

Stadt- und  
Regionalforschung



Österreichischer  
Städtebund

---

# Räumlich-fiskalische Modelle zur Erreichung der Klimaziele im Bereich des städtischen und stadtreionalen ÖPNV

Infrastrukturtag 2023

DI Stephanie Schwer, ÖStB  
DI Arthur Kammerhofer, MA 18, ehem. SRF, TU Wien

22.11.2023

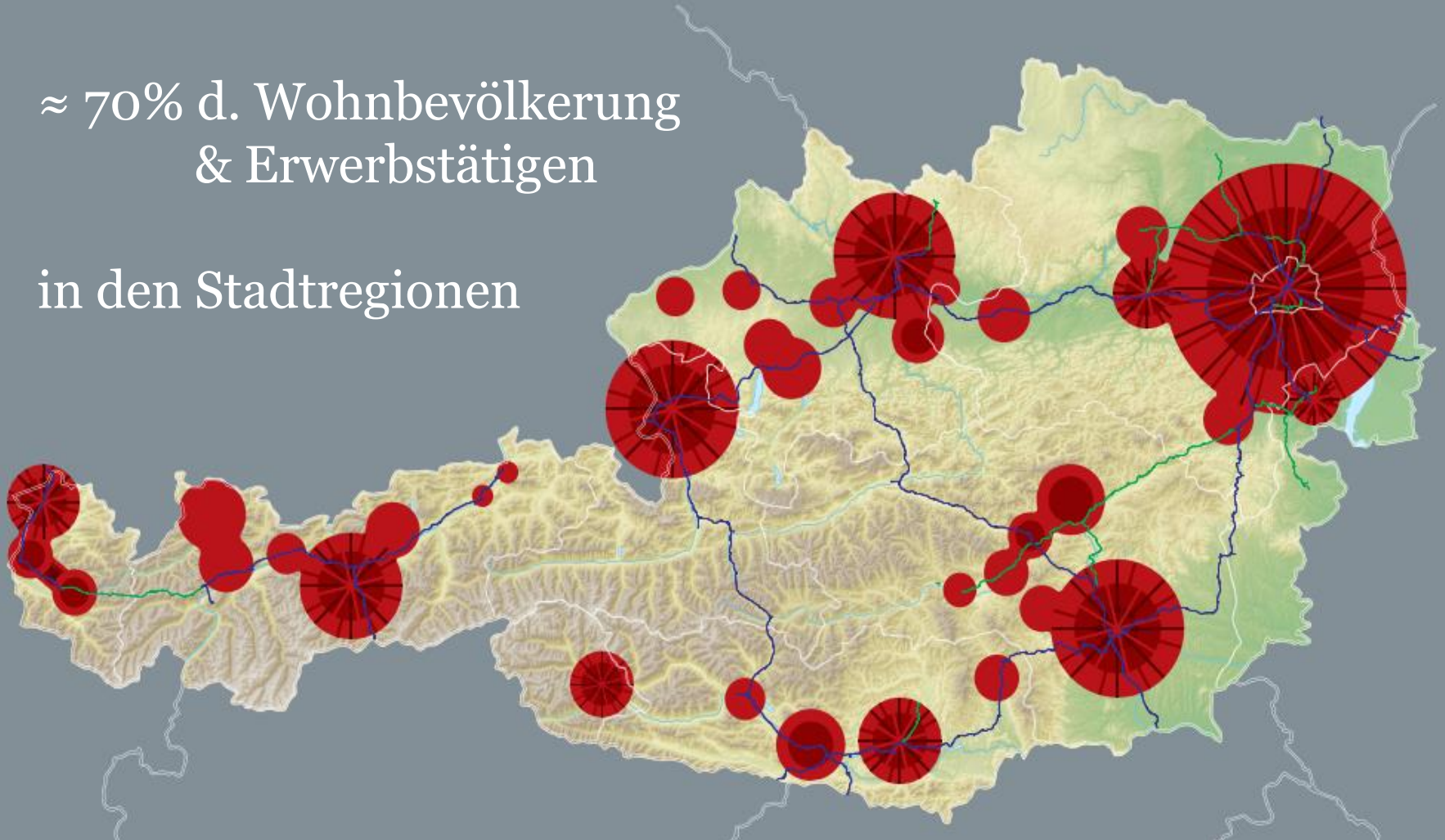
# Agenda

- **Ziele Klimaschutz i. Verkehr**
- **Finanzierungsmehrbedarf (=Ziel) <> Finanzierungssituation ÖPNV (=IST) → Handlungsbedarf**
- **Erfolgs- & Strukturparameter zur Allokation der § 23 FAG-Mittel (Modellvorschlag f. Planungssicherheit)**
- **Beispiele f. Finanzierungs-& Planungssicherheit im ÖV**
- **Empfehlungen & Vorgaben (RH, TEN-T)**

