



Technische Universität Wien  
Department für Raumplanung  
Finanzwissenschaft und Infrastrukturpolitik

# Finanzierung des Öffentlichen Personenverkehrs vor dem Hintergrund einer wachsenden Stadt

Johann Bröthaler, Gerald Grüblinger, Michael Getzner

Fachbereich Finanzwissenschaft und Infrastrukturpolitik (IFIP)  
Department für Raumplanung, Technische Universität Wien  
Resselgasse 5/2, 1040 Wien, [www.ifip.tuwien.ac.at](http://www.ifip.tuwien.ac.at)

Wien Wächst – Verkehr: Ostregion zwischen Konkurrenz und Kooperation  
AK Wien, Abt. Kommunalpolitik, Wien 23. April 2015

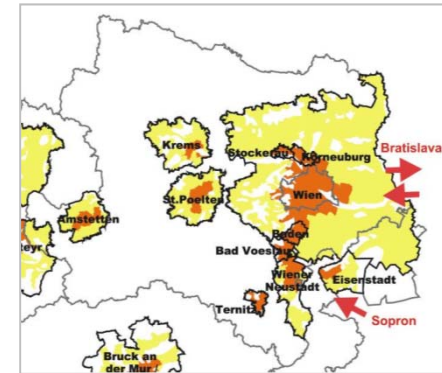
- **Rahmenbedingungen: Wachsende Stadt <-> ÖV-Finanzierung**
- **Herausforderungen bei der Finanzierung**
- **Abgrenzung Verkehrsfinanzierung**
- **ÖV in den Budgets der Gebietskörperschaften**
- **ÖV im Finanzausgleich**
- **Finanzierungsverflechtungen  
(schematisches Finanzflussdiagramm)**

## ■ Unterschiedliche Problemlagen im

- Städtischen Raum
- Stadtumland
- Ländlichen Raum

## ■ Wesentliche Herausforderungen

- Kompetenzen (rechtliche Rahmenbedingungen/Verantwortung)
- Organisation
- Finanzierung
- Leistungserbringung

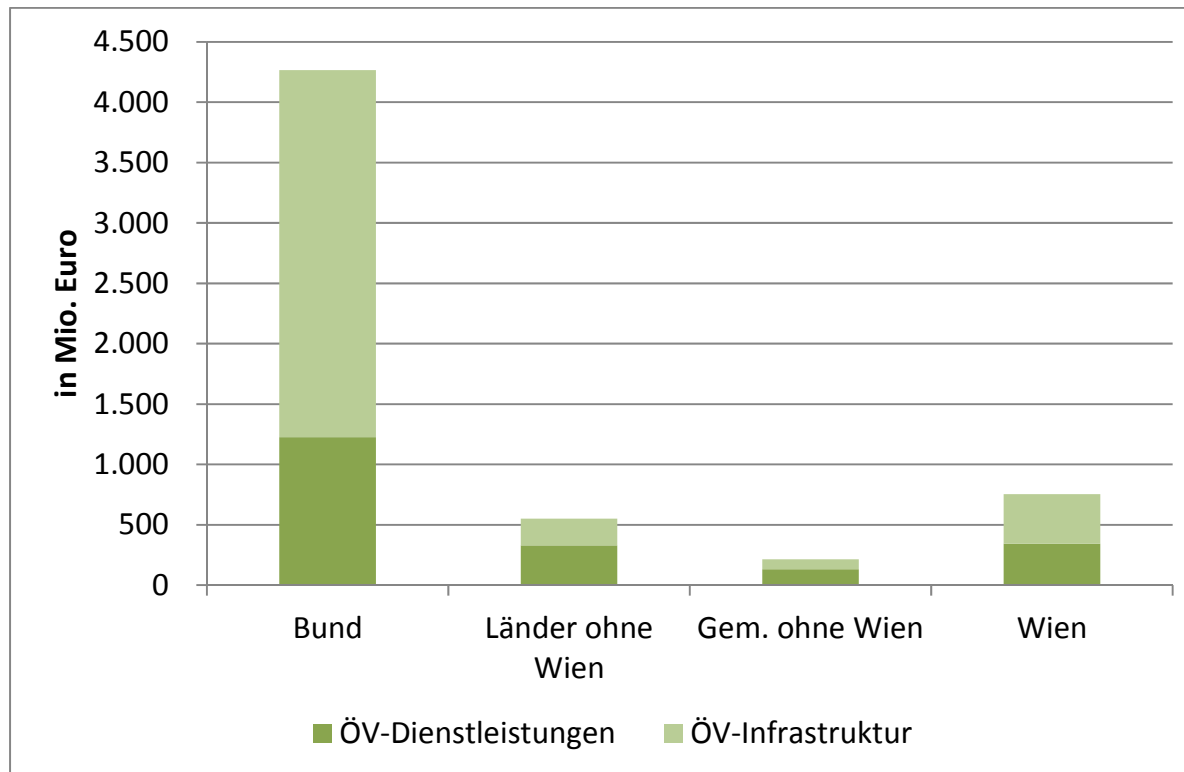


Hamedinger et al. (2009)

- Öffentlicher Verkehr / Individualverkehr
- Personenverkehr / Güterverkehr
- Verkehrsdienstleistungen / Infrastruktur
- Schiene / Straße / Luft / Wasserstraße
  
- Verkehrsfinanzierung aus Perspektive
  - Budgets der Gebietskörperschaften
  - + Finanzausgleich und Transferverflechtungen
  - + Ausgegliederte öffentliche/private Einheiten (Verkehrsunternehmen)
  
- Errichtung (Infrastruktur) und Betrieb (Dienstleistung)
  - Ausgaben: laufende Ausgaben, Investitionen, Finanztransaktionen
  - Einnahmen: allgemeine / zweckgebundenen Mittel, Fahrgeldeinnahmen

- Keine Gesamtübersicht über eingesetzte Mittel für ÖPNRV und deren Finanzierung verfügbar
- Öffentliche Budgets vermitteln nur Teilbild der Verkehrsfinanzierung
- Komplexe Finanzierungsverflechtungen zwischen Gebietskörperschaften und mit ausgegliederten Unternehmen
- Länderweise unterschiedliche Finanzierungsbestimmungen

- Ausgaben für Öffentlichen Verkehr (Bund, Länder, Gemeinden)  
Gesamt 2013 (ohne ausgegliederte Unternehmen!)



