

Finanzierungsströme im ÖPNRV

Ergänzungsbericht zur Studie „Stadtregionaler
öffentlicher Verkehr“ vom 18.11.2016

Endbericht vom 15. Februar 2017

verfasst von

Dr.ⁱⁿ Karoline Mitterer

DIⁱⁿ Nikola Hochholdinger

Andreas Valenta, MA

Inhaltsverzeichnis

Einleitung	5
1 Ausgangslage und Zielsetzung	5
2 Inhalte	6
3 Methodische Hinweise	6
II Überblick Finanzierungsströme im ÖPNRV	8
1 Finanzierungsbeiträge der Gebietskörperschaften	8
1.1 Finanzierungsvolumen und -verflechtungen in Österreich	8
1.2 Nettobelastung für den ÖPNRV	10
2 Zahlungsströme bzw. Finanzierungsbeiträge des Bundes	12
III Finanzierungsströme im ÖPNRV nach Bundesländern	15
1 Finanzierungsströme im ÖPNRV Kärnten	15
2 Finanzierungsströme im ÖPNRV Oberösterreich	19
3 Finanzierungsströme im ÖPNRV Salzburg	23
4 Finanzierungsströme im ÖPNRV Steiermark	27
5 Finanzierungsströme im ÖPNRV Tirol	31
6 Finanzierungsströme im ÖPNRV Vorarlberg	35
7 Finanzierungsströme im ÖPNRV: Wien, Niederösterreich, Burgenland	39
IV Anhang	43
1 Verzeichnisse	43
1.1 Abkürzungsverzeichnis	43
1.2 Abbildungsverzeichnis	44
1.3 Tabellenverzeichnis	44

Einleitung

1 Ausgangslage und Zielsetzung

In Stadtregionen nimmt der Öffentliche Personennah- und Regionalverkehr (ÖPNRV) aufgrund der vielfältigen Pendlerverflechtungen zwischen den Gemeinden eine zentrale Rolle ein. Insbesondere Städte investieren in hohem Maße in den ÖPNRV und tragen dadurch wesentlich zu einer hohen Lebensqualität der Bürgerinnen und Bürger einer ganzen Stadtregion bei.

In den Stadtregionen findet sich eine Vielzahl an Stakeholdern mit komplexen Verflechtungen in den Bereichen Finanzierung, Steuerung und Organisation. So kann festgehalten werden, dass die Transparenz der Finanzierungsströme im ÖPNRV-Bereich nicht in ausreichendem Ausmaß gegeben ist, was insbesondere auch auf den stadtreionalen ÖPNRV zutrifft. Komplexe Finanzierungsverflechtungen zwischen den Gebietskörperschaften, den Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften (VVOG) und den Verkehrsunternehmen erschweren eine Beurteilung der Finanzflüsse.

Hinzu kommt, dass die bestehenden organisatorischen Strukturen im ÖPNRV in Österreich komplex und länderweise unterschiedlich sind. Insbesondere die Zusammenarbeit der einzelnen AkteurInnen ist hierbei – insbesondere hinsichtlich Kompetenzen und Zuständigkeiten – nicht immer geklärt. So sind die österreichischen Gemeinden zwar faktisch Aufgabenträger im städtischen ÖPNRV, können aber an österreichweite Konzepte oder klare übergeordnete Strategien zum ÖPNRV – insbesondere dann, wenn er die Stadtgrenzen überschreitet – nur sehr bedingt anknüpfen.

Vor diesem Hintergrund erfolgte eine nähere Betrachtung der Finanzierung, Steuerung und Organisation im stadtreionalen ÖPNRV. In einem ersten Bericht vom 18.11.2016¹ wurden bereits zentrale Aspekte zu Finanzierung, Steuerung und Organisation im stadtreionalen ÖPNRV erörtert. Insbesondere wurde hier behandelt:

- ❑ Grundlagen zur Organisation des stadtreionalen ÖPNRV inkl. Beschreibung der rechtlichen und finanziellen Rahmenbedingungen;
- ❑ Darstellen von Organisation, Steuerung und Finanzierung in den Stadtregionen mit den Schwerpunkten AkteurInnen, Aufgaben und Zuständigkeiten, Finanzierung, Formen der Zusammenarbeit, positive und negative Aspekte der Zusammenarbeit sowie Optimierungsansätze;
- ❑ Überblick zu Organisation, Steuerung und Finanzierung in einzelnen ausgewählten Stadtregionen;
- ❑ Einschätzung der Gemeindeebene zum stadtreionalen Verkehr auf Basis einer Online-Erhebung, ergänzender Interviews mit exemplarischen Umlandgemeinden und Umfragen des Österreichischen Städtebundes;
- ❑ Zentrale weiterzubearbeitende Handlungsfelder, welche im Rahmen der Unter-Arbeitsgruppe Stadtreionaler Öffentlicher Verkehr erarbeitet und konkretisiert wurden.

Ergänzend zu diesen grundlegenden Darstellungen soll in diesem ergänzenden Bericht eine Darstellung der konkreten Finanzierungsströme im ÖPNRV erfolgen.

¹ Siehe Mitterer et. al.: Stadtreionaler öffentlicher Verkehr. Organisation, Steuerung und Finanzierung im stadtreionalen öffentlichen Verkehr am Beispiel der Landeshauptstadt-Stadtregionen. Endbericht 18. November 2016.

2 Inhalte

Der Bericht umfasst in einem ersten Teil einen Überblick zu den Finanzierungsströmen im ÖPNRV. Hierbei wird einerseits ein Gesamtbild zu den Finanzierungsbeiträgen der Gebietskörperschaften gezeigt, andererseits wird näher auf die Zahlungsströme des Bundes eingegangen.

In einem zweiten Teil erfolgt eine Darstellung der Finanzierungsverflechtungen, der Einnahmen- und Ausgabenstruktur sowie des Zuschussbedarfs der Gebietskörperschaften nach einzelnen Bundesländern. Die Bundesländer Wien, Niederösterreich und Burgenland werden gemeinsam betrachtet, da hier eine gemeinsame Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft (VVOG) besteht.

3 Methodische Hinweise

Erhobene Daten

Sämtliche in diesem Bericht dargestellten Ergebnisse basieren auf einer Erhebung der Transferbeziehungen bei den zentralen AkteurInnen des stadregionalen ÖPNRV:

- Erhebung Bundesebene – stellvertretend durch das BMVIT 2016;
- Erhebung bei sämtlichen Bundesländern 2016;
- Erhebung bei sämtlichen Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften (VVOG) 2016;
- Erhebung im Gemeindeverband Unteres Rheintal 2016;
- Erhebung bei den Städten Graz, Linz, Salzburg, Innsbruck, Bregenz, Klagenfurt 2015 (Daten wurden im Rahmen eines gesonderten Projektes im Auftrag des Österreichischen Städtebundes erfasst.²).

Das ursprüngliche Ziel, die Finanzierungsströme innerhalb der Stadtregionen abzubilden, konnte aufgrund bestehender Abgrenzungsschwierigkeiten hinsichtlich der regionalen Abgrenzbarkeit von Finanzierungsströmen nicht umgesetzt werden. Deshalb wurden die Daten – in Abstimmung mit der Unter-Arbeitsgruppe stadregionaler ÖV – bundeslandweise erhoben.

Es erfolgte ausschließlich eine Erhebung bei den Kernstädten der in der Hauptstudie definierten Stadtregionen. Eine Erhebung bei sämtlichen Gemeinden fand daher nicht statt.

