadt.

<sup>27</sup> Konsolidierung von Daten der Städte und städt. Gesellschaften. Transferbereinigung um Transferflüsse zwischen Städten und städt. Gesellschaften.

Insgesamt zeigt sich, dass ein wesentlicher Anteil des Zuschussbedarfes auf Wien (Straßenbahnen und U-Bahn) entfällt, daneben weisen vorrangig die Städte mit Straßenbahnen einen hohen Zuschussbedarf auf. Die verbleibenden Städte über 30.000 EW sind dagegen vergleichsweise gering belastet.

**Abbildung 27: Zuschussbedarf der Städte über 30.000 EW und stadteigenen Gesellschaften im ÖPNV**



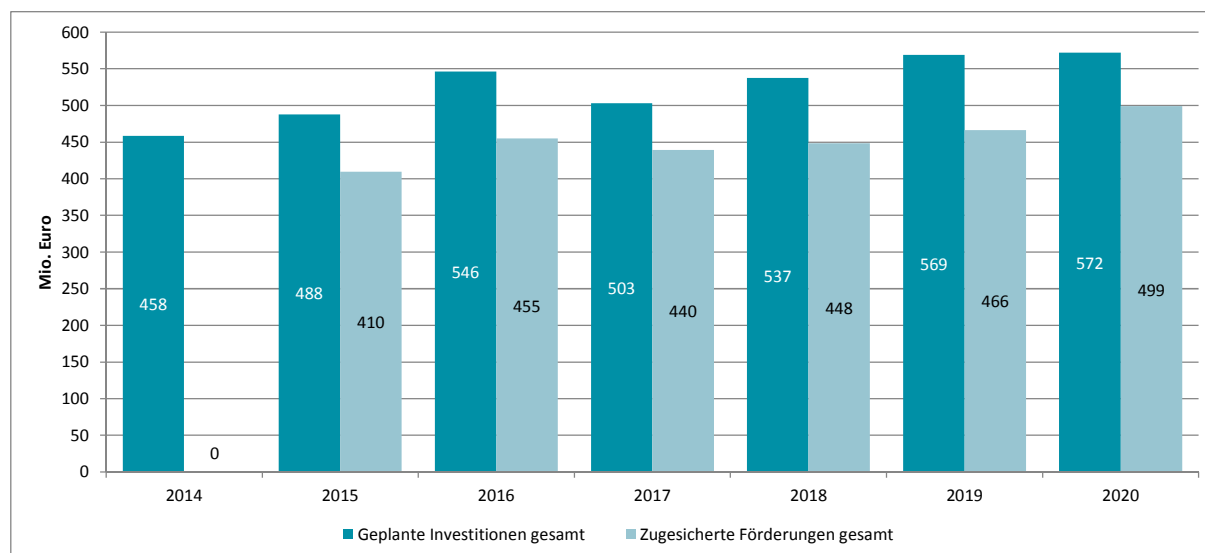
Quelle: Befragung unter Mitgliedern des ÖStB 2015; KDZ: eigene Berechnungen, 2016.

Auch eine Betrachtung nach EW-Klassen zeigt, dass der Zuschussbedarf in den Städten ab einer Gemeindegröße von 100.000 EW deutlich höher ist. Wien weist – nicht zuletzt aufgrund der U-Bahn – den höchsten Zuschussbedarf auf. Dies ist vor allem auf das immer größer werdende Angebot der Städte Graz, Linz, Innsbruck und Salzburg im Bereich des öffentlichen Verkehrs zurückzuführen.

### Zukünftige Investitionen

Für die Zukunft wird ein Anstieg der Investitionen erwartet. Die Investitionen in den Städten werden dabei einerseits für betriebsnotwendige Investitionen (Sanierung, Bestand Fahrzeuge), andererseits für zusätzliche Investitionen (Ausbau von Team und Fahrzeugen bzw. Strecken) verwendet. Treibende Kraft ist hierbei die steigende Bevölkerungsentwicklung in den Städten, aber auch im Stadt-Umland. Hinzu kommen die Ausgaben für den laufenden Betrieb, die aufgrund der hohen Personalintensität eine deutliche Dynamik aufweisen.

**Abbildung 28: Geplante Investitionen und vertraglich zugesicherte Förderungen der Städte über 30.000 EW und stadteigenen Gesellschaften 2014-2020**



Quelle: Befragung unter Mitgliedern des ÖStB 2015; KDZ: eigene Berechnungen, 2016.

### Zukünftige Herausforderungen hinsichtlich der Finanzierung des städtischen ÖPNV

Für die Zukunft betonen die Städte insbesondere die folgenden Aspekte als besonders wichtig.

#### *Planbarkeit von Förderungen*

Als große Schwierigkeit wird die zukünftige Entwicklung der Bundes- und Landeszuschüsse gesehen. Hier mangelt es an Planbarkeit und es wird grundsätzlich eine Reduktion der Bundes- und Landeszuschüsse befürchtet. In den Städten wird erwartet, dass sich der aktuelle Trend fortsetzt und sich die Finanzierungslast weiter zulasten der Städte entwickeln wird.

#### *Veränderungsbedarf*

Im Rahmen der Studie wurden von den Städten die folgenden Aspekte genannt, die jedenfalls verändert werden sollten:

- Gemeinsame ÖPNV-Strategie von Bund, Ländern und Gemeinden. Dies soll zu einer zukunftsgerichteten Finanzierung und zur Weiterentwicklung nachhaltiger Mobilitätssysteme (v.a. in Städten) führen.;
- Gewährleisten der Planungs- und Finanzierungssicherheit für den städtischen ÖPNV. Längerfristige und verbindliche Förderungszusagen von Seiten des Landes und des Bundes;
- Fixieren der Aufgabenträgerschaft für den innerstädtischen ÖPNV bei Städten und Gemeinden;
- Dauerhafte Kofinanzierung der Aufgabenträgerschaft der Städte, z.B. durch den Bund über das Finanzausgleichsgesetz;
- Völlige Transparenz der Förderungen durch Bund und Länder im gesamten öffentlichen Verkehr.