# Dimension & Relevanz Handlungsebene Stadtregion

≈ 70% d. Wohnbevölkerung  
& Erwerbstätigen

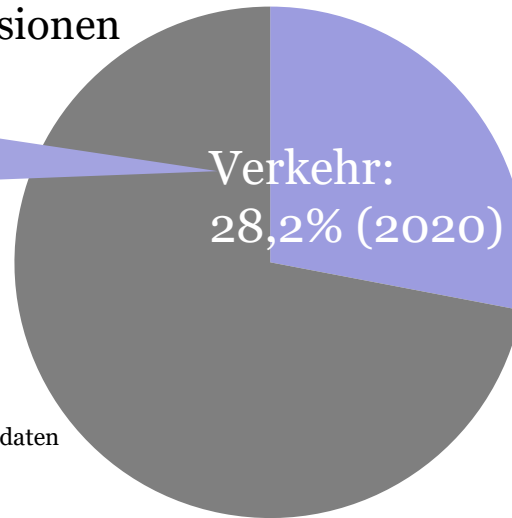
in den Stadtregionen



# Ziele & Handlungsbedarf

Anteil Verkehr an den THG-Emissionen

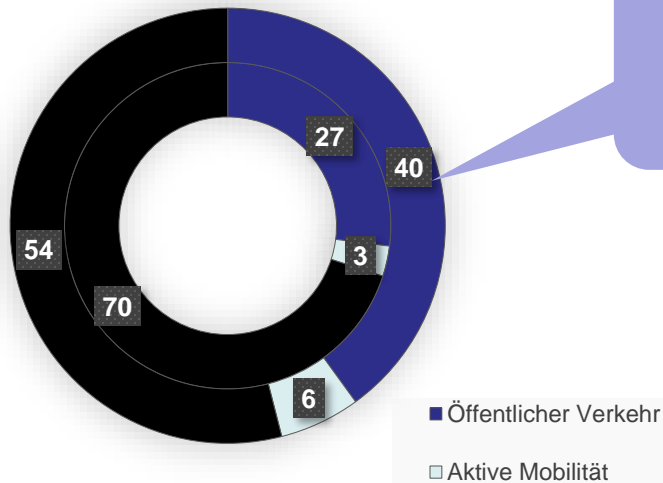
**Tendenz: ansteigend.**  
**2019/1990: +74%**  
**(+10,2 Mio.t/a)**



**RH: 9,2 Mrd.€ 2030**  
**f. Emissionszertifikate!**

Daten: <https://www.umweltbundesamt.at/news220123/thg-daten>

**Modal Split Personenverkehr**  
**nach Personenkm (2018/2040)**

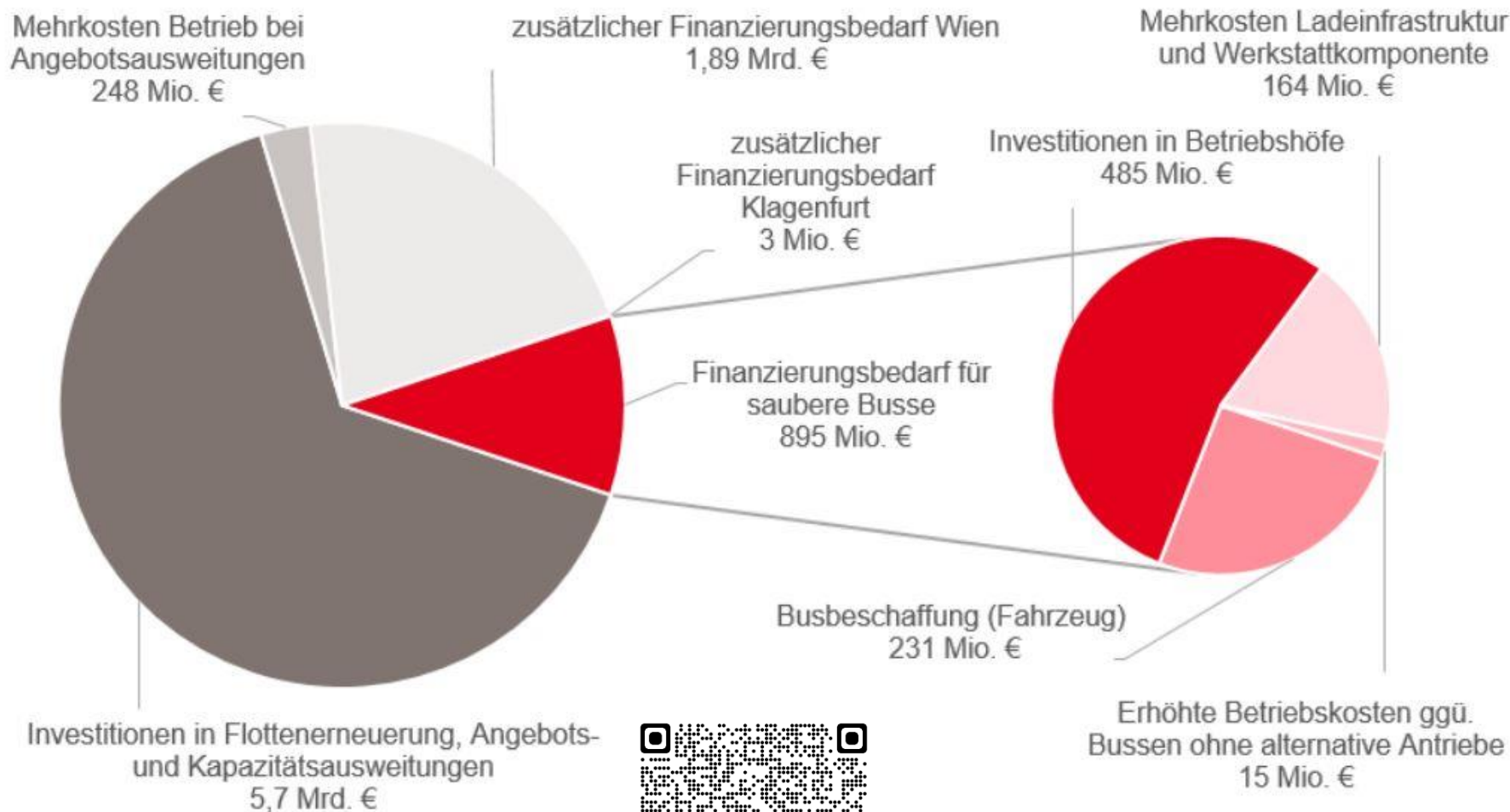


**ÖV: +50%!**

**Die nächsten 10 Jahre**  
**sind entscheidend!**

Abbildung: MMP 2030, S. 12.; benötigt wird eine Verlagerung von ca. 20 Mrd. Pkm/a  
<https://www.bmk.gv.at/themen/mobilitaet/mobilitaetsmasterplan/mmp2030.html>