Dementsprechend können auch weitere Finanzierungsströme der Gemeinden an AkteurInnen, welche nicht erfasst wurden, wie z.B. Transfers an Verkehrsunternehmen, nicht dargestellt werden. Dies ist auch bei der Betrachtung der Netto-Ausgaben der Gemeinden zu berücksichtigen.

In den Erhebungsbögen wurden die Werte für das Jahr 2014 erfasst.

Inhalte der Erhebungsbögen waren:

- Zentrale Ausgabengrößen (laufende Ausgaben, Investitionsausgaben, Transferausgaben, sonstige Ausgaben);
- Zentrale Einnahmengrößen (Einnahmen von Privaten, Transfereinnahmen, sonstige Einnahmen);
- Differenzierte Abfrage bei den Transferausgaben und -einnahmen nach Transfernehmer bzw. -empfänger sowie Transferzweck.

² Siehe KDZ-Studie: Mitterer et. al.: Finanzierungsströme im städtischen ÖPNV, 2016.

Um ein vollständiges Bild der Finanzierung des ÖPNRV zu erhalten, wurden neben den Transfers auch andere zentrale Einnahmen- und Ausgabengrößen erhoben (z.B. Tarifeinnahmen). Dies ermöglicht auch Aussagen zur Einnahmen- und Ausgabenstruktur sowie zum gesamten Zuschussbedarf der einzelnen AkteurInnen zum ÖPNRV.

Bei den Werten der VVOG handelt es sich um eine Netto-Darstellung (daher ohne Umsatzsteuer).

In der Erhebung wurden auch sofort weitergereichte Transfers erfasst und dementsprechend in die Darstellungen integriert.

Vergleichbarkeit der erhobenen Daten

Aufgrund der unterschiedlichen Bestellsysteme (in jedem Bundesland finden sich Brutto- und Netto-Bestellungen in unterschiedlichem Verhältnis nebeneinander) ist ein direkter Vergleich der Einnahmen und Ausgaben nach Bundesländern nicht möglich, weshalb keine vergleichende Gesamtübersicht erfolgt.

Auch ist auf institutionelle Unterschiede hinzuweisen, welche ebenfalls keinen Vergleich zwischen den Bundesländern zulassen.³

Abgleichung der angegebenen Daten

Im Rahmen der Erhebung wurden die Länder und die VVOG ersucht, die Transferbeziehungen zwischen ihnen aufeinander abzustimmen. Diese Abstimmung war gegenüber dem Bund bzw. gegenüber den Städten in der Form nicht möglich, sodass es hier zu unterschiedlichen Angaben kam.

Bei Abweichungen der angegebenen Werte zwischen Transfergeber und Transfernehmer wurde daher folgendermaßen vorgegangen. Lag die Differenz unter 10 Prozent des Volumens bzw. unter 2 Mio. Euro wurden die Angaben des Transfergebers herangezogen. Bei größeren Differenzen erfolgte eine Klärung mit den Ländern bzw. den VVOG.

Dies führt dazu, dass die in den Abbildungen dargestellten Einnahmen und Ausgaben von den ursprünglich im Erhebungsraster ausgefüllten Daten abweichen können.

Bei der Einnahmen- und Ausgabenstruktur wurden die entsprechend dem oben beschriebenen Abstimmungsprozess festgelegten Transfers, und nicht die ursprünglich ausgefüllten Daten, verwendet. Bei den weiteren Einnahmen und Ausgaben wurde auf die Werte in den Erhebungsbögen zurückgegriffen.

³ Für nähere Informationen hierzu Mitterer et.al.: Stadtreregionaler öffentlicher Verkehr. Organisation, Steuerung und Finanzierung im stadtreregionalen öffentlichen Verkehr am Beispiel der Landeshauptstadt-Stadtreregionen. Endbericht 18. November 2016.

II Überblick Finanzierungsströme im ÖPNRV

Im Fokus dieses Kapitels stehen ein Überblick zu den Finanzierungsströmen im ÖPNRV und ein Überblick über die Bundestransfers.

1 Finanzierungsbeiträge der Gebietskörperschaften

Im Folgenden wird ein Überblick über die Finanzierungsbeiträge der Gebietskörperschaften geliefert. Hinsichtlich einer näheren Beschreibung der einzelnen Finanzierungsströme bzw. zu den – insbesondere organisatorischen und institutionellen – Unterschieden in der Finanzierung nach Bundesländern wird auf den Hauptbericht zu Steuerung, Organisation und Finanzierung im stadtreionalen ÖPNRV vom 18.11.2016⁴ verwiesen.

1.1 Finanzierungsvolumen und -verflechtungen in Österreich

Abbildung 1 bietet eine Übersicht über sämtliche Transferströme im Rahmen des ÖPNRV in Österreich. Fett dargestellt sind dabei die Gesamtsummen der Werte für alle Bundesländer. In den Klammern wird der Transferzweck angegeben und teilweise weiter differenziert (alle Angaben in Mio. Euro). Die Stärke des Pfeiles weist zur groben Orientierung die quantitative Bedeutung der Finanzierungsströme aus.

Im Fokus stehen die Transfers, welche klar dem Nah- und Regionalverkehr zugeordnet werden können. Beim Bund (in orange) bestehen Ausgaben an die ÖBB und private EVU für den Nahverkehr in der Höhe von 587 Mio. Euro, weiters an Gebietskörperschaften und VVOG in der Höhe von insgesamt 599 Mio. Euro. Die Transferausgaben der Länder (in blau) bewegen sich in der Höhe von insgesamt 495 Mio. Euro. Die Transferausgaben der Gemeindeebene sind in grün dargestellt. Dabei weist Wien Ausgaben von 933 Mio. Euro, die Kernstädte von 121 Mio. Euro und die weitere Gemeindeebene von 64 Mio. Euro auf.

Bund

Im Rahmen der gemeinwirtschaftlichen Leistungen wendet der Bund für den Nahverkehr insgesamt 587 Mio. Euro auf. Weiterer wesentlicher Transferfluss des Bundes ist die SchülerInnen- und Lehrlingsfreifahrt in der Höhe von 356 Mio. Euro. Hinzu kommen Transfers für die Grund- und Finanzierungsverträge sowie die Bestellerförderung über 82,7 Mio. Euro, welche an die Länder und VVOG gehen. Im Rahmen des Finanzausgleichs (§ 20 FAG 2008) werden den Gemeinden rund 80 Mio. Euro zur Verfügung gestellt. Hinzu kommen projektspezifische Bundeszuschüsse, wie beispielsweise für den U-Bahn-Bau in Wien in der Höhe von 78 Mio. Euro.

Länder und VVOG

Die Länder leisten wesentliche Finanzierungsbeiträge an die jeweiligen VVOG für die Bestellung von Verkehrsdiensten und die Abgangsdeckung für den Regionalverkehr in der Höhe von 327 Mio. Euro. Außerdem bestehen Zahlungen für die Verkehrsdienstbestellungen sowie die Infrastruktur an die ÖBB bzw. private EVU über 198 Mio. Euro. Mit 43 Mio. Euro existieren auch Zuschüsse der Länder bzw. VVOG an Kernstädte und einzelne Gemeinden für den ÖPNRV.

⁴ Siehe Mitterer et.al.: Stadtreionaler öffentlicher Verkehr. Organisation, Steuerung und Finanzierung im stadtreionalen öffentlichen Verkehr am Beispiel der Landeshauptstadt-Stadtreionen. Endbericht 18. November 2016.