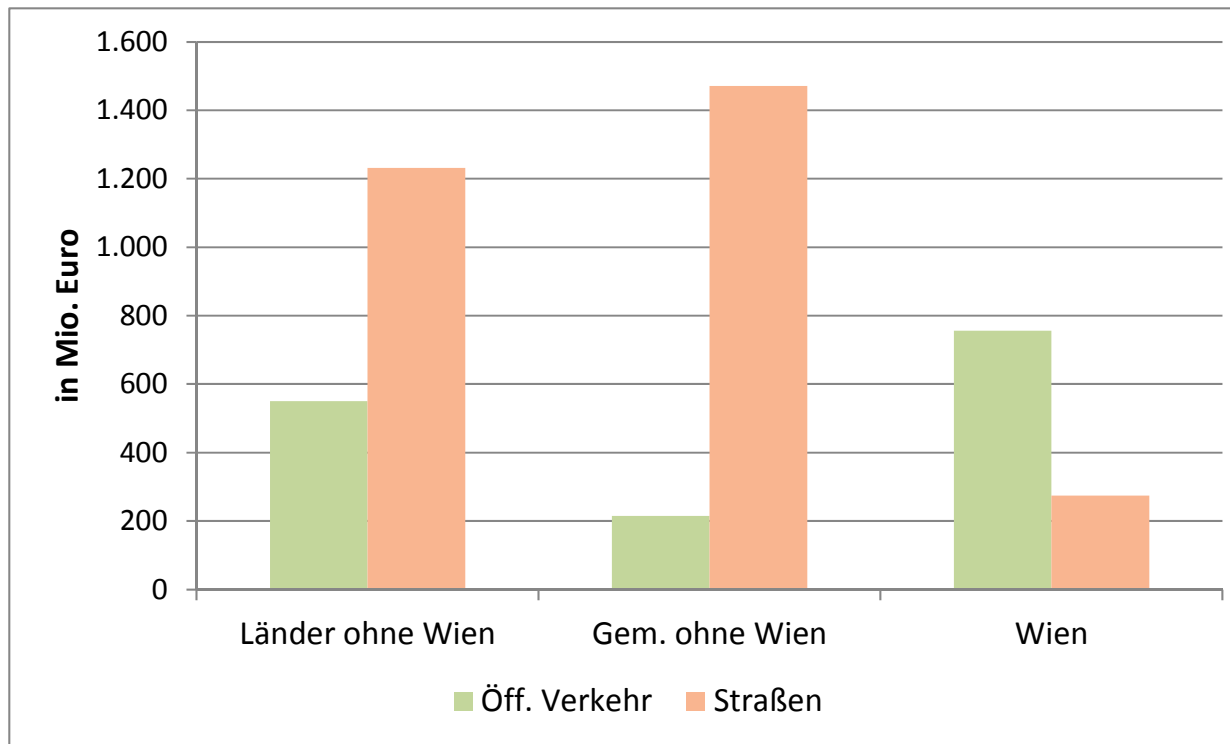
ÖV-Ausgaben rund  
5,8 Mrd. Euro  
(grob konsolidiert  
5,5 Mrd. Euro)

Bund:  
4,3 Mrd. Euro, davon  
2,9 Mrd. Euro ÖBB

Länder/Gemeinden:  
1,5 Mrd. Euro  
(1,3 Mrd. Euro kons.)

Bei Bund Ausgaben für Verkehrsdienstleistungen und Infrastruktur, bei Länder/Gem. laufende und Vermögensausgaben  
Quelle: Eigene Abschätzung (2015) auf Basis von Daten der Gebarungsstatistik 2013 (Statistik Austria) und Bundesbudget (BMF/BMVIT).

- Verkehrsausgaben (Länder, Gemeinden)  
(ohne ausgegliederte Unternehmen!)



Länder und  
Gemeinden:

ÖV-Ausgaben  
1,5 Mrd. Euro

Straßen  
3,0 Mrd. Euro

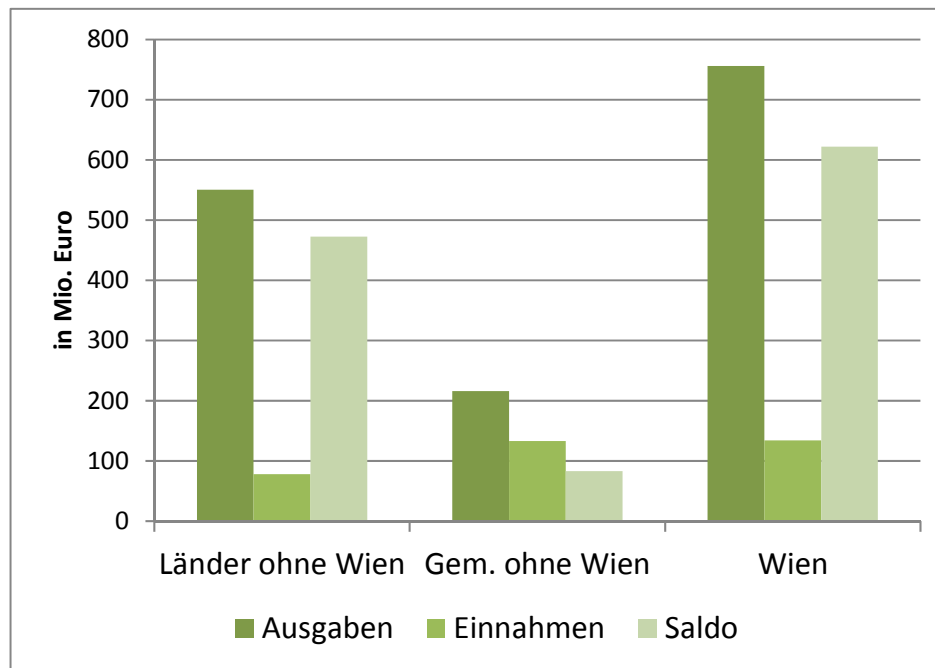
ÖV: Schienenverkehr (Eisenbahn, sonstige Schienenwege), Straßenverkehrsbetriebe, inkl. Sonstige Einrichtungen/Maßnahmen (Verkehr)