# Finanzierungsmehrbedarf ÖPNV – MPO Städte 2022-2030 (= ZIEL)



Quelle: Studie KCW GmbH  
i.A. des ÖStB, 03/23

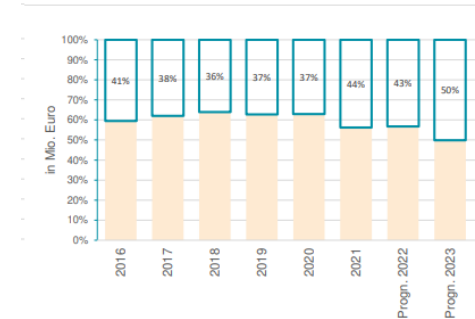


# Finanzierungssituation ÖPNV (=IST)

## KDZ Studie: „Finanzierung des ÖPNV in österreichischen Städten“ (2023), i.A. des ÖStB:

2016-2021:

- **Nettoausgaben: +1/4 in 4 Jahren!**
- **50% Zuschussbedarf 2022 (37% 2020)**
- Ausgaben **steigen doppelt so stark** wie Einnahmen
- **+Ausgaben für laufenden Betrieb (Klimaticket, SFBG, Energie- und Personalkosten,..)**
- **-1/3 Investitionen in Infrastruktur**
- **KTR-Mittel NICHT** von allen BLs an Städte weitergeleitet!



→ ≠ Planungs- & Finanzierungssicherheit im ÖV!

→ Mobilitätswende in Gefahr!



# Wie erreichen wir Planungs- und Finanzierungssicherheit im ÖV?

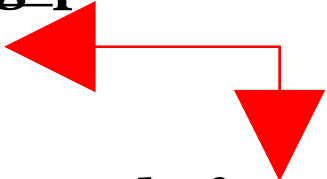
## Arbeitsgruppe ÖStB: Finanzkommission, städt. VUs & Verkehrsausschuss

### → Planungs- & Finanzierungssicherheit im ÖPNV braucht:

- objektive Struktur- und Erfolgsparameter &
- ausreichende Dotierung!

Stadt- und  
Regionalforschung

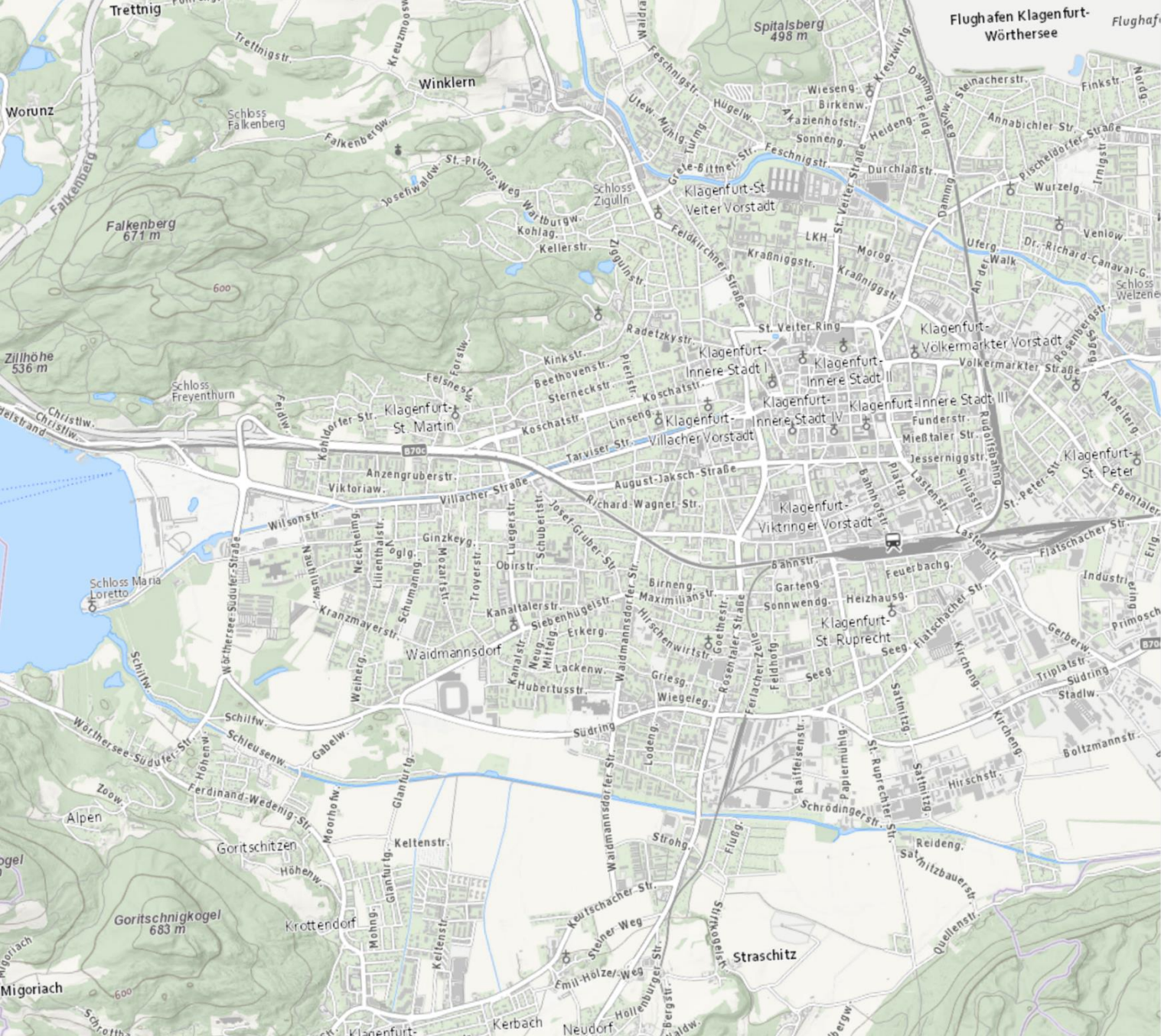


- 
- Fonds f. große ÖV-Infrastrukturhaben
  - Allokationsmodell-NEU  
§ 23 FAG  
(Grundfinanzierung)