Auf Ebene der Finanzierungsströme kommt den VVOG eine wesentliche Bedeutung als Schnittstelle zwischen Gebietskörperschaften und den Verkehrsunternehmen als Leistungserbringer zu.

Kernstädte, Gemeinden und Gemeindeverbände

Die direkten Zahlungsströme der Kernstädte ohne Wien zu deren städtischen Verkehrsunternehmen belaufen sich auf 113 Mio. Euro und dienen der Basisfinanzierung bzw. Abgangsdeckung. Hinzu kommen 912 Mio. Euro in der Stadt Wien. Vereinzelt leisten auch (Umland-) Gemeinden Zahlungen für die Bestellung von Verkehrsdiensten an die städtischen VU. Überwiegend erfolgt die Bestellung der Verkehrsdienste durch die sonstigen Gemeinden jedoch über die VVOG. Die Bestelleistungen liegen hier bei 32 Mio. Euro. In den Bundesländern Kärnten, Oberösterreich, Salzburg und für die Stadt Graz existieren zusätzlich noch Verbundbeiträge der Gemeinden zur Basisfinanzierung der VVOG durch sämtliche Gemeinden in der Gesamthöhe von 22 Mio. Euro.

In Vorarlberg kommen als weitere AkteurlInnen in den Finanzierungsverflechtungen noch die Gemeindeverbände zum Tragen, welche einen wesentlichen Teil der Bestelleistungen übernehmen.

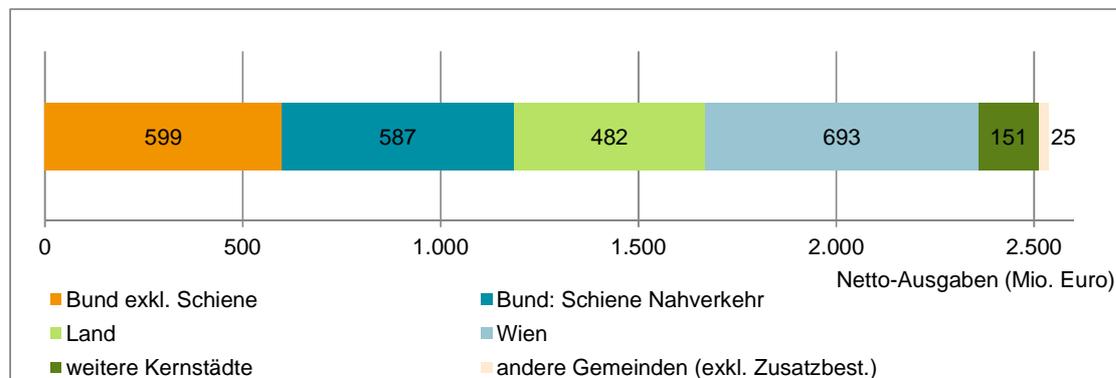
Zusätzlich besteht eine Finanzierung der städtischen Verkehrsunternehmen ohne direkte Zuschüsse von der Stadt (v.a. Quersubventionierung). Diese sind in Abbildung 1 nicht dargestellt.

1.2 Nettobelastung für den ÖPNRV

Betrachtet man die Nettobelastung (Ausgaben minus Einnahmen) der Gebietskörperschaftsebenen (Abbildung 2), zeigt sich ein Finanzierungsbeitrag

- von 1.186 Mio. Euro bzw. 47 Prozent beim Bund,
- von 482 Mio. Euro bzw. 19 Prozent in den Ländern,
- von 693 Mio. Euro bzw. 27 Prozent in Wien,
- von 151 Mio. Euro bzw. 6 Prozent in den weiteren Kernstädten und
- von 25 Mio. Euro in weiteren Gemeinden (exkl. Zusatzbestellungen und Finanzierungsbeiträge der Vorarlberger Gemeinden an die Gemeindeverbände).

Abbildung 2: Netto-Ausgaben der Gebietskörperschaften, 2014



Quelle: KDZ: eigene Darstellung 2016; auf Basis Finanzierungserhebung ÖPNV 2017.

Anmerkung: Exklusive Transferströme des Bundes an die ÖBB und private EVU.

Kernstädte inkl. nicht durch direkte Zuschüsse der Stadt finanzierte Abgänge der städt. Verkehrsbetriebe.

Die einzelnen Gemeinden wurden nicht befragt. Die hier dargestellten Netto-Ausgaben ergeben sich aufgrund der Nennungen der anderen AkteurlInnen.

Die Finanzierung des ÖPNRV verteilt sich dabei je nach Bundesland unterschiedlich auf die Gebietskörperschaften. Dies ist beispielsweise auf die Bedeutung der verschiedenen Verkehrssysteme – insbesondere der regionalen Schiene – im Bundesland zurückzuführen. Für den Anteil der Kernstädte sind beispielsweise nicht nur die Größe der Stadt bzw. die Pendlerverflechtungen mit der Region, sondern auch landesrechtliche Regelungen zur Finanzierung des ÖPNRV ausschlaggebend.

Tabelle 1: Netto-Ausgaben der Gebietskörperschaften nach Bundesland, 2014

Gebietskörperschaften	Bundesland							Summe
	W, NÖ, Bgld	Stmk	OÖ	Sbg	Tir	Vbg	Knt	
Netto-Ausgaben in Mio. Euro								
Bund exkl. Schiene	310	75	74	37	43	27	34	599
Bund: Schiene Nahverkehr	315	64	82	35	39	20	32	587
Land	135	85	99	42	72	29	19	482
Kernstädte*	693	70	36	14	21	1	9	844
andere Gemeinden (exkl. Zusatzbest.)	0	0	8	6	7	-	5	25
alle Gebietskörperschaften	1.453	294	298	134	182	77	99	2.536
Netto-Ausgaben in Euro pro Kopf								
Bund exkl. Schiene	83	61	51	69	59	71	61	70
Bund: Schiene Nahverkehr	85	52	57	65	54	53	57	68
Land	36	70	69	77	99	77	35	56
Kernstädte*	186	57	25	26	29	3	16	98
andere Gemeinden (exkl. Zusatzbest.)	0	0	5	11	9	-	9	3
alle Gebietskörperschaften	390	241	207	248	249	203	177	295
Anteil an Netto-Ausgaben								
Bund exkl. Schiene	21%	25%	25%	28%	23%	35%	34%	24%
Bund: Schiene Nahverkehr	22%	22%	28%	26%	21%	26%	32%	23%
Land	9%	29%	33%	31%	40%	38%	20%	19%
Kernstädte*	48%	24%	12%	10%	12%	1%	9%	33%
andere Gemeinden (exkl. Zusatzbest.)	0%	0%	3%	4%	4%	-	5%	1%
alle Gebietskörperschaften	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

* inkl. über den Querverbund zu deckender Abgang in den städtischen Verkehrsunternehmen

Quelle: KDZ: eigene Darstellung 2016; auf Basis Finanzierungserhebung ÖPNV 2017.

Anmerkung: Exklusive Transferströme des Bundes an die ÖBB und private EVU.

Kernstädte inkl. nicht durch direkte Zuschüsse der Stadt finanzierte Abgänge der städt. Verkehrsbetriebe.

Die einzelnen Gemeinden wurden nicht befragt. Die Angaben für die Gemeinden sind daher exkl.

Zusatzbestellungen und weiterer Ausgaben (z.B. Transfers in Vorarlberg an Gemeindeverbände).