Straßen: Straßenbau inkl. Straßenreinigung, öffentliche Beleuchtung

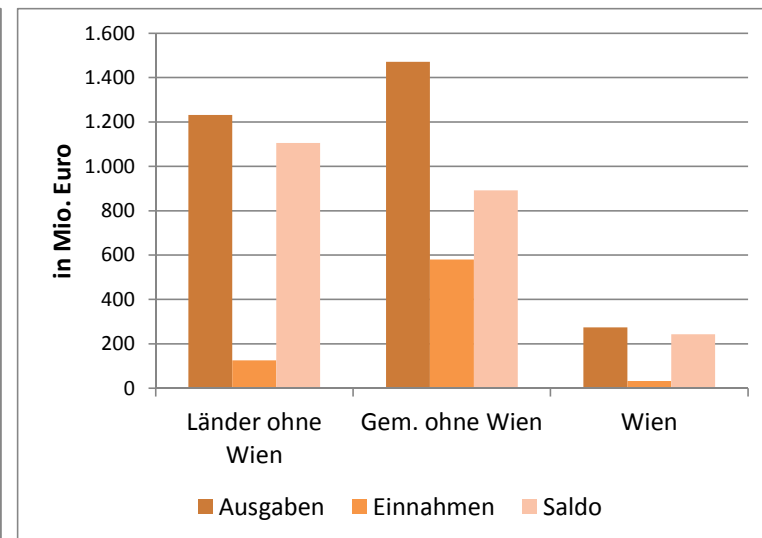
Quelle: Eigene Abschätzung (2015) auf Basis von Daten der Gebarungsstatistik 2013 (Statistik Austria), z.T. Landesbudgets

- Netto-Finanzierungsbedarf für ÖV / Straßen aus allgemeinen Haushaltsmitteln (Länder, Gemeinden; ohne ausgegliederte Untern.)

## Öffentlicher Verkehr



## Straßen



ÖV:  $1,5 - 0,3 = 1,2$  Mrd. Euro

Straßen:  $3,0 - 0,7 = 2,3$  Mrd. Euro

ÖV: Schienenverkehr (Eisenbahn, sonstige Schienenwege) inkl. Sonstige Einrichtungen und Maßnahmen (Verkehr)

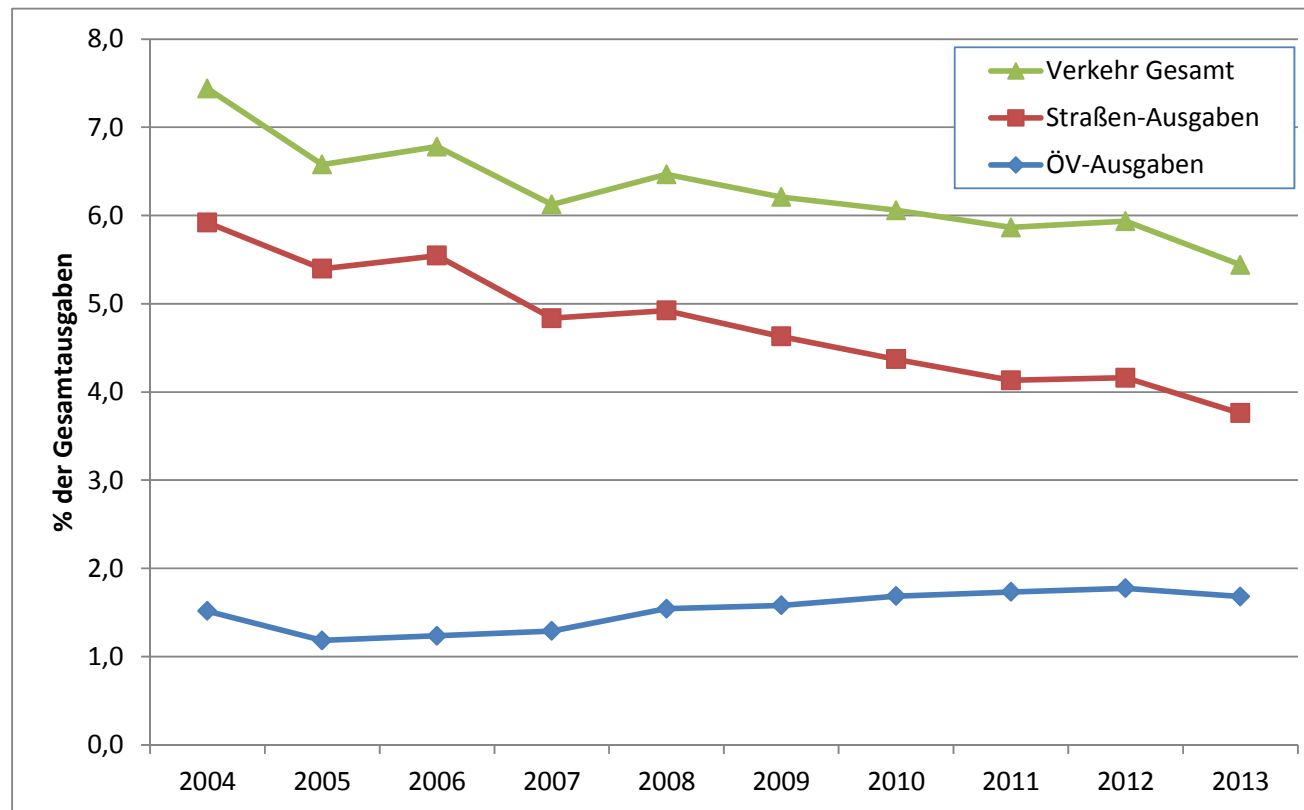
Straßen: Straßenbau inkl. Straßenreinigung, öffentliche Beleuchtung

Quelle: Eigene Abschätzung (2015) auf Basis von Daten der Gebarungsstatistik 2013 (Statistik Austria), z.T. Landesbudgets