### *Finanzierung des städtischen ÖPNV sichern*

Um auch in Zukunft die Finanzierbarkeit des städtischen ÖPNV zu sichern, ist ein koordiniertes Vorgehen zwischen allen Beteiligten notwendig. Optimal wäre eine vollständige Transparenz der Transferströme im öffentlichen Verkehrsbereich, eine gemeinsame ÖPNV-Strategie der Gebietskörperschaften und eine verbesserte Planungs- und Finanzierungssicherheit für die Städte. Der bisherige Trend, dass ein immer größerer Teil der Ausgaben von den Städten bezuschusst werden muss, sollte beendet werden.

## VI Anhang

### 1 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Kompetenzverteilung im ÖPNRV-G	7
Abbildung 2: Akteure im Verkehrsverbund	8
Abbildung 3: Ein- und AuspendlerInnen der großen Städte, 2013	9
Abbildung 4: Beförderte Personen in Graz nach räumlichen Geltungsbereich, 2014	10
Abbildung 5: Finanzierungsverflechtungen im städtischen ÖPNV	13
Abbildung 6: Transferströme im ÖPNV, 2013	14
Abbildung 7: Schematische Darstellung § 20 FAG 2008	17
Abbildung 8: ÖPNV-Finanzzuweisungen gemäß § 20 FAG 2008 nach EW-Klassen pro Kopf	17
Abbildung 10: Einnahmen und Ausgaben der österreichischen Gemeinden (ohne Wien) für ÖPNV im engeren Sinn (nur Ausgaben aus dem Gemeinderechnungsabschluss) 2009-2013	23
Abbildung 9: Saldo der laufenden Gebarung und der Vermögensgebarung der Gemeinden (ohne Wien) für den ÖPNV in Mio. Euro für die Jahre 2009 bis 2013	24
Abbildung 11: Durchschnittliche Querschnittssalden der Gemeinden (ohne Wien) für den ÖPNV in Euro pro Kopf nach Bundesland für die Jahre 2009, 2011 und 2013	25
Abbildung 12: Durchschnittlicher Zuschussbedarf aus allgemeinen Steuermitteln (Saldo 4) für den ÖPNV der Gemeinden (ohne Wien) in Euro pro Kopf nach EW-Klassen, 2009-2013	26
Abbildung 13: Konsolidierte und transferbereinigte Ausgabenstruktur der Städte über 30.000 EW und stadteigenen Gesellschaften im ÖPNV – mit Wien	29
Abbildung 14: Konsolidierte und transferbereinigte Einnahmenstruktur der Städte über 30.000 EW und stadteigenen Gesellschaften im ÖPNV – inkl. Wien	31
Abbildung 15: Zuschussbedarf der Städte über 30.000 EW und stadteigenen Gesellschaften im ÖPNV	33
Abbildung 16: Gegenüberstellung des durchschnittlichen Pro-Kopf-Zuschussbedarfs der Städte über 30.000 EW und stadteigenen Gesellschaften nach EW-Klassen	34
Abbildung 17: Zuschussbedarf der Städte über 30.000 EW und stadteigenen Gesellschaften nach EW-Klassen	34
Abbildung 18: Ausgaben, differenziert nach laufenden Betrieb und Investitionsbereich, 2008 bis 2014	35
Abbildung 19: Zuschussbedarf für den laufenden Betrieb und Investitionsbereich, 2008 bis 2014	36
Abbildung 20: Anteil des Investitionsbereichs am Zuschussbedarf nach einzelnen Städten, 2008 bis 2014	37
Abbildung 21: Geplante Investitionen und vertraglich zugesicherte Förderungen der Städte über 30.000 EW und stadteigenen Gesellschaften 2015-2020	38
Abbildung 22: Geplante Investitionen pro Kopf der Städte über 30.000 EW und stadteigenen Gesellschaften nach EW-Klassen, 2015-2025	38
Abbildung 23: Geplante Investitionen in Mio. Euro der Städte über 30.000 EW und stadteigenen Gesellschaften nach EW-Klassen, 2015-2025	39
Abbildung 24: Finanzierungsverflechtungen im städtischen ÖPNV	41
Abbildung 25: Transferströme im ÖPNV, 2013	42

Abbildung 14: Konsolidierte und transferbereinigte Einnahmenstruktur der Städte über 30.000 EW und stadteigenen Gesellschaften im ÖPNV – inkl. Wien	43
Abbildung 15: Zuschussbedarf der Städte über 30.000 EW und stadteigenen Gesellschaften im ÖPNV	44
Abbildung 21: Geplante Investitionen und vertraglich zugesicherte Förderungen der Städte über 30.000 EW und stadteigenen Gesellschaften 2015-2020	45