2 Zahlungsströme bzw. Finanzierungsbeiträge des Bundes

Insgesamt hat der Bund im Bereich des ÖPNV 2014 mehr als 3 Milliarden Euro ausgegeben. Den Großteil davon – etwa drei Viertel bzw. rund 2,5 Milliarden Euro – erhielten die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) ÖBB und die Privatbahnen direkt als Zuschüsse für den Infrastrukturbereich (rund 1,8 Milliarden Euro) und als Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen bzw. die Aufrechterhaltung des Grundangebotes im Schienenverkehr (rund 690 Mio. Euro). 587 Mio. Euro entfallen hierbei auf den ÖPNRV.

Zusätzlich zu den Mitteln für die EVU wurden seitens des Bundes für den ÖPNRV insgesamt rund 600 Mio. Euro an die Länder, VVOG und die Städte und Gemeinden ausbezahlt. 355,9 Mio. Euro wurden im Rahmen der SchülerInnen- und Lehrlingsfreifahrt für den öffentlichen Verkehr bereitgestellt. Im Rahmen des Finanzausgleichs (§ 20 FAG 2008) wurden den Städten und Gemeinden rund 81,2 Mio. Euro (davon Wien: 48,6 Mio. Euro) überwiesen. Aufgrund der Vereinbarungen in den Grund- und Finanzierungsverträge gingen rund 71,8 Mio. Euro an die VVOG und die Länder. Zusätzlich flossen rund 10,9 Mio. Euro als Bestellerförderung⁵ überwiegend an die Länder, aber auch an einige Kernstädte und andere Gemeinden in den Bundesländern Salzburg, Steiermark und Burgenland. Schließlich erhielt die Stadt Wien einen Infrastrukturzuschuss in der Höhe von 78 Mio. Euro für die Wiener U-Bahn.

Tabelle 2: Finanzierungsbeiträge des Bundes (BMVIT, BMFJ und BMF) zum ÖPNRV, 2014

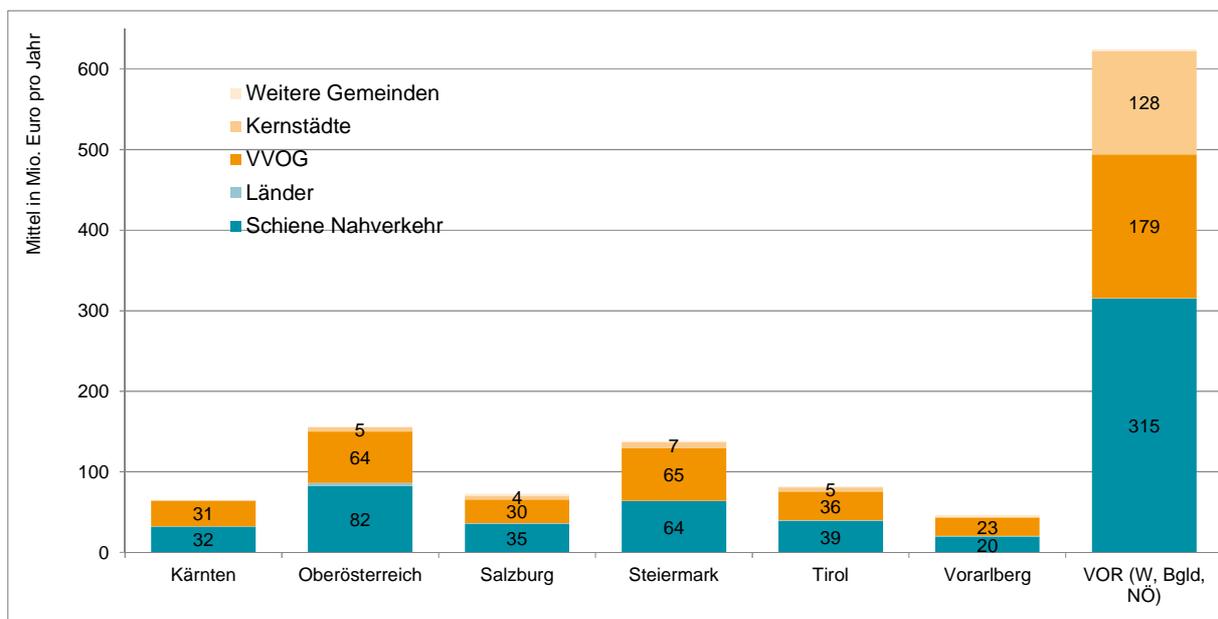
Art der Transfers	Mittel in Mio. €/a	Empfänger/ Fördernehmer	Anmerkung
Bundestransfers ÖPNRV exklusive regionale Schiene gesamt	597,8		
davon SchülerInnen- und Lehrlingsfreifahrt	355,9	VVOG	Schuljahr 2014/2015; Inklusive Bezuschussung für die Abwicklung der Schüler- und Lehrlingsfreifahrt; Exklusive Schülergelegenheitsverkehre.
davon Zahlungen im Rahmen des Finanzausgleichs (§ 20 Abs.1 und Abs.2 FAG 2008)	81,2	Städte und Gemeinden	
davon Grund- und Finanzierungsverträge (GuV) gemäß ÖPNRV-G inklusive Semestertickets und SLF-davon Bestellerförderung gemäß ÖPNRV-G §24 und 26	71,8	VVOG und Länder	
Infrastrukturzuschuss Wiener U-Bahn	10,9	Länder, Kernstädte und weitere Gemeinden (z.B. St. Pölten)	Inklusive 3,57 Mio. Euro für Verkehrsdienstbestellungen auf Teilstrecken der ÖBB in Oberösterreich, welche in OÖ-Landesbahnen ausgegliedert werden sollen.
Bundestransfers Schiene gesamt	2.537,4		
davon Grundangebot Schiene (Abgeltung Gemeinwirtschaftlicher Leistungen)	687,9	ÖBB und Privatbahnen	Bei den Privatbahnen wurde 2014 aufgrund der Einführung des Bonus/Malus-Systems rund 1 Mio. € zu wenig akontiert.
davon für Schiene Nahverkehr	586,8		
Zuschüsse im Infrastrukturbereich Schiene	1.849,5	ÖBB, Privatbahnen, Wiener U-Bahn	
Bundesmitten ÖPNRV 2014 gesamt	3.135,2		

Quelle: BMVIT: Transfererhebung ÖPNRV 2016, KDZ 2017.

⁵ inklusive 3,57 Mio. Euro für Verkehrsdienstbestellungen auf Teilstrecken der ÖBB in Oberösterreich, welche in OÖ-Landesbahnen ausgegliedert werden sollen.

Insgesamt stehen von Seiten des Bundes für den ÖPNRV 1.185 Mio. Euro zur Verfügung. Davon entfallen insgesamt 587 Mio. Euro bzw. etwa die Hälfte der Mittel auf die regionale Schiene im Rahmen der gemeinwirtschaftlichen Leistungen. Die restlichen 599 Mio. Euro gehen an die weiteren Gebietskörperschaften bzw. VVOG. Der größte Teil – insgesamt etwa 428 Mio. Euro – wird an die VVOG überwiesen, wobei der VOR etwas weniger als die Hälfte davon erhält. Rund 84 Mio. Euro erhalten die Städte und Gemeinden im Rahmen der Bestellerförderung und des Finanzausgleiches (§ 20 Absatz 1 und 2) zuzüglich des Infrastrukturzuschusses für die Wiener U-Bahn in Höhe von 78 Mio. Euro. Aus Mitteln des Finanzausgleiches und der Bestellerförderung zahlt der Bund den Kernstädten⁶ Wien, Klagenfurt, Linz, Salzburg, Graz, Innsbruck und Bregenz rund 73 Mio. Euro, 50 Mio. Euro davon erhält die Stadt Wien. In Vorarlberg, Tirol, Salzburg und im VOR gehen Teile der Mittel aus dem Finanzausgleich (gemäß FAG §20 Abs.1) auch an Gemeindeverbände, wie beispielsweise den Planungsverband 04 rund um Innsbruck und den ÖPNV-Verband Unteres Rheintal.