- Ausgaben für Verkehr (ÖV, Straßen) – Anteil an Gesamtausgaben

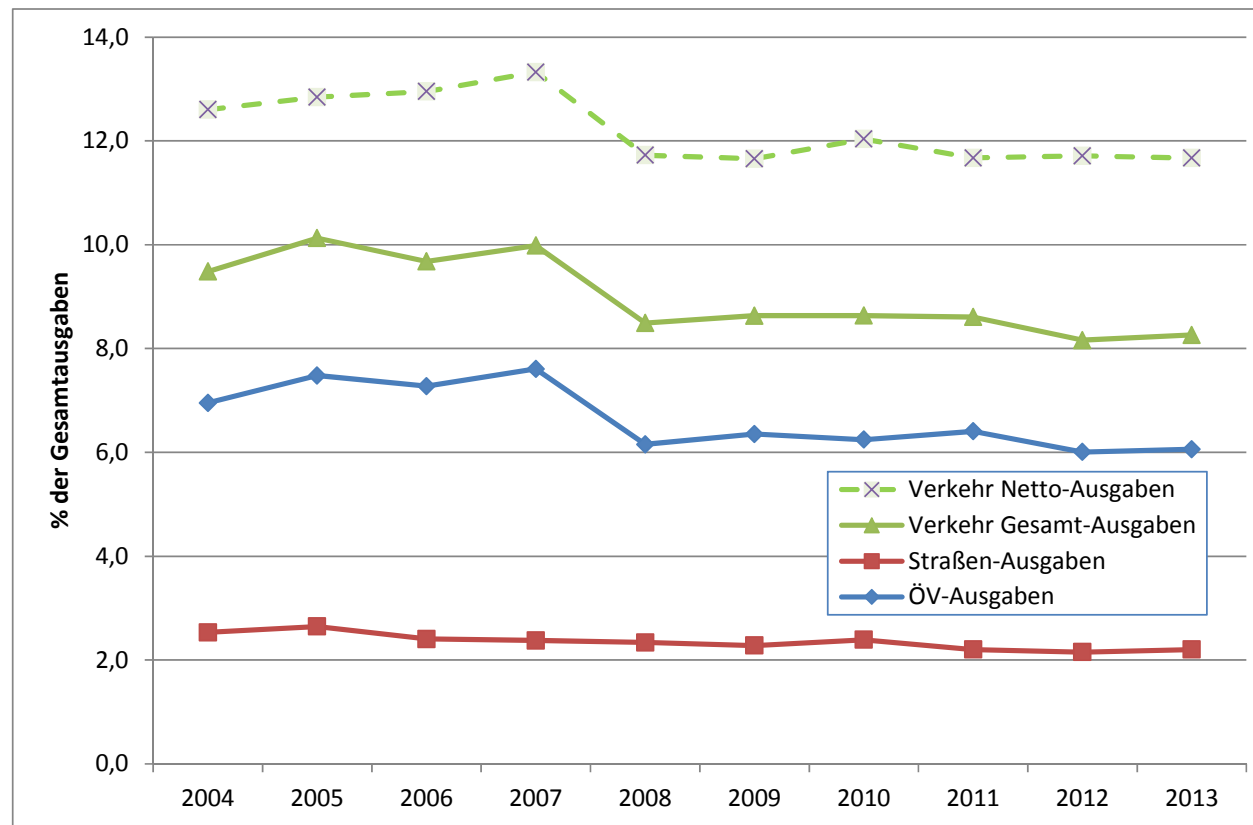
## Länder ohne Wien



Quelle: Eigene Abschätzung (2015) auf Basis von Daten der Gebarungstatistik 2004-2013 (Statistik Austria).

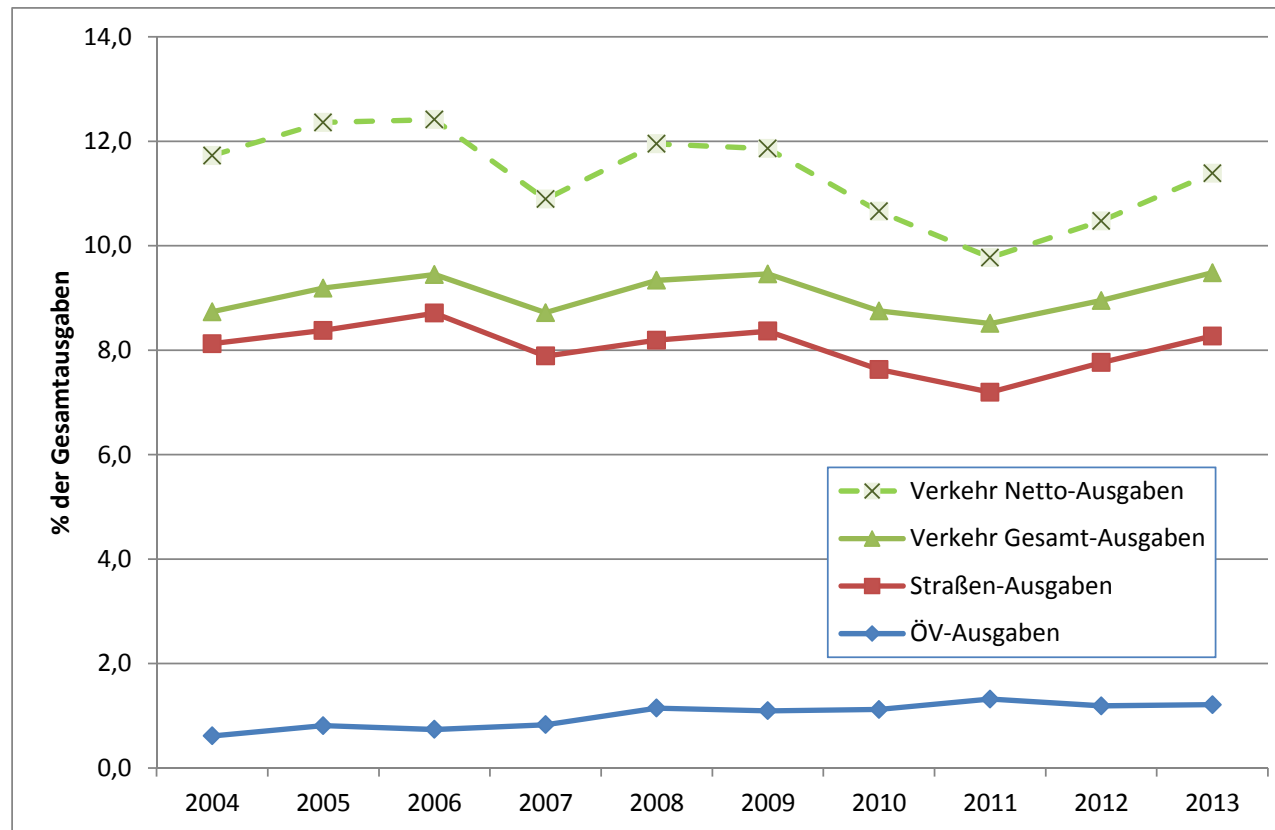
- Ausgaben für Verkehr (ÖV, Straßen) – Anteil an Gesamtausgaben