## 2 Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Pendlersituation in Städten über 30.000 EW sowie in Eisenstadt, 2013	11
Tabelle 2: Angebot Öffentliches Verkehrsnetz: Anzahl der Linien, 2013	12
Tabelle 3: Angebot Öffentliches Verkehrsnetz: Leistungsdaten und Zeitkarten, 2013	12
Tabelle 5: Transfers des Bundes 2013	15
Tabelle 6: Finanzausweisungen im Bereich Personennahverkehr, 2013	16
Tabelle 7: Förderungen des BMVIT Mikro-ÖV 2011-2014	18
Tabelle 8: Ausgaben für SchülerInnen- und Lehrlingsfreifahrten, in Mio. Euro	19
Tabelle 9: Bestellerförderungen nach § 24 und 26 ÖPNRV-G in Euro, 2010-2015	19
Tabelle 10: Bestellerförderungen nach § 24 und 26 ÖPNRV-G pro 1.000 EW, 2010-2015	20
Tabelle 11: Bundestransfers, welche Städte nicht bzw. nur indirekt betreffen	20
Tabelle 12: Ausgaben der Länder für den ÖPNV, 2013	22
Tabelle 13: Konsolidierte und transferbereinigte Ausgaben der Städte über 30.000 EW und stadteigenen Gesellschaften im ÖPNV – mit Wien	28
Tabelle 14: Konsolidierte und transferbereinigte Ausgaben der Städte über 30.000 EW und stadteigenen Gesellschaften im ÖPNV – ohne Wien	28
Tabelle 15: Transferausgaben und weitere Ausgaben der Städte über 30.000 EW und stadteigenen Gesellschaften – ohne Wien	28
Tabelle 16: Konsolidierte und transferbereinigte Einnahmen der Städte über 30.000 EW und stadteigenen Gesellschaften im ÖPNV – mit Wien	30
Tabelle 17: Konsolidierte und transferbereinigte Einnahmen der Städte über 30.000 EW und stadteigenen Gesellschaften im ÖPNV – ohne Wien	30
Tabelle 18: Transfereinnahmen und weiteren Einnahmen der Städte über 30.000 EW und stadteigenen Gesellschaften – ohne Wien	31
Tabelle 19: Gegenüberstellung Einnahmen und Ausgaben der Städte über 30.000 EW und stadteigenen Gesellschaften im ÖPNV	32

## 3 Literaturverzeichnis

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

Österreichische Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft (ÖVG): Handbuch Öffentlicher Verkehr. Schwerpunkt Österreich. Wien 2009.

Köfel, Manuel u. Mitterer, Karoline: ÖPNV-Finanzierung in Österreichs Städten. Aktuelle Finanzierung und neue Steuerungs- und Finanzierungsmodelle. Wien 2013.



Verbundlinie: Verbundbericht 2014, Graz 2015.

BMVIT: Förderentscheidungen Mikro ÖV-Systeme im ländlichen Raum Themenfelder 1, 2 und 3 – 1. bis 4. Call 2014 2011 – 2014. Wien 2015.

BMVIT: Sonderauswertung Bestellerförderungen nach § 24 und 26 ÖPNRV-G, 2015.

AK Österreich: Budgetanalyse 2014-2018. Analyse des Bundesvoranschlagentwurfs 2014 und 2015 sowie des Entwurfs des Bundesfinanzrahmens für die Jahre 2015-2018 durch die Bundesarbeitskammer Österreich. Wien 2014.

BMVIT: Gemeinwirtschaftlicher Leistungsbericht 2013. Bericht der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie gemäß § 49 Bundesbahngesetz sowie § 3 Privatbahngesetz 2004 über die im Jahr 2013 durch den Bund bei Eisenbahnverkehrsunternehmen bestellten gemeinwirtschaftlichen Leistungen. Wien 2014.

## 4 Tabellen

Auf den nachfolgenden vier Seiten befinden sich ausführliche Daten zum ÖPNRV-Angebot in den einzelnen Städten. Die Tabellen stellen einen Auszug aus der Publikation „Österreichs Städte in Zahlen 2015“<sup>28</sup> dar.

Bei den ersten beiden Tabellen liegt der Schwerpunkt auf dem PendlerInnenverkehr 2013 und dem Modal Split.<sup>29</sup> Die darauffolgenden beiden Seiten behandeln das Liniennetz und das Verkehrsaufkommen der untersuchten Städte.<sup>30</sup>

<sup>28</sup> Österreichischer Städtebund: Österreichs Städte in Zahlen 2015. Wien 2016

<sup>29</sup> Österreichischer Städtebund: Österreichs Städte in Zahlen 2015. Wien 2016, S.97f

<sup>30</sup> Österreichischer Städtebund: Österreichs Städte in Zahlen 2015. Wien 2016, S.102f