Abbildung 4: Bundesmittel für den ÖPNRV nach Bundesländern 2014 (Exklusive Transfers an die ÖBB und private Eisenbahnverkehrsunternehmen außerhalb des Nahverkehrs)



Anmerkungen: In Oberösterreich sind bei den Ländern 3,57 Mio. Euro gesonderte Förderung für Verkehrsdienstbestellungen auf Teilstrecken der ÖBB, welche in OÖ-Landesbahnen ausgegliedert werden sollen, enthalten.

Die Zahlungen des Bundes gemäß den Grund- und Finanzierungsverträgen erfolgen teilweise an die Länder und die VVOG. Die entsprechenden Beträge sind jedoch gesamtheitlich den VVOG zugerechnet.

Im VOR sind die Investitionszuschüsse für die Wiener U-Bahn inkludiert.

Die Bestellerförderung für die Stadt St. Pölten ist im Betrag für die weiteren Gemeinden enthalten.

Quelle: BMVIT: Transfererhebung ÖPNRV 2016, KDZ eigene Darstellung 2017.

⁶ Die Mittel für Sankt Pölten wurden in dieser Auswertung den weiteren Gemeinden zugezählt, da das Gebiet des VOR auch die Stadtregion Sankt Pölten umfasst.

III Finanzierungsströme im ÖPNRV nach Bundesländern

In diesem Kapitel erfolgt eine spezielle Darstellung der Finanzierungsströme nach einzelnen Bundesländern. Nach einer Beschreibung der zentralen Finanzierungsströme wird auf die Einnahmen- und Ausgabenstruktur sowie den Zuschussbedarf der Gebietskörperschaften eingegangen.

Die ursprüngliche, im Hauptbericht angewandte Betrachtung nach Stadtregionen ist im Bereich der Finanzierungsströme aufgrund der nicht durchführbaren räumlichen Abgrenzung nicht möglich. Stattdessen wurden die Bundesländer in ihrer gesamten Ausdehnung in die Analyse miteinbezogen. Wien, Niederösterreich und das Burgenland werden gemeinsam betrachtet, da hier eine gemeinsame VVOG besteht.

1 Finanzierungsströme im ÖPNRV Kärnten

In Kärnten bestehen auf Ebene der Gebietskörperschaften neben dem Bund und dem Land die Landeshauptstadt (Kernstadt) Klagenfurt sowie die weiteren Kärntner Gemeinden, die allesamt Verbundbeiträge an die VVOG leisten. Auf Verwaltungsebene existieren die VKG als VVOG, die eine wichtige Rolle im Rahmen der Finanzierungströme des Kärntner ÖPNRV einnimmt, und die Stadtwerke Klagenfurt AG als städtisches Unternehmen der Kernstadt.

Bund

Insgesamt 31,87 Mio. Euro wendet der Bund für den Schienen-Nahverkehr auf. Die restlichen Mittel des Bundes, die insgesamt 34 Mio. Euro ausmachen, werden fast ausschließlich an die VKG überwiesen (33,05 Mio. Euro). Die FAG-§20-Mittel für die Stadt Klagenfurt und die weiteren Gemeinden machen in Summe weniger als 1 Mio. Euro aus. Das Land Kärnten erhält keine Bundesmittel, da diese direkt an die VKG überwiesen werden.

Land Kärnten

Das Land spielt in Kärnten eine wichtige Rolle als Finanzier des ÖPNRV. Es leistete für die Bestellung von Verkehrsdiensten Zahlungen in der Höhe von 19,25 Mio. Euro an die VKG. Weitere Transfers des Landes, wie beispielsweise an die ÖBB, bestehen nicht, da dies ebenfalls über die VKG läuft. Es existieren auch keine Ko-Finanzierungen für Gemeinden in Kärnten.

Stadt Klagenfurt

Vom Bund erhielt die Stadt Klagenfurt nach dem FAG §20 0,66 Mio. Euro. Es bestehen keine Zuschüsse von Seiten des Landes.

Im Gegenzug bestehen Ausgaben der Stadt Klagenfurt an die Stadtwerke Klagenfurt AG in der Höhe von 8,1 Mio. Euro für Basisfinanzierung und Abgangsdeckung. Außerdem bestanden Bestellleistungen der VKG an die Stadtwerke Klagenfurt in der Höhe von 1,06 Mio. Euro. Zudem wurden von der VKG 3,17 Mio. Euro für die Schüler- und Lehrlingsfreifahrt an die Stadtwerke Klagenfurt AG weitergegeben.

Zusätzlich leistete die Stadt einen Beitrag zur Finanzierung der VKG in der Höhe von 1,12 Mio. Euro.

Gemeinden

In Kärnten bestehen Verbundbeiträge aller Gemeinden (3,02 Mio. Euro exkl. der Stadt Klagenfurt), die – über den Umweg des Landes – an die VKG geleistet werden. Zudem bestanden Ausgaben der Kärntner Gemeinden für die Bestellung von Verkehrsdiensten in der Höhe von 1,91 Mio. Euro an die VKG.

Dem stehen FAG-Mittel in der Höhe von 120 Tsd. Euro gegenüber.

VVOG: VKG

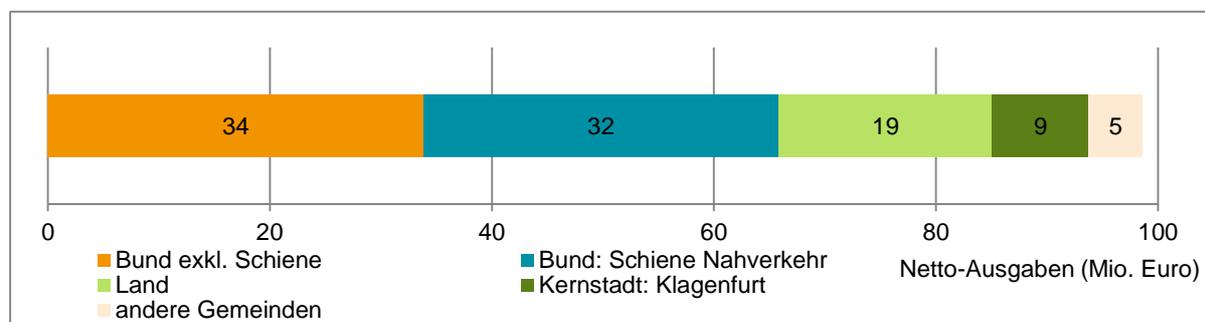
Die VKG bezog vom Bund unter anderem im Rahmen der Grund- und Finanzierungsverträge, der Schüler- und Lehrlingsfreifahrt und der Bestellerförderung Einnahmen in der Höhe von insgesamt 33,05 Mio. Euro. Die vom Land bezogenen Mittel betragen 19,25 Mio. Euro für Bestelleistungen. Hinzu kommen die Verbundbeiträge der Gemeindeebene in der Höhe von 4,14 Mio. Euro.