## Wien (als Land und Gemeinde)



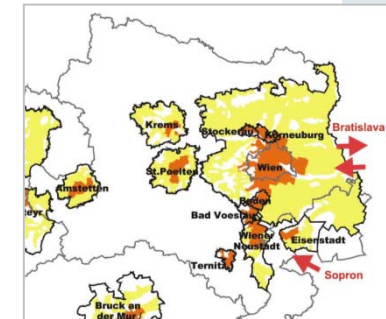
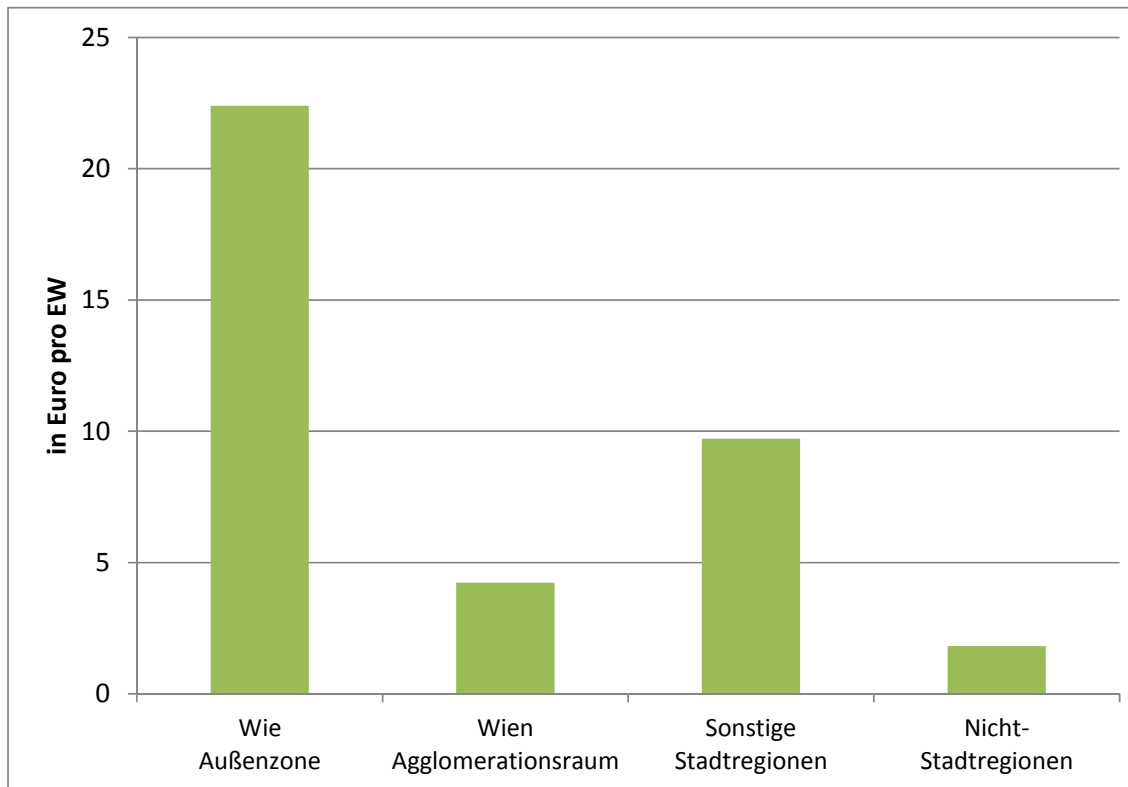
Quelle: Eigene Abschätzung (2015) auf Basis von Daten der Gebarungstatistik 2004-2013 (Statistik Austria).

- Ausgaben für Verkehr (ÖV, Straßen) – Anteil an Gesamtausgaben  
Gemeinden ohne Wien



Anteil der Ausgaben für ÖV bzw. Straßen an den Gesamtausgaben (sowie Netto-Ausgaben an den funktionsspezifischen Netto-Ausgaben)  
Quelle: Eigene Abschätzung (2015) auf Basis von Daten der Gebärungsstatistik 2004-2013 (Statistik Austria).