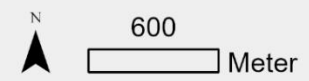
# ÖV-Güteklassen der kommunalen Verkehrsdienstleistungen

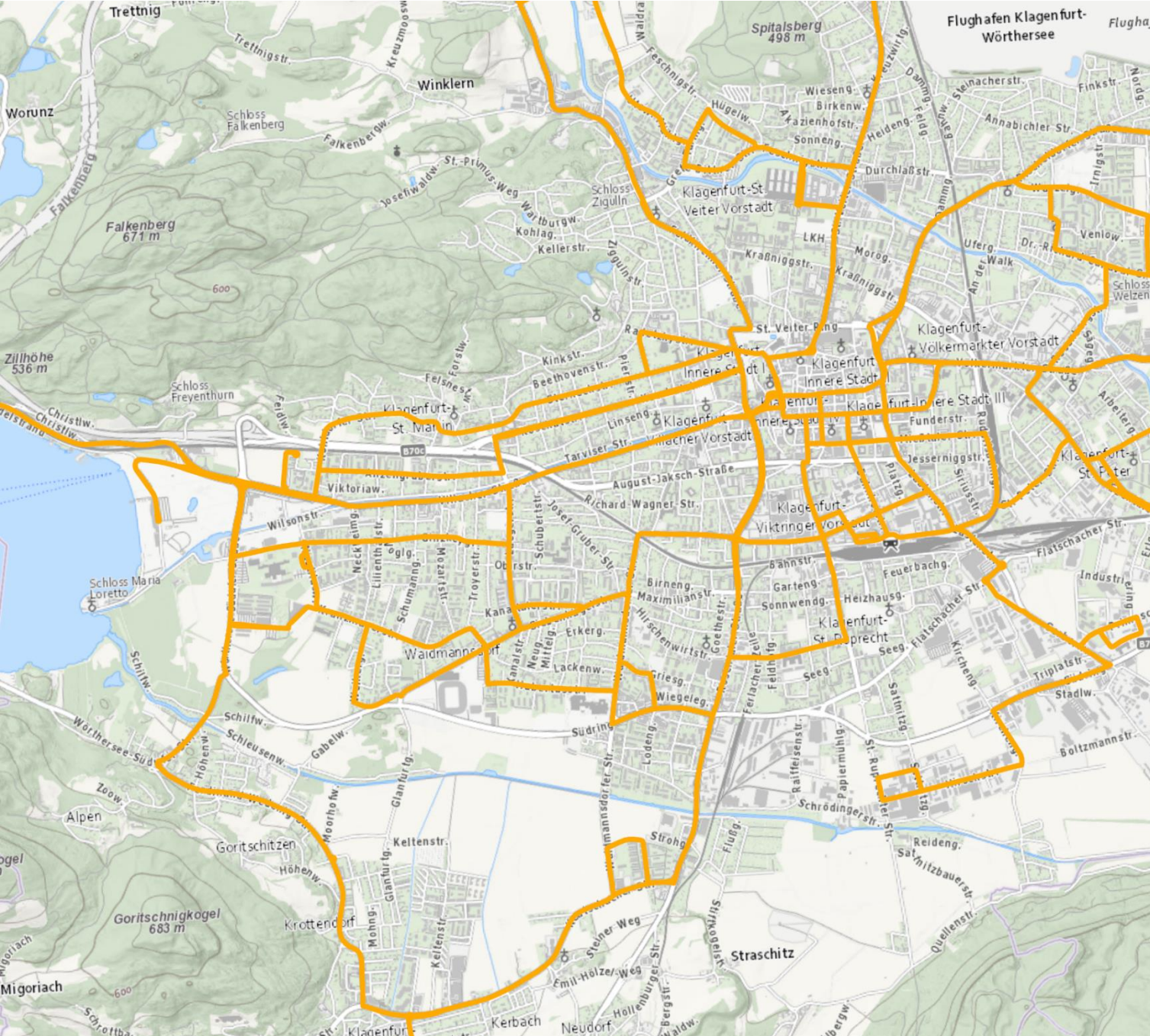
Durchschnittliches Kursintervall aus der Summe aller Abfahrten pro Richtung	Verkehrsmittelkategorie der Haltestelle nach höchstrangigem Verkehrsmittel			
	<del>Fernverkehr</del> <del>REX</del>	<del>S-Bahn /</del> U-Bahn, <del>Regionalbahn,</del> <del>Schnellbus,</del> <del>Lokalbahn</del>	Straßenbahn, Metrobus, 0-Bus	<del>Bus</del> <b>Stadt/ Ortsbus</b>