	<b>Entwicklung der PendlerInnen im Berufsverkehr</b>				<b>Modal Split<sup>5</sup> Städteerhebung</b>					
	Veränderung in Prozent (%)				Jahr der Erhebung	Anteil der Verkehrsmittel an allen Wegen in Prozent (%)				
	AuspenderInnen 2011-2013	AuspenderInnen 2001-2011	EmpfängerInnen 2011-2013	EmpfängerInnen 2001-2011		Wege zu Fuß	Wege mit dem Fahrrad	Wege mit dem öffentlichen Verkehr	Wege mit dem PKW oder einem Kraftrad	Sonstige Wege
Städte und Gemeinden über 10.000 EW sowie Bundesländer	0,7	66,0	-2,0	10,3	2014	26	2	2	56	14
<i>Bgl.</i> Klagenfurt am Wörthersee	1,7	57,6	-0,5	14,0	2009	27	13	10	49	1
Villach	-2,0	32,4	-10,3	20,0	1994	20	10	9	61	0
St. Veit an der Glan	0,4	14,7	-3,5	21,7	-	-	-	-	-	-
Spittal an der Drau	-2,5	23,8	-2,7	-13,2	-	-	-	-	-	-
Völkermarkt	0,6	14,9	-5,8	10,8	-	-	-	-	-	-
St. Andrä	-3,7	10,8	12,9	53,9	-	-	-	-	-	-
Wolfsberg	-1,5	26,2	-7,5	14,3	-	-	-	-	-	-
Feldkirchen in Kärnten	-1,0	19,9	-3,2	9,8	-	-	-	-	-	-
<i>Kärnten</i> St. Pölten	0,5	28,1	-11,5	45,9	-	-	-	-	-	-
Krems an der Donau	-1,1	18,0	5,6	6,8	-	-	-	-	-	-
Waidhofen an der Ybbs	-1,6	28,8	1,6	3,7	-	-	-	-	-	-
Wiener Neustadt	2,9	25,0	-0,2	27,4	-	-	-	-	-	-
Amstetten	-8,0	57,1	3,9	4,5	-	-	-	-	-	-
Bad Vöslau	1,9	3,6	8,0	14,9	-	-	-	-	-	-
Baden	2,1	5,6	-0,3	10,5	-	-	-	-	-	-
Ebreichsdorf	0,0	16,8	2,7	12,5	-	-	-	-	-	-
Traiskirchen	0,3	22,5	4,0	-26,5	-	-	-	-	-	-
Gänserndorf	2,4	38,1	4,2	5,9	-	-	-	-	-	-
Groß-Enzersdorf	6,2	22,6	-2,9	-4,6	-	-	-	-	-	-
Hollabrunn	-0,8	28,9	2,4	16,8	-	-	-	-	-	-
Korneuburg	-0,5	18,8	2,6	11,2	-	-	-	-	-	-
Stockerau	6,1	19,4	-1,0	16,3	-	-	-	-	-	-
Mistelbach	4,4	20,2	0,4	17,3	-	-	-	-	-	-
Brunn am Gebirge	1,1	22,6	4,4	7,0	-	-	-	-	-	-
Mödling	-0,6	-2,0	1,7	10,5	2002	5	5	15	75	0
Perchtoldsdorf	0,8	-0,3	0,8	20,8	-	-	-	-	-	-
Neunkirchen	-0,9	15,2	6,3	-0,5	-	-	-	-	-	-
Temitz	-0,7	0,1	9,0	17,9	-	-	-	-	-	-
Tulln an der Donau	4,3	44,4	-3,6	25,7	-	-	-	-	-	-
Gerasdorf bei Wien	1,7	30,9	26,8	4,4	-	-	-	-	-	-
Klosterneuburg	-0,5	5,8	6,7	-5,0	2004	22	2	12	64	0
Schwechat	1,7	20,4	-1,1	5,3	-	-	-	-	-	-
Zwettl-Niederösterreich	-0,3	26,1	1,9	20,6	-	-	-	-	-	-
<i>Niederösterreich</i> Linz <sup>6</sup>	4,3	38,0	0,1	20,6	2012	26	8	24	42	0
Steyr	-2,8	29,5	-0,1	15,5	2012	25	4	9	62	0
Wels	-0,6	24,7	2,8	25,2	-	-	-	-	-	-
Braunau am Inn	1,3	26,6	1,1	11,8	-	-	-	-	-	-
Bad Ischl	-1,2	10,2	-1,2	9,3	-	-	-	-	-	-
Gmündener	-1,8	18,1	-3,5	12,3	-	-	-	-	-	-
Ansfelden	-1,9	7,5	4,5	17,4	-	-	-	-	-	-
Enns	2,4	21,3	-1,4	22,8	-	-	-	-	-	-
Leonding	3,4	20,0	2,5	9,2	2012	13	4	15	68	0
Traun	-0,3	7,0	-6,5	26,1	2012	18	7	9	66	0
Ried im Innkreis	4,9	24,3	0,8	19,8	-	-	-	-	-	-
Vöcklabruck	1,0	15,2	-0,7	27,3	-	-	-	-	-	-
Marchtrenk	4,3	31,5	3,9	6,4	-	-	-	-	-	-
<i>Oberösterreich</i> Salzburg	0,0	24,9	3,7	16,1	2012	20	20	16	42	2
Hallein	0,3	26,5	3,3	5,1	-	-	-	-	-	-
Wals-Siezenheim	3,3	19,0	-8,7	10,0	-	-	-	-	-	-
Seekirchen am Wallersee	4,7	12,9	-1,8	70,4	-	-	-	-	-	-
Bischofsheim	-3,1	18,6	-1,0	12,1	-	-	-	-	-	-
St. Johann im Pongau	-1,0	37,3	0,8	26,7	-	-	-	-	-	-
Saalfelden/Steinernen Meer	0,4	32,4	-3,7	-0,9	2014	16	14	5	65	0
<i>Salzburg</i> Graz	2,3	78,6	0,1	14,1	2013	19	14	20	47	0
Leoben	-2,0	22,4	4,8	3,1	2011	26	15	9	50	0
Trofaiach <sup>7</sup>	-7,1	-	-14,6	-	-	-	-	-	-	-
Knittelfeld	-0,5	9,8	-1,9	1,2	-	-	-	-	-	-
Bruck an der Mur	0,1	19,1	-0,3	-3,7	-	-	-	-	-	-
Kapfenberg	0,5	5,6	6,0	19,7	-	-	-	-	-	-
<i>Steiermark</i> Innsbruck	1,2	26,4	4,0	26,8	2011	27	23	16	34	0
Hall in Tirol	6,7	26,4	1,2	10,2	-	-	-	-	-	-
Telfs	1,6	26,0	1,3	11,3	-	-	-	-	-	-
Kufstein	6,0	14,4	2,1	7,8	-	-	-	-	-	-
Wörgl	4,7	31,0	-1,5	2,3	-	-	-	-	-	-
Lienz	16,9	27,1	-10,8	17,0	-	-	-	-	-	-
Schwaz	1,9	13,6	5,7	16,6	-	-	-	-	-	-
<i>Tirol</i> Bregenz	1,6	9,0	-0,3	11,4	2013	25	20	40	15	0
Bludenz	3,3	16,2	0,2	-3,9	-	-	-	-	-	-
Hard	0,9	32,3	-1,3	-0,7	-	-	-	-	-	-
Dornbirn <sup>8</sup>	5,2	32,4	1,9	28,4	2009	22	21	23	34	0
Hohenems	4,0	24,2	5,2	29,3	-	-	-	-	-	-
Lustenau	5,7	26,7	15,5	85,6	2009	12	21	8	59	0
Feldkirch	2,8	10,5	2,1	23,5	2013	18	18	19	45	0
Götzis	3,4	20,8	13,1	24,2	-	-	-	-	-	-
Rankweil	1,9	24,1	0,5	3,2	-	-	-	-	-	-
<i>Vorarlberg</i> Wien <sup>6,9</sup>	-2,5	1,0	0,9	22,4	2014	26	7	39	28	0
Burgenland	-0,6	12,7	0,0	9,9	-	-	-	-	-	-
Kärnten	-1,1	13,2	-1,6	12,0	-	-	-	-	-	-
Niederösterreich	0,5	15,5	0,6	17,6	-	-	-	-	-	-
Oberösterreich	1,4	19,8	2,3	21,3	-	-	-	-	-	-
Salzburg	0,6	16,4	1,4	15,2	-	-	-	-	-	-
Steiermark	0,1	17,8	1,1	15,0	-	-	-	-	-	-
Tirol	2,1	16,2	2,3	14,3	-	-	-	-	-	-
Vorarlberg	2,4	17,2	4,0	19,0	-	-	-	-	-	-
Wien	-2,5	1,0	0,9	22,4	-	-	-	-	-	-
<b>Österreich</b>	<b>0,6</b>	<b>16,0</b>	<b>1,3</b>	<b>17,5</b>	-	-	-	-	-	-