Die quantitativ umfangreichsten Transfers wurden von der VKG an die verschiedenen regionalen VU für die Bestellung von Verkehrsdiensten geleistet (44,65 Mio. Euro). Größere Transfers (insgesamt 16,07 Mio. Euro) bestehen auch an die ÖBB und die privaten EVU, die in Kärnten über die VKG abgewickelt werden. Die Stadtwerke Klagenfurt AG erhielt 4,23 Mio. Euro von der VKG.

Einnahmen und Ausgaben im Überblick

Wie sich die Netto-Ausgaben⁷ auf die Gebietskörperschaften verteilen, ist in Abbildung 5 dargestellt. 67 Prozent der ÖPNRV-Netto-Ausgaben in Kärnten werden vom Bund getragen. Das Land übernimmt 20 Prozent der Netto-Ausgaben. Die Stadt Klagenfurt trägt 9 Prozent der Netto-Ausgaben und die weiteren Gemeinden (ohne vollständige Zusatzbestellungen) rund 5 Prozent.

Abbildung 5: Netto-Ausgaben der Gebietskörperschaften, 2014 (Kärnten)



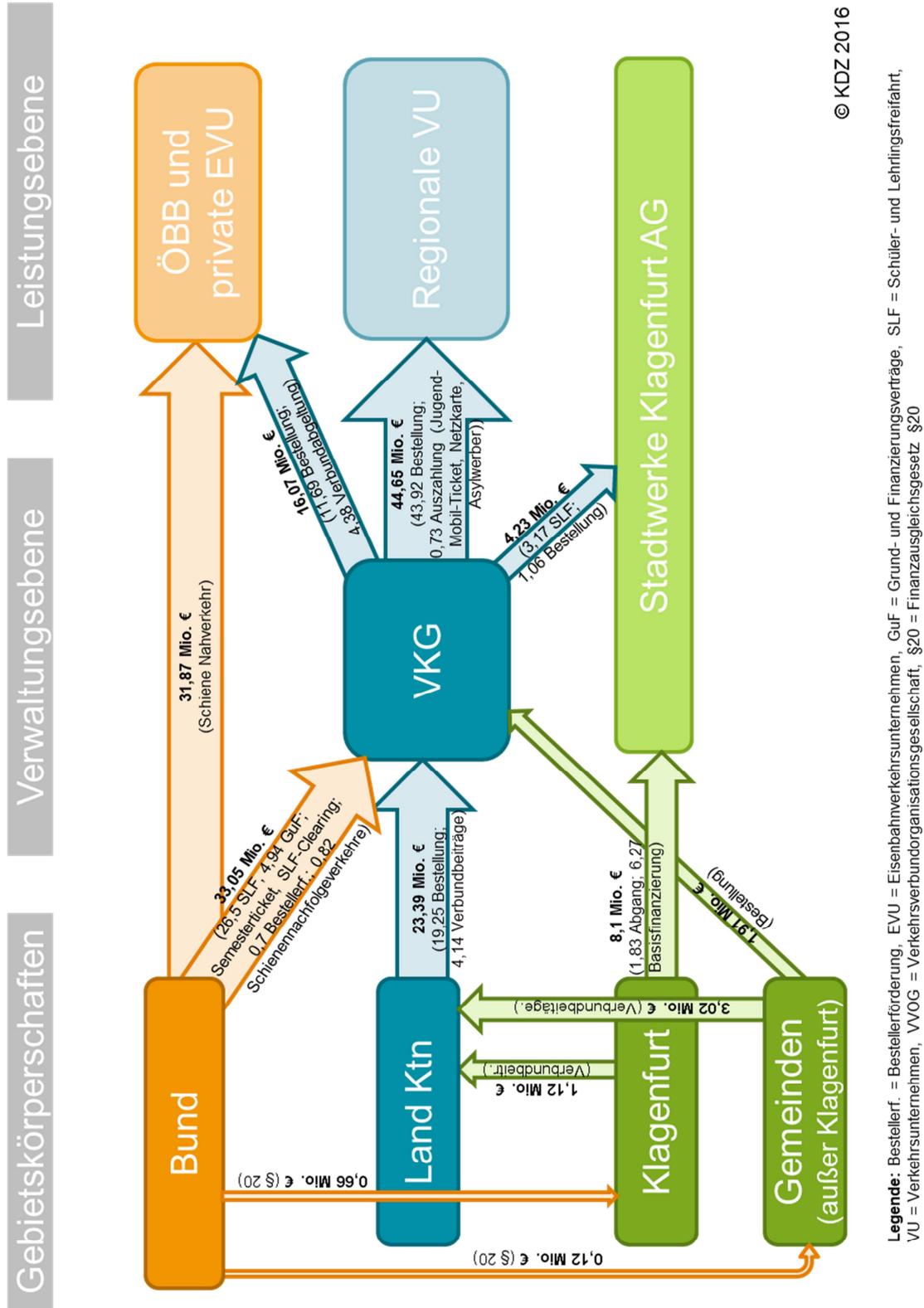
Quelle: Land Kärnten, Stadt Klagenfurt, VKG: Transfererhebung ÖPNRV 2015 bzw. 2016, KDZ eigene Darstellung 2017.

Anmerkung: Die einzelnen Gemeinden wurden nicht befragt. Die hier dargestellten Netto-Ausgaben ergeben sich aufgrund der Nennungen der anderen AkteurInnen.

In Abbildung 6 erfolgt ein Gesamtüberblick über die Transferströme im ÖPNRV im Bundesland Kärnten. Abbildung 7 und Abbildung 8 geben einen Überblick über die Einnahmen- und Ausgabenstruktur der wichtigsten AkteurInnen. Dabei werden zusätzlich zu den Transferströmen auch weitere Einnahmen und Ausgaben dargestellt.

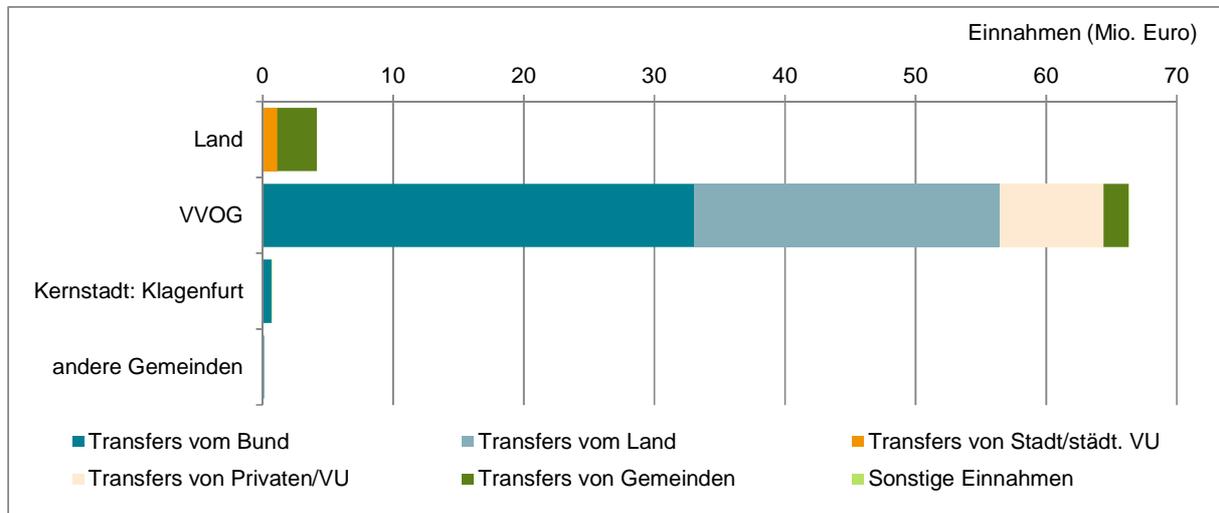
⁷ Hierbei wurde die Summe an Einnahmen der Summe an Ausgaben gegenübergestellt.

