

# Herausforderung städtischer ÖPNV

Ist der Auf- und Ausbau nachhaltig finanzierbar? von [Manuel Köfel](#) und [Karoline Mitterer](#)

**G**erade in größeren Städten ist der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV), neben Gesundheit, Pflege und Kinderbetreuung, einer jener Leistungsbereiche, die in den vergangenen Jahren die größten Ausgabewachstumsraten verzeichnen. Die nachhaltige Finanzierbarkeit ist ungewiss.

Vielerorts wird eine zunehmende Urbanisierung unserer Gesellschaft diagnostiziert. Die Bevölkerung verlegt vermehrt ihren Lebensmittelpunkt von ländlichen Regionen in die Städte und jene, die am Land wohnen, pendeln für Arbeit und Ausbildung in die Stadt. Die dadurch entstehenden zusätzlichen Verkehrsströme stellen die Städte vor großen Handlungsbedarf. Dabei ist besonders der öffentliche Verkehr gefordert, weil zunehmender motorisierter Individualverkehr (hauptsächlich Pkw-Verkehr) zu abnehmender Lebensqualität führt (Staus, Luftverschmutzung, Feinstaub etc.).

## Zuständigkeiten?

Der öffentliche Verkehr ist, wie der Name schon sagt, ohne Zweifel eine öffentliche Aufgabe. Nur welche Gebietskörperschaft ist dafür zuständig? Antworten darauf gibt grundsätzlich das „Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz“ ([ÖPNRV-G](#)) von 1999. Doch wie so oft ist auch der öffentliche Verkehr in Österreich eine gemeinschaftliche Aufgabe von Bund, Ländern und Gemeinden. Per Gesetz sind Städte (Gemeinden) gemeinsam mit den Ländern für die Nah- und Regionalverkehrsplanung zuständig. Diese



Der öffentlich Verkehr muss finanziert werden.

Foto: iStockphoto

Aufgabe wird häufig von den Ländern übernommen. Auf Länderebene erfolgt die Verkehrsplanung für den Nah- und Regionalverkehr in der Regel in den Verkehrsverbänden. Verkehrsverbände sind privatrechtliche Gesellschaften im Eigentum der Länder, die in erster Linie eine Vereinheitlichung des Leistungsangebots und der Preise im öffentlichen Verkehr in einer Verbundregion (meist ein Bundesland<sup>1</sup>) sicherstellen und entsprechende Planungen durchführen. Es ist allerdings zu beobachten, dass sich die Verkehrspläne häufig auf die Verbindung des

## „Die Finanzierungslücke der Städte im ÖPNV wächst.“

ländlichen Raums mit Stadtregionen (S-Bahn) bzw. die Verbindung zwischen den Stadtregionen konzentrieren. Der öffentliche Verkehr in den Städten selbst steht zurzeit eher weniger im Fokus der Aufmerksamkeit. >



Manuel Köfel



Karoline Mitterer

<sup>1</sup> Nur die Verkehrsverbände VOR (Verkehrsverbund Ostregion) und VVNB (Verkehrsverbund Niederösterreich/Burgenland) agieren bundesländerübergreifend in Wien, Niederösterreich und Burgenland.

Städte haben gemäß ÖPNRV-G 1999 jedoch, neben der Verantwortung zur Nah- und Regionalverkehrsplanung, auch die Verantwortung für den Stadt- und Vororteverkehr, nehmen diese auch wahr und werden nur sehr eingeschränkt von anderen Gebietskörperschaften dabei unterstützt. Es stellt sich dabei zunehmend die Frage der Finanzierung des erforderlichen Angebots.

### „Nachvollziehbare Zuweisung zusätzlicher Mittel nötig!“

#### Finanzierung in Städten

Zur Finanzierung des Stadt- und Vororteverkehrs sind gem. [§ 20 FAG 2008](#) im Finanzausgleich Zuweisungen des Bundes zur Förderung von ÖPNV-Unternehmen und zur Investitionsförderung im Ausmaß von ca. € 70 Mio. vorgesehen. Darüber hinaus stehen den Städten noch Zuweisungen der Länder (z.B. aus MöSt-Mitteln) und direkte Erlöse aus der Leistungserbringung zur Verfügung. Außerdem bestünde für Gemeinden die Möglichkeit eine „Verkehrsanschlussabgabe“ gem. [§ 32 ÖPNRV-G 1999](#) einzuheben<sup>2</sup>.

#### Finanzierungslücken

Sowohl die Gemeinderechnungsabschlüsse als auch eine im Frühjahr 2013 vom KDZ durchgeführte Erhebung unter Städten mit

mehr als 30.000 Einwohnerinnen und Einwohnern bzw. den österreichischen Landeshauptstädten zeigt, dass in den Städten und Gemeinden nicht genügend Mittel zur Finanzierung des ÖPNV zur Verfügung stehen. Dies ist nicht zuletzt darauf zurückzuführen, dass die entsprechenden Ausgaben (+30%) in den letzten Jahren fast doppelt so stark gestiegen sind, wie die Einnahmen (+17%). Alleine in den 18 Städten, die sich an der zuvor angesprochenen Erhebung der finanziellen Belastung der österreichischen Städte im ÖPNV-Bereich beteiligt haben, ist der Zuschussbedarf in einer konsolidierten Betrachtung der Gemeindehaushalte und der aus dem Gemeindehaushalt ausgegliederten gemeindeeigenen Gesellschaften im Zeitraum 2006 bis 2012 um € 57 Mio. gestiegen (entspricht einem Zuwachs von 46%). Betrachtet man nur die Gemeinderechnungsabschlüsse, so ist der Zuschussbedarf aller österreichischen Gemeinden (ohne Wien) im Bereich des ÖPNV in der laufenden Gebahrung und der Vermögensgebahrung in den letzten 6 Jahren um € 80 Mio. gestiegen und ist damit 2011 eineinhalb Mal so hoch wie noch 2006 (vgl. dazu Abbildung 1).