# Klagenfurt - kommunale ÖV- Güteklassen 2023

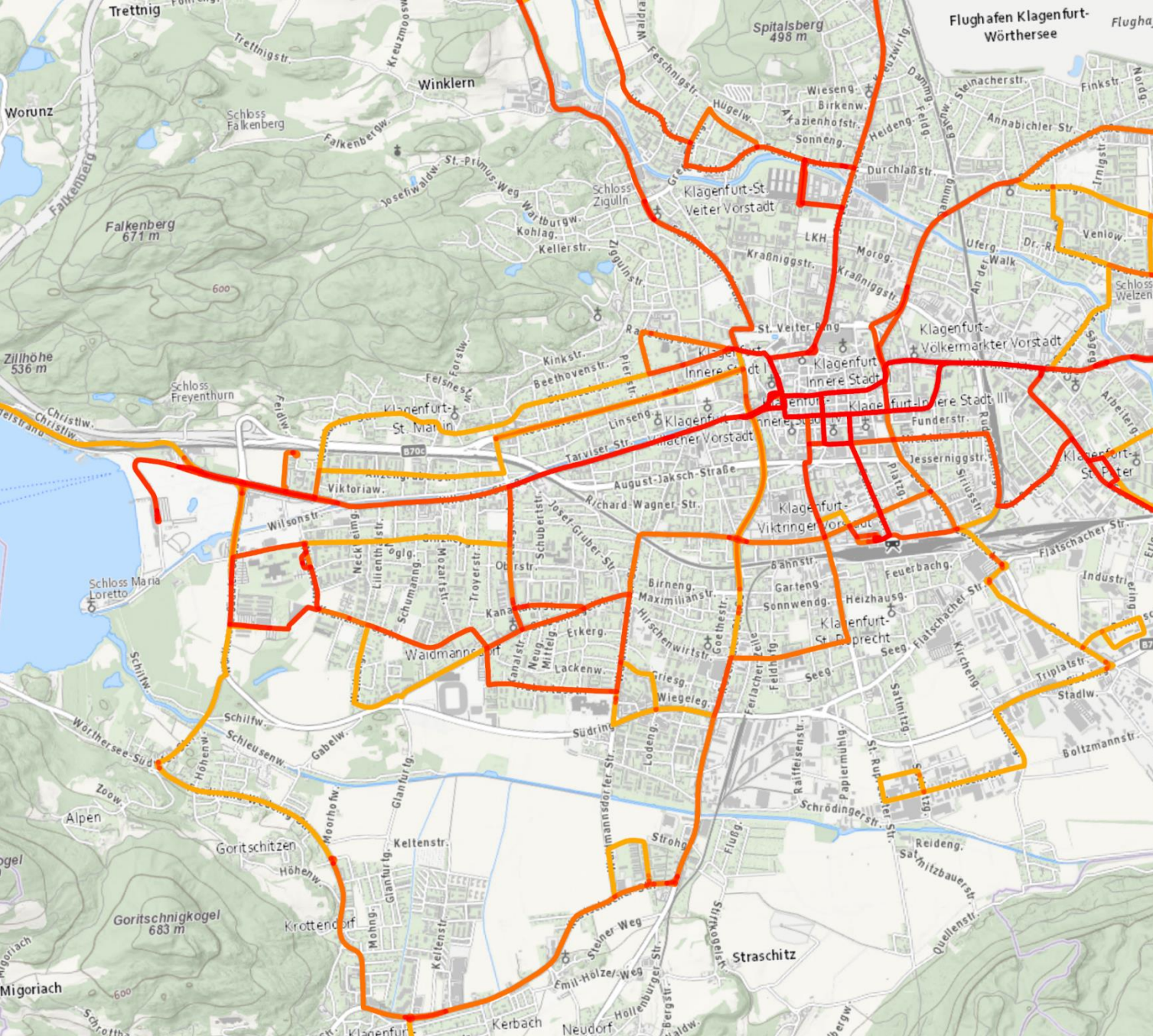




# Klagenfurt - kommunale ÖV- Güteklassen 2023

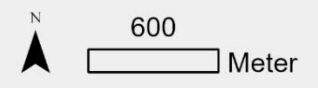
Stadtverkehr  
— Stadtbus





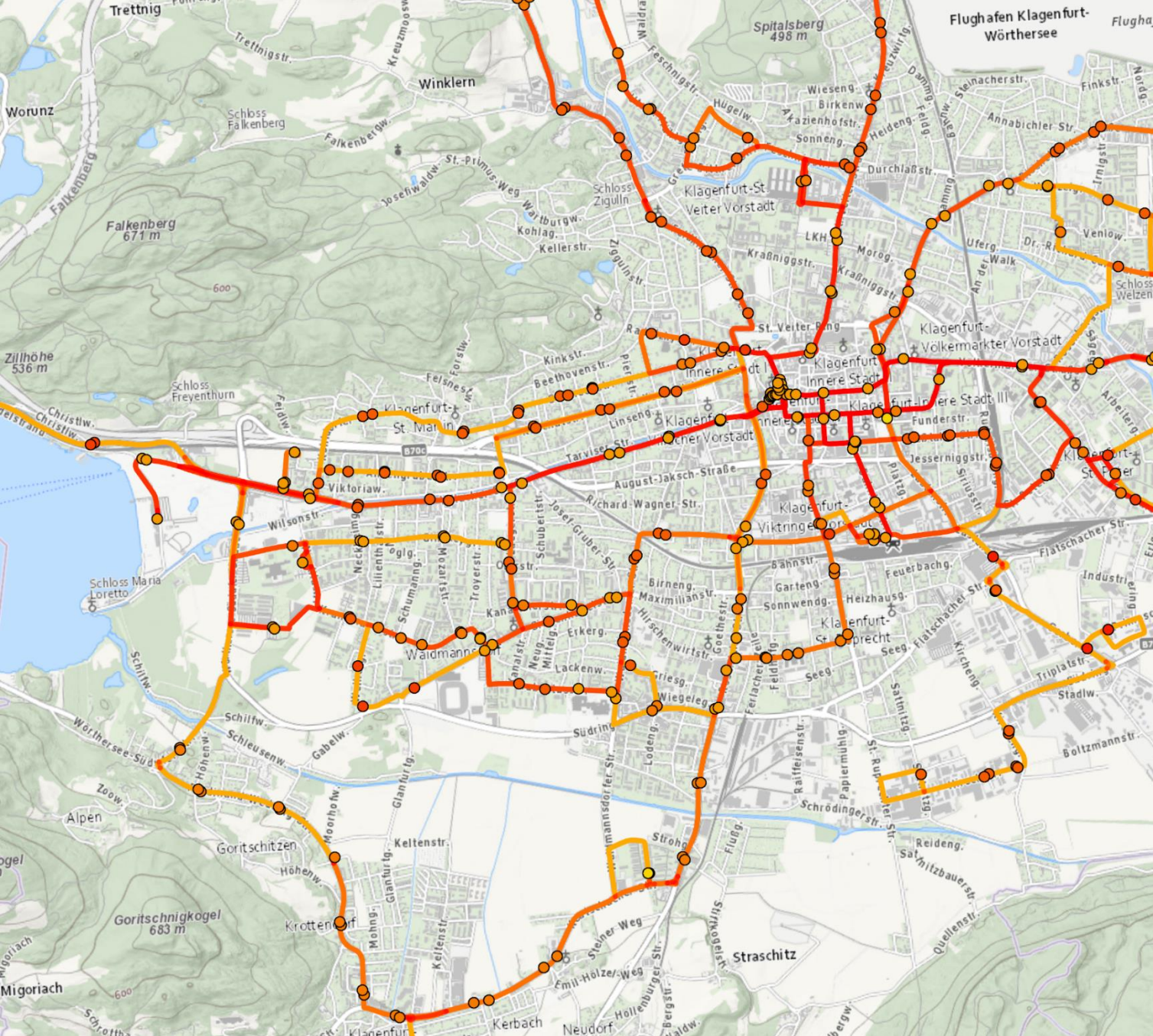
# Klagenfurt - kommunale ÖV- Güteklassen 2023