Abbildung 6: Transferströme im ÖPNRV, 2014 (Kärnten)



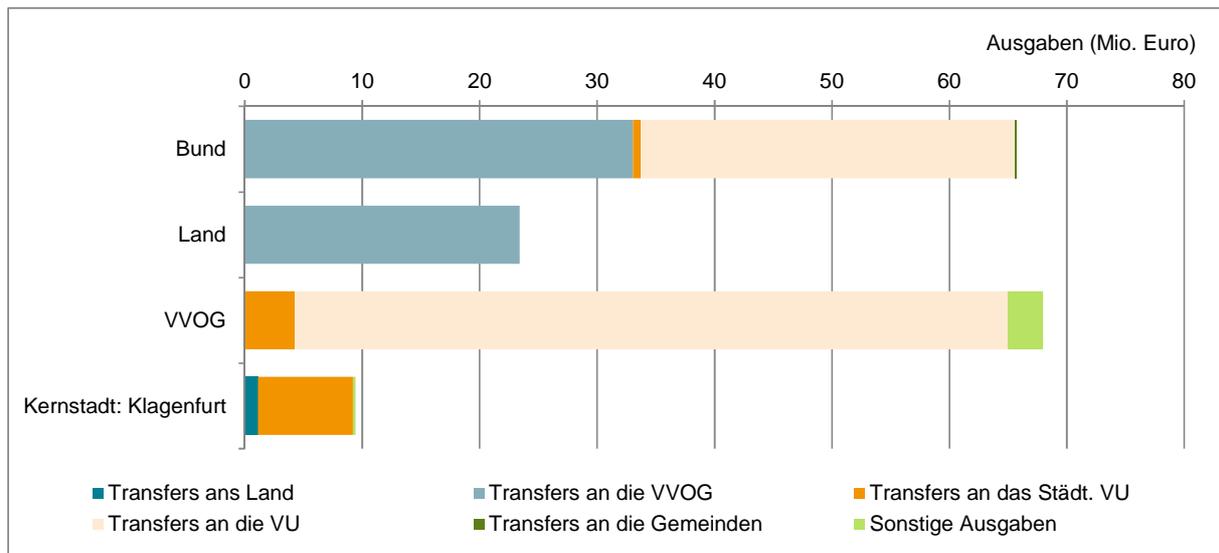
Quelle: Land Kärnten, Stadt Klagenfurt, VKG: Transfererhebung ÖPNRV 2015 bzw. 2016, KDZ eigene Darstellung 2017.

Abbildung 7: Einnahmenstruktur im stadtreionalen ÖPNRV, 2014 (Kärnten)



Quelle: Land Kärnten, Stadt Klagenfurt, VKG: Transfererhebung ÖPNRV 2015 bzw. 2016, KDZ eigene Darstellung 2017.

Abbildung 8: Ausgabenstruktur im stadtreionalen ÖPNRV, 2014 (Kärnten)



Quelle: Land Kärnten, Stadt Klagenfurt, VKG: Transfererhebung ÖPNRV 2015 bzw. 2016, KDZ eigene Darstellung 2017.

2 Finanzierungsströme im ÖPNRV Oberösterreich

Im Vergleich zu den anderen Bundesländern werden die Mittel auf Basis des Grund- und Finanzierungsvertrages vom Bund an das Land und nicht an die VVOG ausgezahlt. Darüber hinaus erhält das Land auch Verbundbeiträge von den Gemeinden. Als VVOG fungiert die OÖVG, während auf der Leistungsebene neben den EVU und den regionalen VU im Raum Linz im stadtreionalen Kontext den Linz AG Linien Bedeutung zukommt.

Bund

Insgesamt 82,35 Mio. Euro wendet der Bund für den Schienen-Nahverkehr auf. Zusätzlich bestehen 73,54 Mio. Euro zur Finanzierung des ÖPNRV zur Verfügung. Der größte Teil dieser Mittel entfällt mit 54,6 Mio. Euro auf die Schüler- und Lehrlingsfreifahrt an die OÖVG. 13 Mio. Euro erhält das Land im Rahmen der Grund- und Finanzierungsverträge. Die restlichen Zuschüsse in der Höhe von 18,94 Mio. Euro entfallen auf die Stadt Linz und die Gemeinden.

Land Oberösterreich

Das Land Oberösterreich erhält neben der Bestellerförderung die Mittel für die Grund- und Finanzierungsverträge sowie für spezifische Bestellungen, womit die Bundesmittel insgesamt 13,12 Mio. Euro ausmachen. Zusätzlich erhielt das Land Verbundbeiträge der Gemeinden in der Höhe von insgesamt 8,43 Mio. Euro.

Der größte Teil der ÖPNRV-Aufwendungen des Landes fließt für die Bestellung von Verkehrsdiensten an die OÖVG. Der Finanzfluss vom Land an die VVOG betrug insgesamt 74,46 Mio. Euro. Neben Zuschüssen an die Stadt Linz und weitere Gemeinden in der Höhe von 4,74 Mio. Euro sind noch die Zahlungen an die EVU zu erwähnen, welche insgesamt 35,41 Mio. Euro ausmachen.

Stadt Linz

Die Stadt Linz leistete Zahlungen von 3,19 Mio. Euro für die Abgangsdeckung an die stadteigenen Linz AG Linien sowie Verbundbeiträge ans Land in der Höhe von 1,09 Mio. Euro. Im Gegenzug erhielt Linz 5,22 Mio. Euro an FAG-Mitteln vom Bund sowie 2,4 Mio. Euro an Zuschüssen vom Land Oberösterreich.

Zusätzlich bestehen im städtischen Verkehrsunternehmen 34 Mio. Euro an nicht gedeckten Ausgaben, welche nicht durch direkte Zuschüsse der Stadt gedeckt werden.⁸

Weitere Gemeinden

Ein Spezifikum Oberösterreichs stellen die bereits erwähnten Verbundbeiträge dar, die von den Gemeinden an das Land überwiesen werden und sich auf 7,34 Mio. Euro belaufen. Außerdem leisten die Oberösterreichischen Gemeinden sowohl an die OÖVG als auch an die Linz AG Linien Zahlungen für die Verkehrsdienstbestellungen in der Höhe von 3,26 Mio. Euro.

Ihre Einnahmen in der Höhe von 2,94 Mio. Euro für die Finanzierung des ÖPNRV beziehen die Gemeinden einerseits aus Zuschüssen des Landes, andererseits aus den FAG-Zuschüssen des Bundes.

⁸ Siehe KDZ-Studie: Mitterer et. al.: Finanzierungsströme im städtischen ÖPNV, 2016.