Quellen: STATISTIK AUSTRIA: Abgestimmte Erwerbsstatistik 2013, Stichtag 31.10.2013, Registerzählung 2011, Volkszählung 2001 - Gebietsstand 2001; OESTB und KDZ: Städteerhebung 2015; Bearbeitung KDZ 2015.

Anmerkungen: 5) Verteilung des Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel; 6) Modal-Split-Daten umfassen ausschließlich Binnenwege der BewohnerInnen; 7) Entwicklung der PendlerInnen 2001-2011 nicht aussagekräftig aufgrund Änderung Gebietsstand Trofaiach; 8) Modal-Split-Daten lediglich in der Innenstadt erhoben; 9) Wien als Gemeinde exklusive PendlerInnen zwischen den Wiener Bezirken.

	ÖPNV-Linien <sup>1</sup> 2014 <sup>2</sup>						Streckenlängen 2014 <sup>2</sup> in km, Städteerhebung	Betriebsleistung <sup>1</sup> 2014 <sup>2</sup> bediente km, Städteerhebung
	Linien gesamt	Anzahl der Linien, Städteerhebung						
Städte und Gemeinden über 10.000 EW		U-Bahn	Straßenbahn	O-Bus	Autobus und Citybus	Bedarfsorientierte Rufsysteme <sup>3</sup>		
<i>Bgl</i> Eisenstadt	-	-	-	-	-	-	-	-
Klagenfurt am Wörthersee <sup>6</sup>	20	-	-	-	20	-	194	2.713.951
Villach	31	-	-	-	14	17	600	1.474.600
St. Veit an der Glan	-	-	-	-	-	-	-	-
Spittal an der Drau	-	-	-	-	-	-	-	-
Völkermarkt	-	-	-	-	-	-	-	462.802
St. Andrä	-	-	-	-	-	-	-	-
Wolfsberg	20	-	-	-	20	-	172	448.919
Feldkirchen in Kärnten	-	-	-	-	-	-	-	-
<i>Kärnten</i> St. Pölten <sup>7</sup>	13	-	-	-	11	2	138	2.294.975
Krems an der Donau	-	-	-	-	-	-	-	-
Waidhofen an der Ybbs	8	0	0	0	8	0	27	8.348
Wiener Neustadt	16	0	0	0	16	0	516	1.970.914
Amstetten	-	-	-	-	-	-	-	-
Bad Vöslau	3	0	0	0	2	1	98	-
Baden	4	0	1	-	3	0	29	162.450
Ebreichsdorf	-	-	-	-	-	-	-	-
Traiskirchen	-	-	-	-	-	-	-	-
Gänsemdorf <sup>8</sup>	2	-	-	-	-	2	26	-
Groß-Enzersdorf	-	-	-	-	-	-	-	-
Hollabrunn	-	-	-	-	-	-	-	-
Korneuburg	-	-	-	-	-	-	-	-
Stockerau	-	-	-	-	-	-	-	-
Mistelbach	-	-	-	-	-	-	-	-
Brunn am Gebirge	-	-	-	-	-	-	-	-
Mödling <sup>9</sup>	22	0	0	0	21	1	-	124.000
Perchtoldsdorf	-	-	-	-	-	-	-	-
Neunkirchen	-	-	-	-	-	-	-	-
Ternitz	-	-	-	-	-	-	-	-
Tulln an der Donau	-	-	-	-	-	-	-	-
Gerasdorf bei Wien	-	-	-	-	-	-	-	-
Klosterneuburg <sup>9</sup>	13	0	0	0	12	1	-	224.000
Schwechat	9	0	0	0	8	1	83	-
Zwettl-Niederösterreich	-	-	-	-	-	-	-	-
<i>Niederösterreich</i> Linz <sup>6,10</sup>	34	0	3	4	26	1	194	9.173.666
Steyr	11	0	0	0	11	0	105	851.571
Wels <sup>11</sup>	16	0	0	0	16	0	135	1.382.459
Braunau am Inn	4	0	0	0	4	0	34	198.725
Bad Ischl	3	0	0	0	3	0	55	220.927
Gmunden	-	-	-	-	-	-	-	-
Ansfelden	-	-	-	-	-	-	-	-
Enns	-	-	-	-	-	-	-	-
Leonding	16	0	1	1	12	2	130	981.500
Traun	6	0	0	0	5	1	40	132.428
Ried im Innkreis	-	-	-	-	-	-	-	-
Vöcklabruck	6	0	0	0	5	1	39	232.526
Marchtrenk	2	0	0	0	2	0	9	-
<i>Oberösterreich</i> Salzburg <sup>12</sup>	42	-	-	11	31	-	406	-
Hallein	-	-	-	-	-	-	-	-
Wals-Siezenheim	-	-	-	-	-	-	-	-
Seekirchen am Wallersee	3	-	-	-	3	-	31	133.700
Bischofshofen	-	-	-	-	-	-	-	-
St. Johann im Pongau	-	-	-	-	-	-	-	-
Saalfelden/Steinernen Meer <sup>3</sup>	9	0	0	0	9	0	96	1.082
<i>Salzburg</i> Graz	44	-	8	-	36	-	443	12.491.152
Leoben <sup>13</sup>	8	-	-	-	7	1	130	567.777
Trofaia	2	0	0	0	1	1	-	-
Knittelfeld	3	0	0	0	3	0	10	128.000
Bruck an der Mur	-	-	-	-	-	-	-	-
Kapfenberg	18	0	0	0	18	0	53	1.745.140
<i>Stielesmark</i> Innsbruck	30	-	4	-	26	-	333	10.370.412
Hall in Tirol	1	-	-	-	1	-	57	154.600
Telfs	2	0	0	0	2	0	35	300.000
Kufstein	3	-	-	-	3	-	49	228.300
Wörgl	5	0	0	0	5	0	55	313.000
Lienz	-	-	-	-	-	-	-	-
Schwaz	-	-	-	-	-	-	-	-
<i>Tirol</i> Bregenz <sup>14</sup>	20	0	0	0	19	1	271	1.177.336
Bludenz	3	0	0	0	3	0	19	135.863
Hard	-	-	-	-	-	-	-	-
Dornbirn	17	-	-	-	17	-	211	2.423.000
Hohenems	-	-	-	-	-	-	-	-
Lustenau	9	0	0	0	9	0	-	-
Feldkirch	18	0	0	0	13	5	245	1.720.000
Götzis	-	-	-	-	-	-	-	-
Rankweil	-	-	-	-	-	-	-	-
<i>Vorarlberg</i> Wien <sup>15</sup>	149	5	29	-	115	-	1.128	73.756.423