- Stadtverkehr
- Stadtbus



# Kategorisierung Haltestellen

Durchschnittliches Kursintervall aus der Summe aller Abfahrten pro Richtung	Verkehrsmittelkategorie der Haltestelle nach höchstrangigem Verkehrsmittel		
	U-Bahn	Straßenbahn, Metrobus, O-Bus	Ortsbus, Stadtbus
< 5 min.	I	II	III
$5 \leq x \leq 10$ min.	II	III	III
$10 < x < 20$ min.	III	IV	IV
$20 < x < 40$ min.	IV	V	V
$40 \leq x \leq 60$ min.	V	VI	VI
$60 < x \leq 120$ min.	VI	VII	VII
$120 < x \leq 210$ min.	VII	VIII	VIII
> 210 min.			



# Klagenfurt - kommunale ÖV- Güteklassen 2023

Stadtverkehr

— Stadtbuss

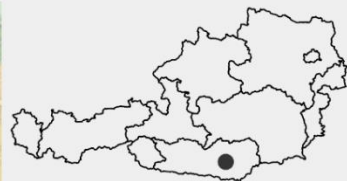
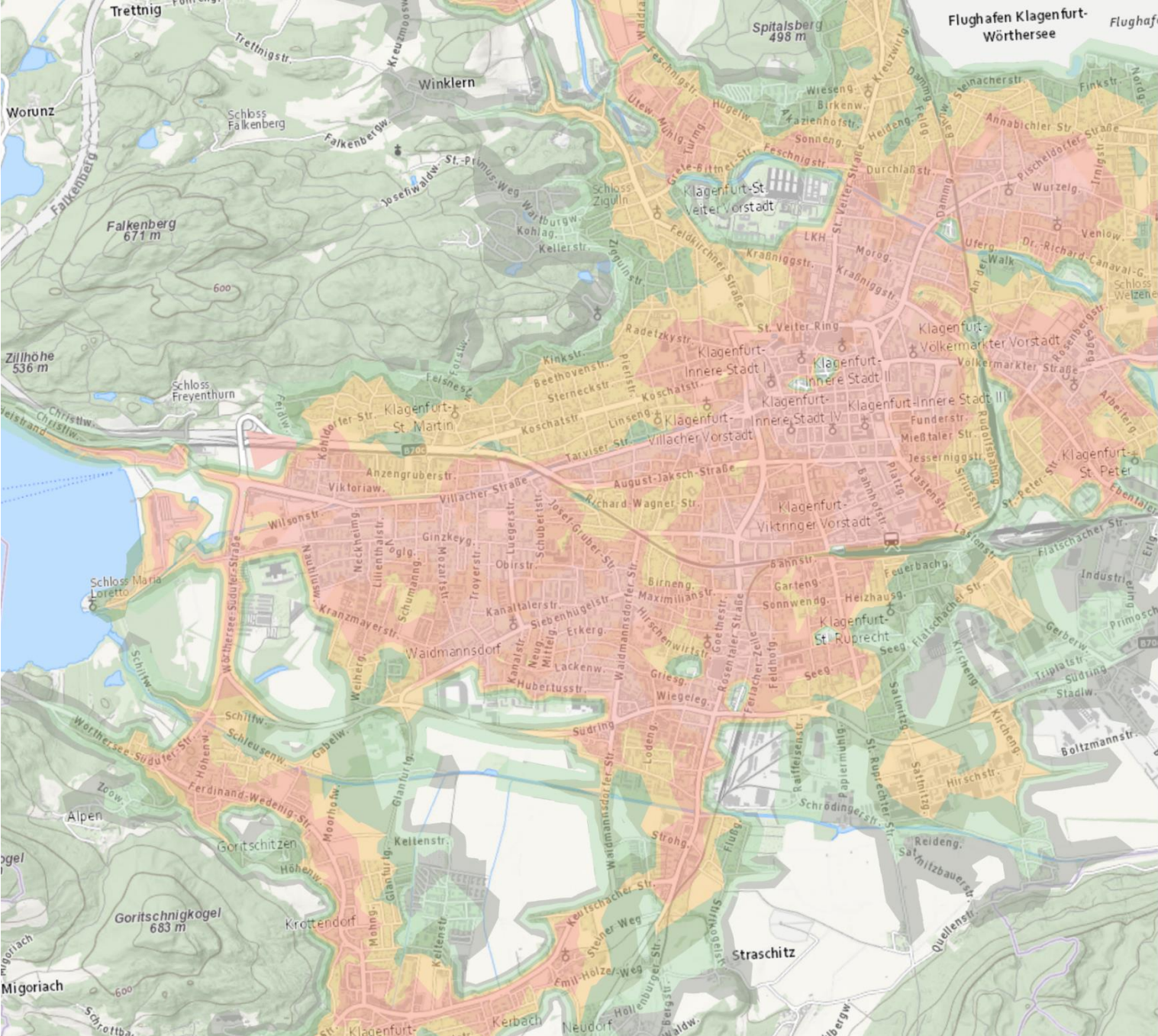
Haltestellenkategorie