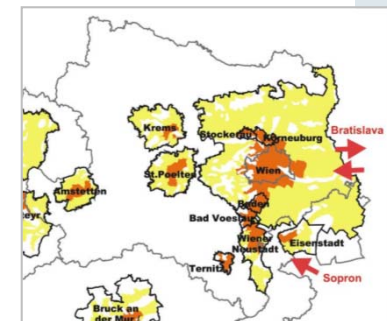
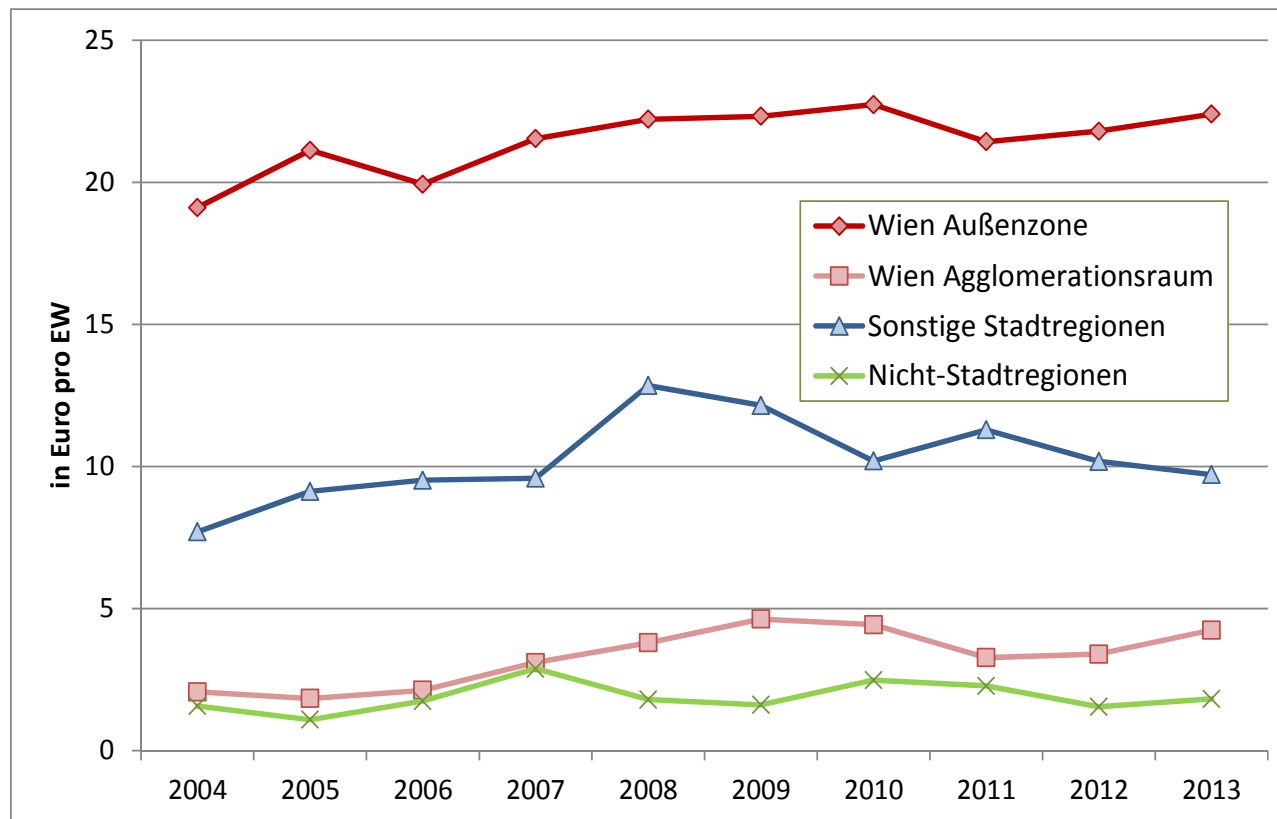
- ÖV-Ausgaben der Gemeinden im Agglomerationsraum Wien (2013)
  - Wien
  - Stadtregion Wien Außenzone / Agglomerationsraum
  - Sonstige Stadtregionen / Nicht-Stadtregionen NÖ / Bgld



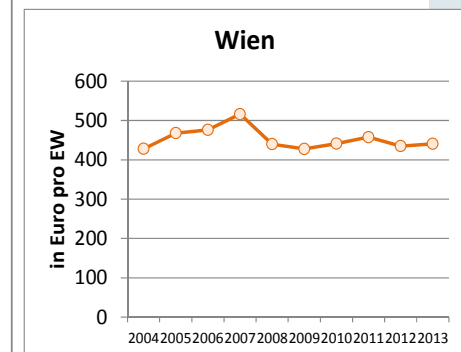
Hamedinger et al. (2009)

Quelle: Eigene Abschätzung (2015) auf Basis von Daten der Gebearungsstatistik 2013 (Statistik Austria).

- ÖV-Ausgaben der Gemeinden (ohne ausgegliederte Unternehmen)  
Wien Außenzone/Agglomerationsraum, Sonstige Regionen (NÖ/Bgld)