Quellen: STATISTIK AUSTRIA: Bevölkerungsregister 2014; Stand 01.01.2014; OESTB und KDZ: Städteerhebung 2015; Bearbeitung KDZ 2015.

Anmerkungen: 1) Alle öffentlichen Verkehrslinien, die zumindest an Werktagen von Montag bis Freitag regelmäßig bedient werden. Die Erhebung umfasst Schulbus-Linien, die auch von der restlichen Bevölkerung genutzt werden können. Nicht berücksichtigt sind primär dem Regionalverkehr dienende Verkehrslinien (z.B. Schnellbahnlilien, Wiesel-Buslinien etc.) sowie Verkehrslinien, die vorwiegend dem Tourismus- und Freizeitverkehr dienen. 2) Stand Ende Dezember 2014. 3) Ruf-Busse, Anruf-Sammeltaxis, Bürgerbusse oder Linien- oder Anschluss-taxis, die an Werktagen ein ergänzendes Angebot zum konventionellen Linienverkehr darstellen, nicht berücksichtigt sind Angebote, die nur zu besonderen Anlässen, an Wochenenden oder Feiertagen bereitstehen bzw. nur von spezifischen Bevölkerungsgruppen genutzt werden können. 4) Summe der gefahrenen bzw. bedienten Streckenkilometer insgesamt im Jahr 2014; 6) Halbjahreskarten entsprechen den Semestertickets für Studierende; 7) Jahreskarten exklusive SchülerInnen- und Lehrlingsausweise, keine Angaben zu Halbjahres- und Monatskarten möglich; 8) AST wird in Gemeinschaft mit Nachbargemeinden betrieben; 9) Streckenkilometer, Betriebsleistung und beförderte Personen exklusive Regionalbuslinien, nur Citybuslinien; 10) Jahreskarten: Übertragbare Jahresnetzkarte und SeniorInnen Jahresnetzkarte; 11) Aufgrund der berührungslosen Chipkarte mit Bestpreisfunktion sind keine Angaben zu Monatskarten möglich; 12) Kilometerangaben für Postbuslinien gehen über Stadtgrenze hinaus; 13) Exklusive Lehrlingsausweise; 14) Inklusive Landbus Unterland; 15) Zeitkarten nur Kernzone Wien exklusive Semesterkarten für StudentInnen und Jugendtickets.