<sup>2</sup> Von dieser Möglichkeit wird allerdings nicht Gebrauch gemacht, weil sie von jeder Gemeinde individuell eingeführt werden müsste und bei der Einführung ein Steuerwettbewerb befürchtet wird.

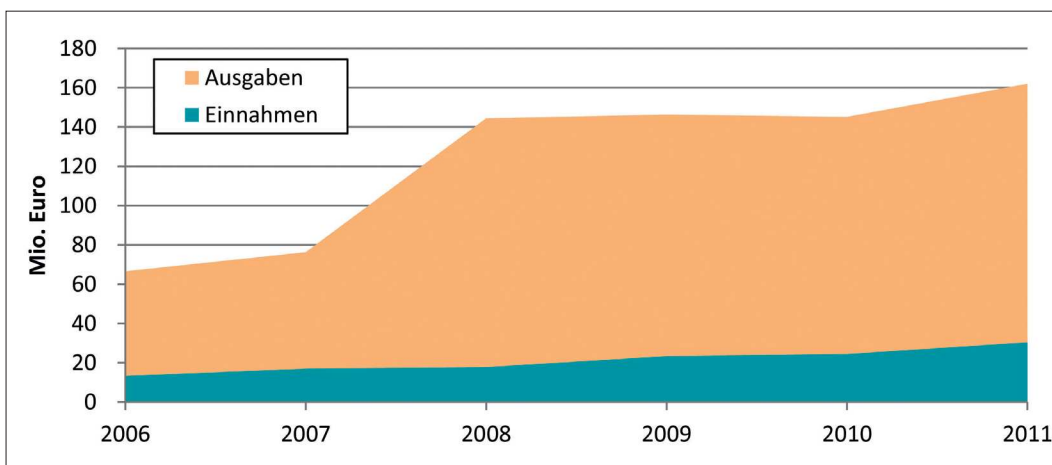


Abb. 1: Zuschussbedarf der öffentlichen Hand zur Finanzierung des laufenden Betriebs und der Investitionen im ÖPNV-Bereich

Quelle: Statistik Austria: Gemeindefinanzstatistik, 2012. KDZ: eigene Darstellung, 2013

### Reformoptionen

Es besteht also dringender Handlungsbedarf, um die nachhaltige Finanzierung des städtischen öffentlichen Personennahverkehrs sicherzustellen. Dabei ergeben sich zwei wesentliche Herausforderungen:

- Städte, die bereits über ein vorhandenes und gut ausgebautes öffentliches Verkehrssystem verfügen, brauchen genügend Mittel, um die Kostensteigerungen des laufenden Betriebs zu finanzieren, die v.a. aufgrund der steigenden Energiepreise überdurchschnittlich stark sind.
- Für alle Städte gilt, dass zusätzliche Investitionen in den Auf- und Ausbau des öffentlichen Verkehrs nötig sind, die momentan im Rahmen der Gemeindebudgets allerdings nicht verfügbar sind.

gabe vorhandener und zusätzliche Mittel sollte jedenfalls nach transparenten Kriterien erfolgen. Außerdem sollte die Finanzierung des städtischen öffentlichen Personennahverkehrs nicht in der alleinigen Verantwortung der Städte verbleiben. Schließlich profitieren auch die Pendlerinnen und Pendler aus den Stadt-Umland-Gemeinden von einem besseren öffentlichen Verkehr, so dass eine Beteiligung aller Gemeinden einer Stadtregion an der Finanzierung des öffentlichen Verkehrs in den Städten naheliegt. Dazu könnten Gemeindeverbandslösungen ebenso beitragen, wie ein aufgabenorientierter Finanzausgleich. <

[Kommentar senden](#)

Es gilt daher die vorhandenen Mittel möglichst nachhaltig und nutzenmaximierend einzusetzen und, wo möglich, zusätzliche Mittel zu erschließen (z.B. aus dem Finanzausgleich, einer City-Maut, Parkraumbewirtschaftung oder InteressentInnenbeiträgen ähnlich zur Wiener U-Bahnsteuer). Die Ver-

### VORANKÜNDIGUNG KdZ SEMINAR



#### Führungskompetenz in „schwierigen“ Situationen: Probleme lösen, Konflikte meistern, Entscheidungen treffen

18.-19.06.2013, St. Pölten: [Austria Trend Hotel Metropol](#)

Führungskräfte sehen sich im Arbeitsalltag häufig widersprüchlichen Erwartungen, Zielen und Anforderungen gegenüber und erleben dabei immer wieder Situationen, in denen die eingesetzten Führungsinstrumente und Kommunikationstechniken nicht immer zum gewünschten Ergebnis führen. Die TeilnehmerInnen erweitern ihre Führungsfähigkeiten, um in schwierigen Situationen noch kompetenter handeln zu können.

- Schwerpunkte:**
- Wie reagiere ich (richtig) in schwierigen Situationen? – Reflexion des eigenen Führungsstils
  - Führung und Aufgaben der Führung als Herausforderung im Arbeitsalltag
  - Motivation von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern
  - Probleme lösen, Konflikte bewältigen, Kritische Entscheidungen treffen, schwierige Gespräche führen, und vieles mehr

**Vortragende:** Mag.<sup>a</sup> Irene Sachse, M.Ed. (Organisationsberaterin, Trainerin und Coach)

**Information/Anmeldung:** Detaillierte Informationen erhalten Sie unter <http://www.kdz.or.at/seminare>