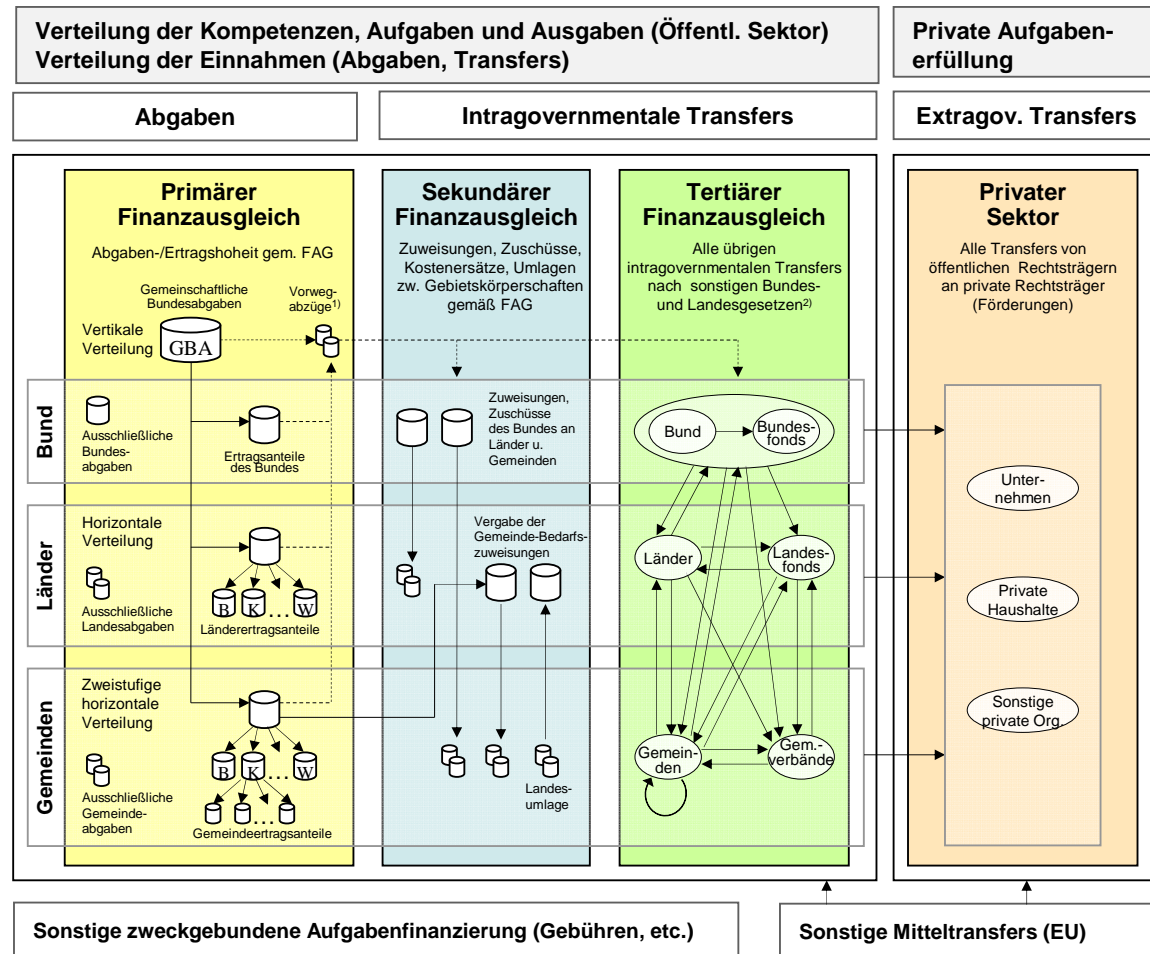


Hamedinger et al. (2009)



Quelle: Eigene Abschätzung (2015) auf Basis von Daten der Gebärungsstatistik 2004-2013 (Statistik Austria).

- Keine Zweckwidmung von Mittel im primären Finanzausgleich
- ÖPNV-Förderung im sekundären Finanzausgleich: Transfer von Bund an Gemeinden (an Länder bis 2007)



## ▪ Zweckzuweisungen gemäß § 20 FAG

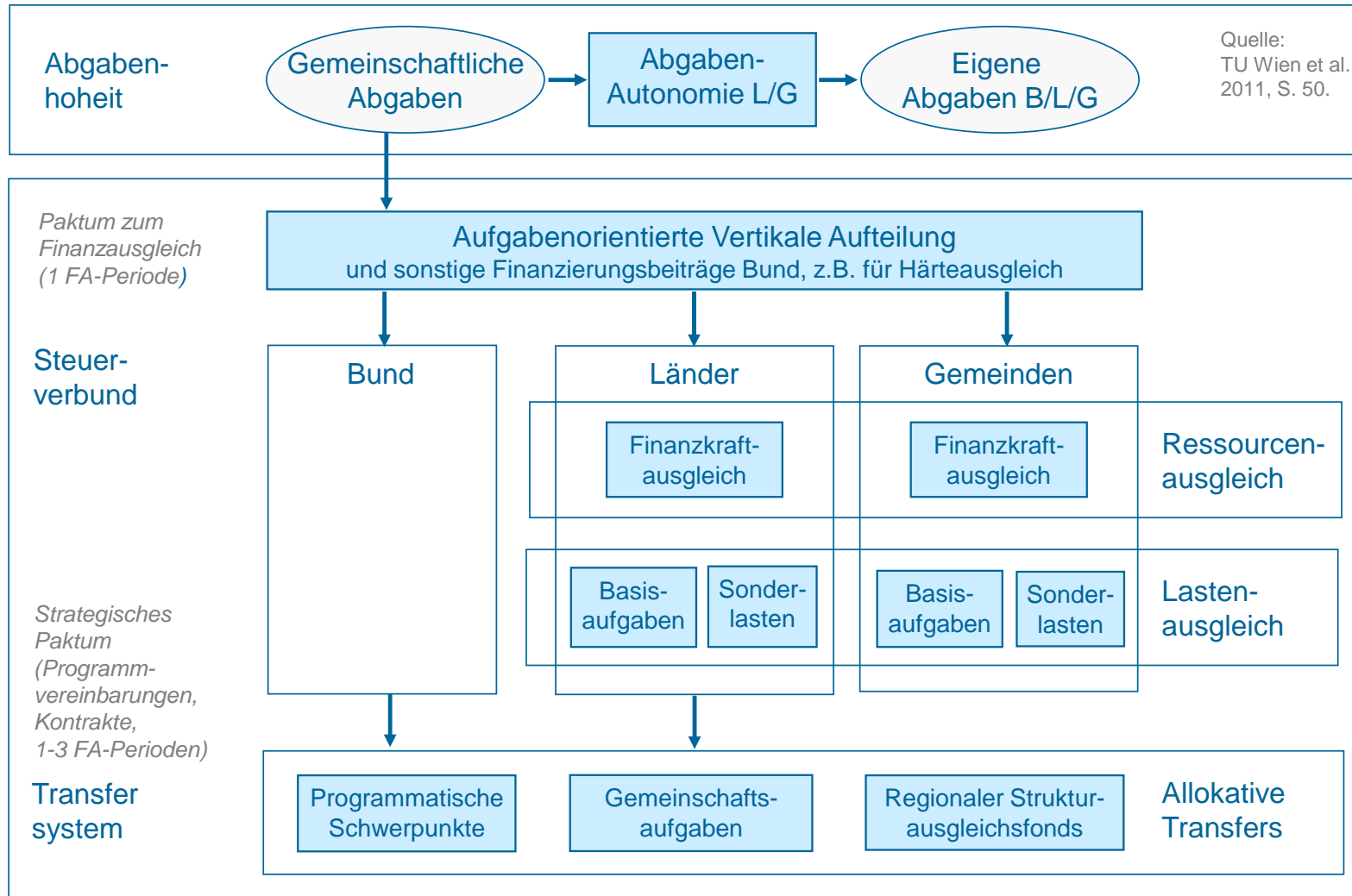
- Rund 80 Mio. Euro 2013 (Abs. 1 und 2)
- Abs. (1) Förderung von **Personennahverkehrsunternehmen**
  - Gemeinden, die eine oder mehrere Bus- oder Straßenbahnlinien führen (oder überwiegend daran beteiligt sind)
  - Schlüssel: Streckenlänge, Anzahl beförderter Personen, Beteiligungsverhältnisse
  - Mittel fließen gemäß Schlüssel überwiegend nach Wien (56 %)
  - Knapp 500 Gemeinden erhielten 2013 Zuweisungsmittel
- Abs. (2) Förderung von **Personennahverkehrsinvestitionen**
  - Mittel für Autobusbahnhöfe (max. 40 % der Investitionssumme)
  - Förderung von Investitionen in Straßenbahn- und Buslinien in Landeshauptstädten mit > 100.000 Einwohnern