	Ausgegebene Zeitkarten <sup>5</sup> 2014				Beförderte Personen 2014 Städteerhebung	ÖPNV-Dichte Betriebsleistung km je 1.000 EW	Verkehrsaufkommen	
	Zeitkarten gesamt	Anzahl der Karten, Städteerhebung					Zeitkarten je 1.000 EW	Beförderte Personen je 1.000 EW
Städte und Gemeinden über 10.000 EW		Jahreskarten	Halbjahreskarten	Monatskarten				
<i>Bgl</i> Eisenstadt	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Klagenfurt am Wörthersee<sup>6</sup></b>	<b>47.375</b>	<b>11.980</b>	<b>650</b>	<b>34.745</b>	<b>20.083.516</b>	<b>28.083</b>	<b>490</b>	<b>207.818</b>
Villach	7.368	175	8	7.185	1.430.900	24.575	123	23.847
St. Veit an der Glan	-	-	-	-	-	-	-	-
Spittal an der Drau	-	-	-	-	-	-	-	-
Völkermarkt	-	-	-	-	-	41.981	-	-
St. Andrä	-	-	-	-	-	-	-	-
Wolfsberg	2.319	1.773	0	546	-	17.962	93	-
Feldkirchen in Kärnten	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>St. Pölten<sup>7</sup></b>	<b>500</b>	<b>500</b>	-	-	<b>4.800.000</b>	<b>44.011</b>	<b>10</b>	<b>92.051</b>
Krems an der Donau	-	-	-	-	-	-	-	-
Waidhofen an der Ybbs	-	-	-	-	26.952	736	-	2.377
Wiener Neustadt	-	-	-	-	6.440.672	46.623	-	152.359
Amstetten	-	-	-	-	-	-	-	-
Bad Vöslau	-	-	-	-	-	-	-	-
Baden	-	-	-	-	-	6.439	-	-
Ebreichsdorf	-	-	-	-	-	-	-	-
Traiskirchen	-	-	-	-	-	-	-	-
Gänsemdorf <sup>8</sup>	-	-	-	-	-	-	-	-
Groß-Enzersdorf	-	-	-	-	-	-	-	-
Hollabrunn	-	-	-	-	-	-	-	-
Korneuburg	-	-	-	-	-	-	-	-
Stockerau	-	-	-	-	-	-	-	-
Mistelbach	-	-	-	-	-	-	-	-
Brunn am Gebirge	-	-	-	-	-	-	-	-
Mödling <sup>9</sup>	-	-	-	-	-	6.050	-	-
Perchtoldsdorf	-	-	-	-	-	-	-	-
Neunkirchen	-	-	-	-	-	-	-	-
Ternitz	-	-	-	-	-	-	-	-
Tulln an der Donau	-	-	-	-	-	-	-	-
Gerasdorf bei Wien	-	-	-	-	-	-	-	-
Klosterneuburg <sup>9</sup>	-	-	-	-	308.885	8.558	-	11.801
Schwechat	-	-	-	-	-	-	-	-
Zwettl-Niederösterreich	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Linz<sup>6,10</sup></b>	<b>427.899</b>	<b>18.100</b>	<b>4.111</b>	<b>405.688</b>	<b>106.989.948</b>	<b>47.332</b>	<b>2.208</b>	<b>552.024</b>
Steyr	3.420	194	24	3.202	3.937.594	22.339	90	103.295
Wels <sup>11</sup>	5.125	5.000	125	0	6.891.110	23.298	86	116.131
Braunau am Inn	-	-	-	-	179.738	12.225	-	11.057
Bad Ischl	-	-	-	-	196.212	16.057	-	14.261
Gmunden	-	-	-	-	-	-	-	-
Ansfelden	-	-	-	-	-	-	-	-
Enns	-	-	-	-	-	-	-	-
Leonding	-	-	-	-	6.300.000	37.185	-	238.682
Traun	-	-	-	-	71.462	5.556	-	2.998
Ried im Innkreis	-	-	-	-	-	-	-	-
Vöcklabruck	-	-	-	-	-	19.466	-	-
Marchtrenk	-	-	-	-	299.000	-	-	23.696
<b>Salzburg<sup>12</sup></b>	<b>69.111</b>	<b>24.770</b>	<b>0</b>	<b>44.341</b>	<b>37.200.000</b>	-	<b>471</b>	<b>253.698</b>
Hallein	-	-	-	-	-	-	-	-
Wals-Siezenheim	-	-	-	-	-	-	-	-
Seekirchen am Wallersee	2.444	883	125	1.436	384.655	13.075	239	37.615
Bischofshofen	-	-	-	-	-	-	-	-
St. Johann im Pongau	-	-	-	-	-	-	-	-
Saalfelden/Steinernen Meer <sup>3</sup>	54	36	18	-	162.126	67	3	10.070
<b>Graz</b>	<b>220.814</b>	<b>48.704</b>	<b>23.237</b>	<b>148.873</b>	<b>106.894.829</b>	<b>46.264</b>	<b>818</b>	<b>395.911</b>
Leoben <sup>13</sup>	3.421	93	16	3.312	2.184.047	23.207	140	89.269
Trofaia	-	-	-	-	54.000	-	-	4.826
Knittelfeld	3.528	85	-	3.443	660.000	11.326	312	58.402
Bruck an der Mur	-	-	-	-	-	-	-	-
Kapfenberg	3.133	1.124	176	1.833	2.384.865	81.158	146	110.908
<b>Innsbruck</b>	<b>105.023</b>	<b>32.082</b>	<b>13.693</b>	<b>59.248</b>	<b>59.897.802</b>	<b>83.244</b>	<b>843</b>	<b>480.802</b>
Hall in Tirol	-	-	-	-	562.913	11.738	-	42.739
Telfs	-	-	-	-	-	20.019	-	-
Kufstein	827	420	0	407	725.918	12.534	45	39.853
Wörgl	5.619	347	-	5.272	-	24.114	433	-
Lienz	-	-	-	-	-	-	-	-
Schwaz	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Bregenz<sup>14</sup></b>	<b>20.174</b>	<b>11.817</b>	<b>0</b>	<b>8.357</b>	<b>9.575.944</b>	<b>41.438</b>	<b>710</b>	<b>337.039</b>
Bludenz	2.571	2.248	0	323	2.440.792	9.804	186	176.129
Hard	-	-	-	-	-	-	-	-
Dornbirn	16.662	9.062	-	7.600	15.115.000	51.682	355	322.398
Hohenems	-	-	-	-	-	-	-	-
Lustenau	2.200	2.200	-	-	-	-	102	-
Feldkirch	16.025	9.325	0	6.700	11.837.083	54.728	510	376.641
Götzis	-	-	-	-	-	-	-	-
Rankweil	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Wien<sup>15</sup></b>	<b>2.173.678</b>	<b>586.893</b>	-	<b>1.586.785</b>	<b>931.178.416</b>	<b>41.747</b>	<b>1.230</b>	<b>527.058</b>