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7
- 8



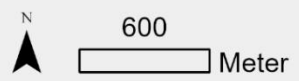
# Kategorisierung Güteklassen

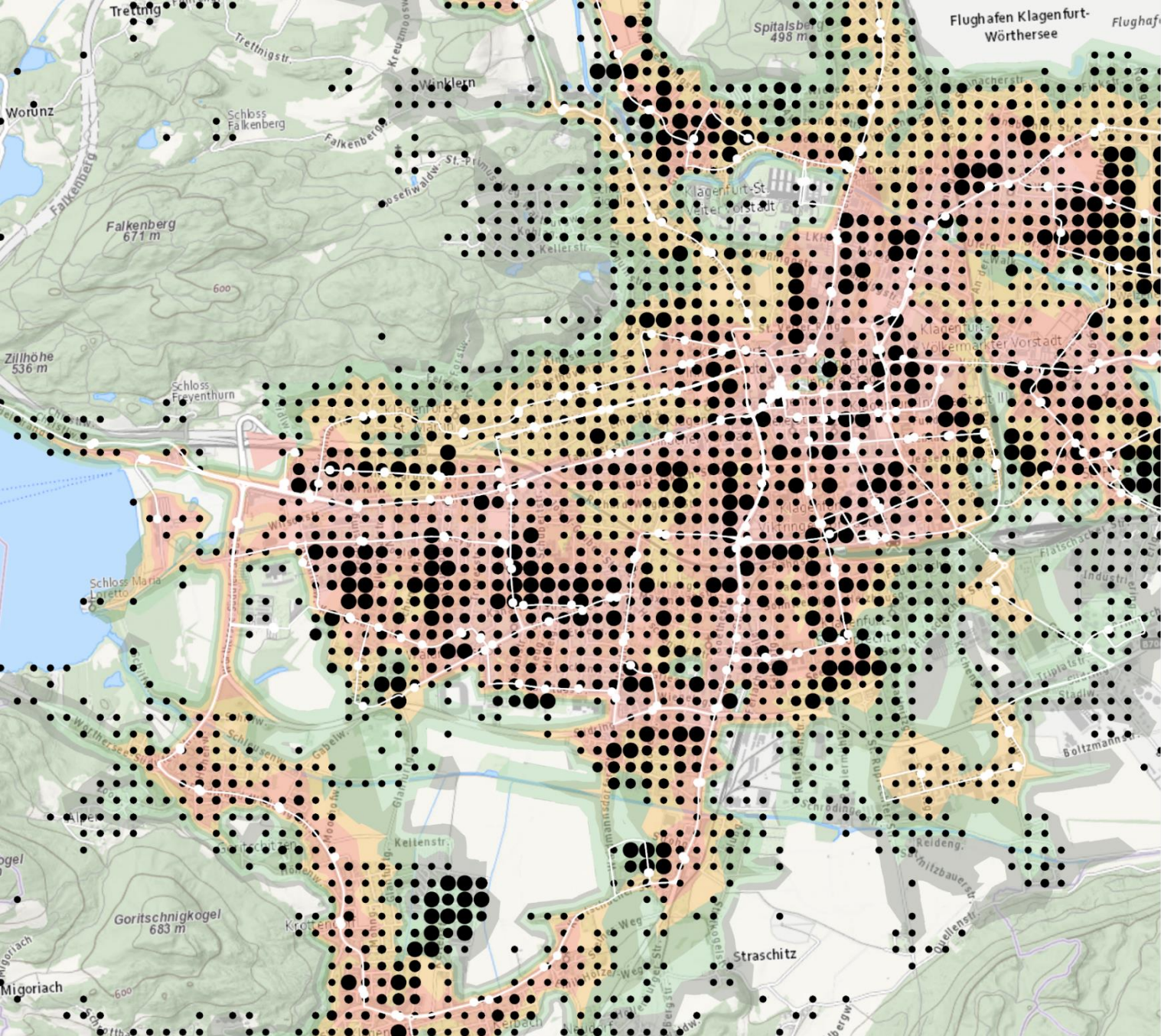
Haltestellen- kategorie	Distanz zur Haltestelle				
	≤ 300 m	301 – 500 m	500 – 750 m	751 – 1.000 m	1.001 – 1.250 m
I	A	A	B	C	D
II	A	B	C	D	E
III	B	C	D	E	F
IV	C	D	E	F	G
V	D	E	F	G	G
VI	E	F	G		
VII	F	G	G		
VIII	G	G			



# Klagenfurt - kommunale ÖV- Güteklassen 2023

- Güteklassen 2023
- A (nicht vorhanden)
  - B
  - C
  - D
  - E
  - F
  - G





# Klagenfurt - kommunale ÖV- Güteklassen 2023

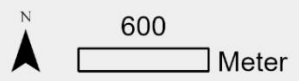
Stadtverkehr  
 ● Haltestellen  
 — Stadtbuss