## Verkehrsfinanzierung - Reformperspektiven im Finanzausgleich

- Voraussetzung für Diskussion ist grundlegende Entscheidung für Finanzausgleichsreform (langfristig, zielorientiert, systemisch, evolutionär, neue Architektur des Finanzausgleichs)
- Allgemeine Reformerfordernisse treffen insbesondere auch auf Verkehrsbereich zu, z.B.:
  - Bereinigung der Kompetenz-/Aufgabenverteilung
  - Konnexität der Aufgaben-/Ausgaben-/Einnahmenverantwortung
  - Entflechtung der Aufgaben / Mischfinanzierungen / Transfers
  - Interkommunale Zusammenarbeit bei räumlichen Spill-overs
  - Aufgabenadäquate eigene Mittelausstattung

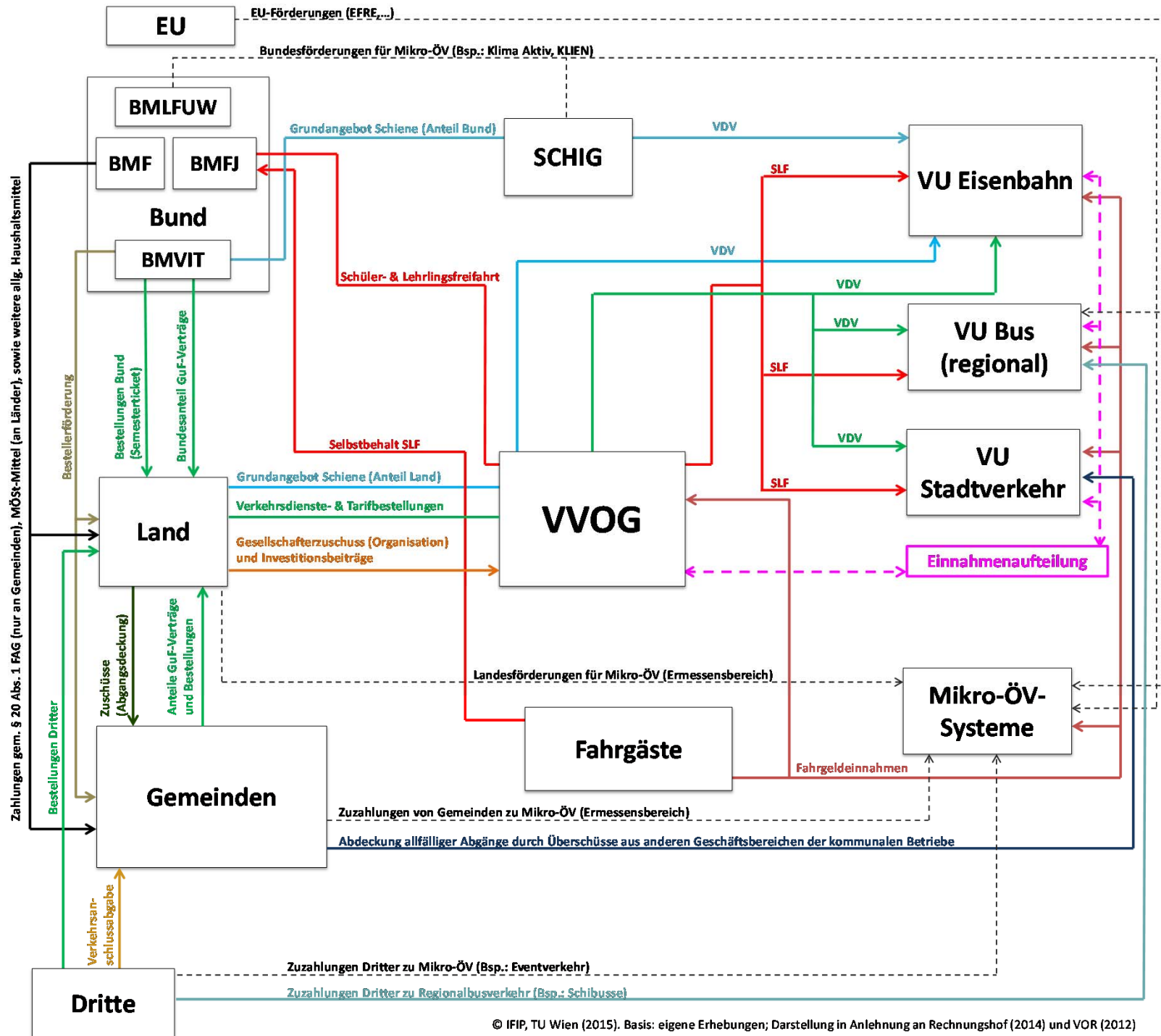


## Reformperspektiven zum Finanzausgleich (mögliche Architektur)



## Gesamtübersicht über ÖV-Finanzierungsverflechtungen (schematisches Finanzflussdiagramm)

- **Ebenen:**
  - Bestellebene
  - Verwaltungsebene
  - Leistungsebene
- **Akteure:**
  - EU,
  - Bund, Land, Gemeinden, Dritte
  - SCHIG, VVOG, Verkehrsunternehmen
  - Fahrgäste
- Darstellung ist exemplarisch und weicht in den einzelnen Bundesländern bzw. Verbundgebieten in unterschiedlichen Punkten ab!



- **Gesamtübersicht über Verkehrsfinanzierung erforderlich**
  - Planung, Steuerung, Prognosen oder Reformüberlegungen setzen Kenntnis der gesamten (länderweisen) verkehrsbezogenen Finanzströme voraus
- **Grundlegende Reform des Finanzausgleichs erforderlich**
  - Reformdiskussion für verkehrsbezogene Elemente im FA setzt Festlegung einer neuen Gesamtarchitektur (einschl. länderinternen FA) voraus
- **Reform der Zuständigkeiten für die Finanzierung**
  - Koordination der Verkehrspolitik → Übertragen der Aufgaben an bestgeeignete Ebene → Aufgabenorientierte Finanzierung
- **Finanzierungsverflechtungen**
  - Transparenz weiter verbessern
  - Finanzierung gewährleisten (neue Einnahmequellen; Kostenwahrheit)
- **Weitere grundlegende Änderungen ante portas**
  - 4. Eisenbahnpaket