Quellen: STATISTIK AUSTRIA: Bevölkerungsregister 2014; Stand 01.01.2014; OESTB und KDZ: Städteerhebung 2015; Bearbeitung KDZ 2015.  
 Anmerkungen: 5) Jahres-, Halbjahres- und Monatskarten inklusive ermäßigter Karten und Freifahrtausweise für SchülerInnen und Lehrlinge oder andere Gruppen sowie von Kombinationskarten (z.B. P&R-Kombitickets); 6) Halbjahreskarten entsprechen den Semesterickets für Studierende; 7) Jahreskarten exklusive SchülerInnen- und Lehrlingsausweise, keine Angaben zu Halbjahres- und Monatskarten möglich; 8) AST wird in Gemeinschaft mit Nachbargemeinden betrieben; 9) Streckenkilometer, Betriebsleistung und beförderte Personen exklusive Regionalbuslinien, nur Citybuslinien; 10) Jahreskarten: Übertragbare Jahresnetzkarte und SeniorInnen Jahresnetzkarte; 11) Aufgrund der berührungslosen Chipkarte mit Bestpreisfunktion sind keine Angaben zu Monatskarten möglich; 12) Kilometerangaben für Postbuslinien gehen über Stadtgrenze hinaus; 13) Exklusive Lehrlingsausweise; 14) Inklusive Landbus Unterland; 15) Zeitkarten nur Kernzone Wien exklusive Semesterkarten für StudentInnen und Jugendtickets.

## 5 Methodische Anmerkungen

### Kapitel III

#### *Transfers des Bundes*

Die Transferdaten des Bundes wurden von Seiten des BMVIT zur Verfügung gestellt.

#### *Transfers der Länder*

Die Darstellungen zu den Transfers der Länder basieren auf den Rechnungsabschlussdaten der Länder.

Insbesondere bei den Rechnungsabschlussdaten muss auf methodische Schwierigkeiten hingewiesen werden.

- Abgrenzungsprobleme zwischen den Einnahmen und Ausgaben zum städtischen ÖPNV und anderen Verkehrsbereichen;
- Unterschiedliche Verbuchungspraxis;
- Uneinheitliche funktionelle Abgrenzung.

#### *Transfers der Gemeinden*

Datengrundlage für die finanzstatistische Untersuchung ist der Gemeindefinanzdatensatz der Statistik Austria. Für die Berechnung der Pro-Kopf-Werte wurden die von der Statistik Austria veröffentlichten Bevölkerungszahlen mit Stichtag 01.01.2013 zu Grunde gelegt. Die Analyse umfasst grundsätzlich das Jahr 2013.

Die Analyse umfasst die Einnahmen und Ausgaben in den Unterabschnitten 875 „Straßenverkehrsbetriebe“ und 690 „Verkehr, sonstiges“. Die entsprechenden Einnahmen und Ausgaben wurden für jede Gemeinde nach der Systematik des Voranschlags- und Rechnungsquerschnittes für Gemeinden gemäß Anlage 5b der VRV 1997 strukturiert. Die jeweiligen Gemeindeergebnisse wurden sowohl in Summe als auch nach Einwohnergrößenklassen (EW-Klassen) sowie nach Bundesländern zusammengefasst (arithmetisches Mittel innerhalb der jeweiligen Klassen) und analysiert. Aus Gründen der Vergleichbarkeit der Gemeinden untereinander wurden die Einnahmen und Ausgaben jeweils auch pro Kopf dargestellt. Wien wurde bei der Analyse, aufgrund seiner Doppelrolle als Land und gleichzeitig auch Bundesland, nicht berücksichtigt.

Im Zuge der finanzstatistischen Betrachtung ist darauf hinzuweisen, dass auf Basis der bestehenden Datenlage einige Problembereiche bestehen, wie vor allem:

- Abgrenzungsprobleme zwischen den Einnahmen und Ausgaben zum städtischen ÖPNV und anderen Verkehrsbereichen;
- Unterschiedliche Verbuchungspraxis;
- Uneinheitliche funktionelle Abgrenzung;
- Ausgliederte Bereiche: Diese finden sich im Gemeindefinanzdatensatz nicht wieder. Neben dem Gemeindebudget findet jedoch ein wesentlicher Teil des städtischen ÖPNVs in städtischen Gesellschaften statt. Da diese von der Statistik jedoch nicht erfasst werden, können hierzu keine Aussagen getroffen werden.

## Kapitel IV Finanzierungserfordernisse im städtischen ÖPNV

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

Es sollten alle Städte mit mehr als 30.000 Einwohnerinnen und Einwohnern und zusätzlich alle Landeshauptstädte befragt werden, weil dies jene Städte sind, die am stärksten mit der ÖPNV-Finanzierung belastet werden.

An der Umfrage haben die folgenden 12 Städte dieser Kategorie teilgenommen: Wien, Graz, Linz, Salzburg, Innsbruck, Klagenfurt, Villach, Wels, Dornbirn, Wiener Neustadt, Feldkirch, Bregenz. Die Städte Sankt Pölten, Steyr, und Eisenstadt haben an der Erhebung nicht teilgenommen. Stichprobenartig wurden auch Städte unter 30.000 EinwohnerInnen eingeladen. Hierbei haben die folgenden Städte geantwortet: Attnang-Puchheim, Baden, Klosterneuburg, Krems, Schwechat, Traun.

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

K  
D  
Z

**KDZ**  
**Zentrum für Verwaltungsforschung**

Guglgasse 13 · A-1110 Wien  
T: +43 1 892 34 92-0 · F: -20  
institut@kdz.or.at · www.kdz.or.at