Hauptwohnsitze

- 0 - 25
- 26 - 50
- 51 - 75
- 76 - 100
- 101 - 500

Güteklassen 2023

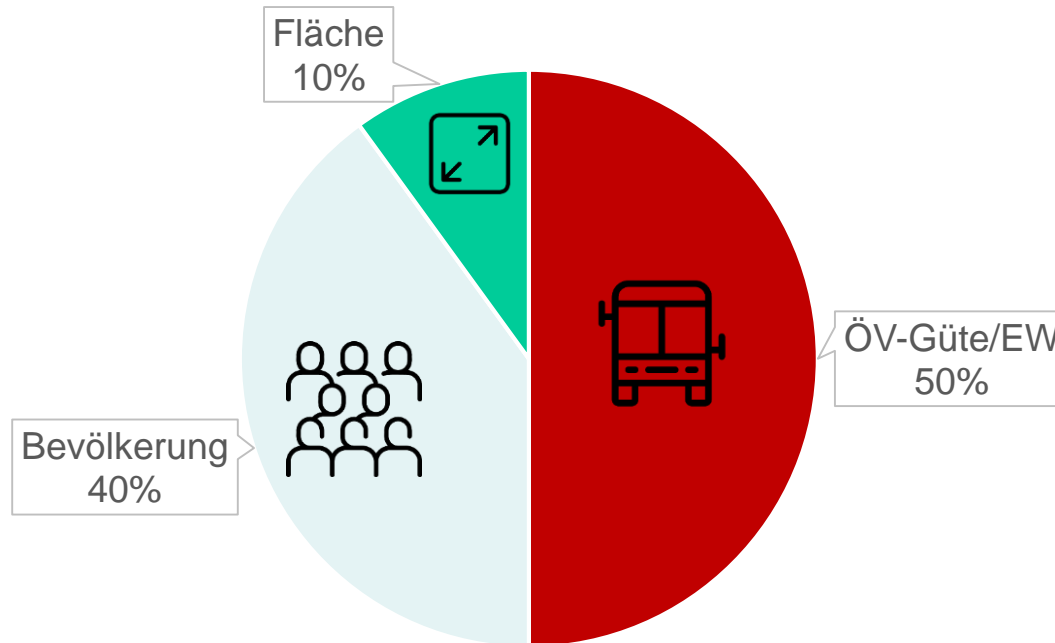
- A (nicht vorhanden)
- B
- C
- D
- E
- F
- G





# Vorschlag zur Verteilung nach objektiven Parametern

50% **Struktur**komponente    50% **Erfolg**s-komponente



## +200%

mehr § 23 FAG-Mittel  
notwendig für  
Gleichbehandlung der  
Aufgabenträger &  
Wertsicherung

- komplexe ÖV-Finanzierungsströme
  - Zuordnung von Aufgabenträger zu ÖV-Angeboten
  - (Noch) keine Automatisierung möglich > manuelle Erhebung notwendig (2-5 PT/Jaht)
- Integration des Regionalbusverkehrs (*nur bei Aufstockung der Dotierung / Neuordnung der ÖPNV-Finanzierung!*)
  - Land / Gemeinden finanzieren Regionalbusse
  - Weiterentwicklung des Modells möglich (idente Methodik)

# Planungssicherheit ÖPNV - Beispiele

## Deutschland:

- **ÖPNVG Baden-Württemberg, 2017:** Finanzausweisungen des Bundes gem. Angebotsqualität (Struktur- & Erfolgsparameter in Finanzierungsverordnung)
- **Bayern:** Finanzausweisungen an Aufgabenträger (2023), Struktur- und Erfolgsparameter (2024?)

## Schweizer Agglomerationsfonds:

s. AK2 Städtetag 2023, Dr. Patrick Leypold, Agglo Basel

- „NAF“ = 9 Mrd.€ (seit 2006) : 10% MÖSt, 100% Vignette, Kfz-Steuer
- Kohärente Planung Verkehr- und Siedlungsentwicklung
- 30-50% Kofinanzierung des Bundes gemäß Bewertungsranking
- Transparente Bewertungskriterien
- 9 Mrd.€ seit 2006, 1/3 f. ÖV



## RH-Bericht „Straßenbahnprojekte Graz, IBK, Linz“:

- Braucht höhere Investitionen in den ÖV
- Klimapartnerschaften – gemeinsame Ziele
- & gemeinsame Finanzierungsmodelle f. große ÖV-Infrastrukturprojekte
- Nachvollziehbare und objektive Kriterien



## TEN-V Verordnung:

Bis 2025/27 (Rat) alle LH-Städte:

→ Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP) – Raum = „funktionale Stadtregion“

→ Urbane Mobilitätsindikatoren regelm. an EK berichten:

(Stauaufkommen, Lärm- & Luftqualität, Modal Split, THG-Emissionen)

# Systematik für Finanzausweisungen nach § 23 FAG 2017

Eingangsdaten	Bezeichnung	Bezugsjahr/-datum	Quelle	Betrachtete Summe in Modellrechnung in Euro
Finanzausweisungen nach § 23 Abs. 1 FAG 2017	Finanzausweisung zur Förderung von öffentlichen Personennahverkehrsunternehmen	2018 bzw. 2019 je nach Verfügbarkeit	Transparenzdatenstelle	35.035.313,67 €
Finanzausweisungen nach § 23 Abs. 2 FAG 2017	Finanzausweisung für Investitionen für Straßenbahn- und Obuslinien	2019	Transparenzdatenstelle bzw. Finanzausgleichsgesetz 2017	45.039.189,58 €

**Gemeinden mit  
kommunalem  
Verkehrsangebot**

**Wien, Graz, Linz,  
Salzburg,  
Innsbruck**

# FAG - Paktum ab 2024

- **Finanzzuweisungen für Gemeinden für ÖPNV** ( § 23 FAG): **+ 30 Mio. €/a (= +30%)**
- → statt Kriterium „Investitionen Bim/O-Bus“: **„Landeshauptstädte > 100.000EW“** → neuer Vorausanteil Klagenfurt
- **Schülertransporte/Gelegenheitsverkehr:**  
+ 10 Mio.€/a (ao. Anpassung der indexierten Tarife)
- **Zukunftsfonds:** 1,1 Mrd. €/a
  - Elementarpädagogik: 45,5% (2024: 500 Mio.)
  - Wohnen/Sanieren: 27,25 % (2024: 300 Mio.)
  - Umwelt/Klima 27,25 % (2024: 300 Mio.): auch Maßnahmen im **Verkehrsbereich /Investitionen in den ÖPNV-Ausbau**

# Wir freuen uns auf den weiteren Austausch!

**Dipl.-Ing. Stephanie Schwer**  
**Österreichischer Städtebund**  
[stephanie.schwer@staedtebund.gv.at](mailto:stephanie.schwer@staedtebund.gv.at)

**Dipl.-Ing. Arthur Kammerhofer**  
**MA 18, Stadt Wien**  
[arthur.kammerhofer@extern.wien.gv.at](mailto:arthur.kammerhofer@extern.wien.gv.at)