VVOG: OÖVG

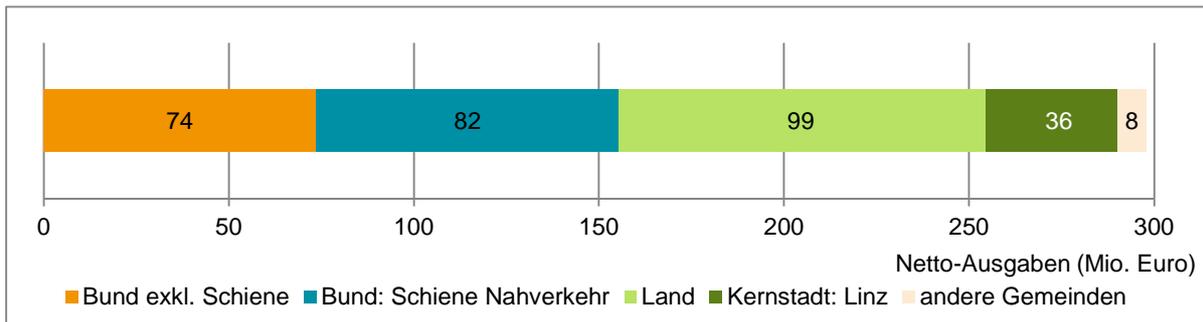
Die OÖVG bezog Bundesmittel in der Höhe von 54,6 Mio. Euro für die Schüler- und Lehrlingsfreifahrt. Die bedeutendsten Zuschüsse stammten mit insgesamt 74,5 Mio. Euro vom Land, welche auch die Mittel aus den Grund- und Finanzierungsverträgen beinhalten. Daneben bestehen Bestelleistungen der Gemeinden mit 1,8 Mio. Euro.

Die Zahlungen an die regionalen Verkehrsunternehmen für die Bestellung von Verkehrsdiensten betragen insgesamt 128,86 Mio. Euro. An die ÖBB bzw. private EVU waren dagegen keine Finanzströme seitens der OÖVG zu verzeichnen. Bedeutende Finanzzuweisungen sind an die Linz AG Linien erfolgt, wobei sich die insgesamt 21,76 Mio. Euro auf die Schüler- und Lehrlingsfreifahrt, Tarifzuschüsse und die Bestellung von Verkehrsdiensten verteilen.

Einnahmen und Ausgaben im Überblick

Wie sich die Netto-Ausgaben⁹ auf die Gebietskörperschaften verteilen, ist in Abbildung 9 dargestellt. In Oberösterreich trägt der Bund mit 52 Prozent den größten Anteil an den Netto-Finanzierungskosten des ÖPNRV. Das Land folgt an der zweiten Stelle der Finanziere mit 33 Prozent. Danach folgt die Stadt Linz inkl. städt. Verkehrsbetrieb mit 12 Prozent, während sich die Beiträge der Gemeinden (ohne vollständige Zusatzbestellungen) auf 4 Prozent belaufen.

Abbildung 9: Netto-Ausgaben der Gebietskörperschaften, 2014 (Oberösterreich)



Quelle: Land Oberösterreich, Stadt Linz, OÖVG: Transfererhebung ÖPNRV 2015 bzw. 2016, KDZ eigene Darstellung 2017.

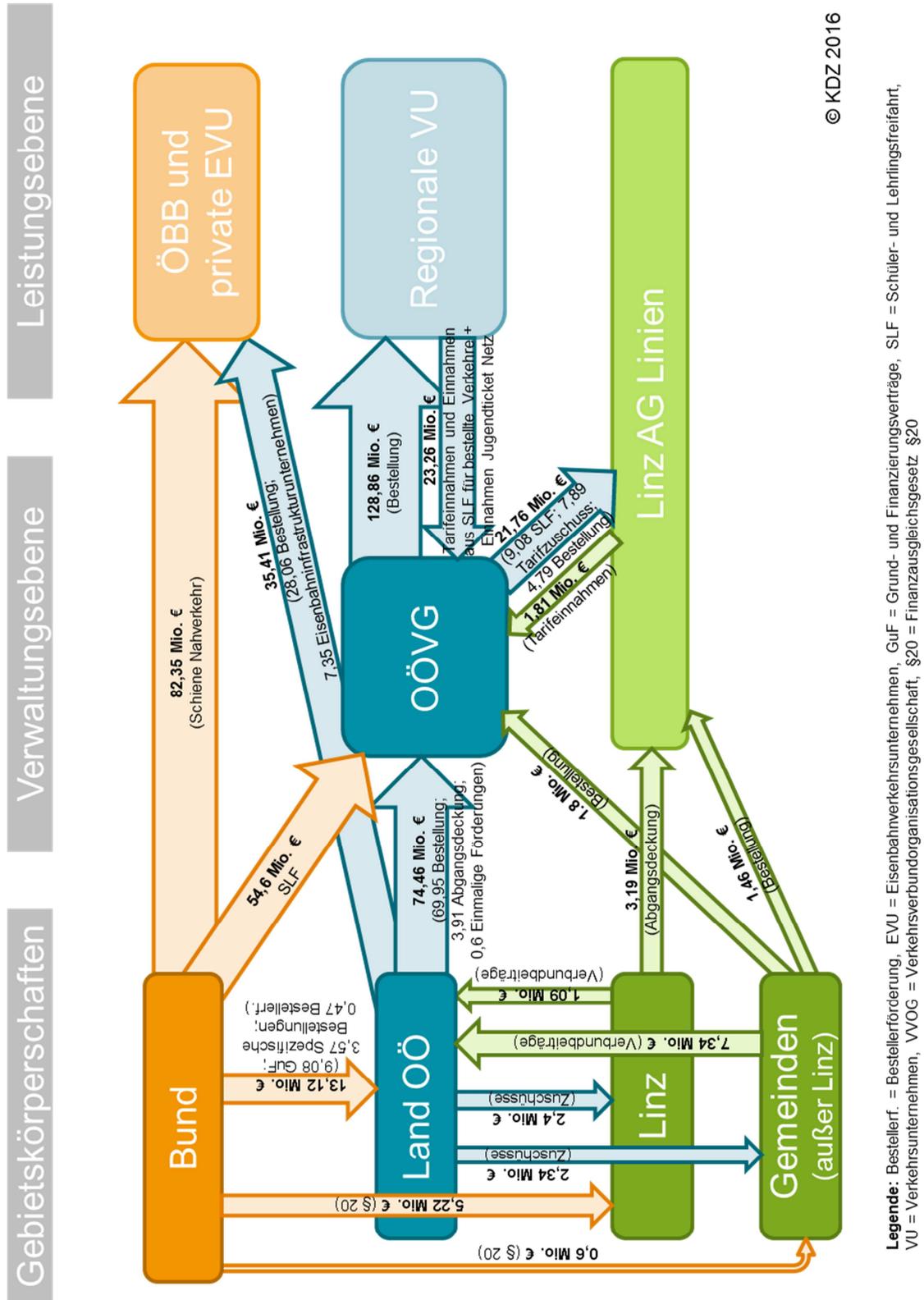
Anmerkung: Kernstadt inkl. nicht durch direkte Zuschüsse der Stadt finanzierte Abgänge der städt. Verkehrsbetriebe.

Die einzelnen Gemeinden wurden nicht befragt. Die hier dargestellten Netto-Ausgaben ergeben sich aufgrund der Nennungen der anderen AkteureInnen.

In Abbildung 10 erfolgt ein Gesamtüberblick über die Transferströme im ÖPNRV im Bundesland Oberösterreich. Abbildung 11 und Abbildung 12 geben einen Überblick über die Einnahmen- und Ausgabenstruktur der wichtigsten AkteureInnen. Dabei werden zusätzlich zu den Transferströmen auch weitere Einnahmen und Ausgaben dargestellt.

⁹ Hierbei wurde die Summe an Einnahmen der Summe an Ausgaben gegenübergestellt.

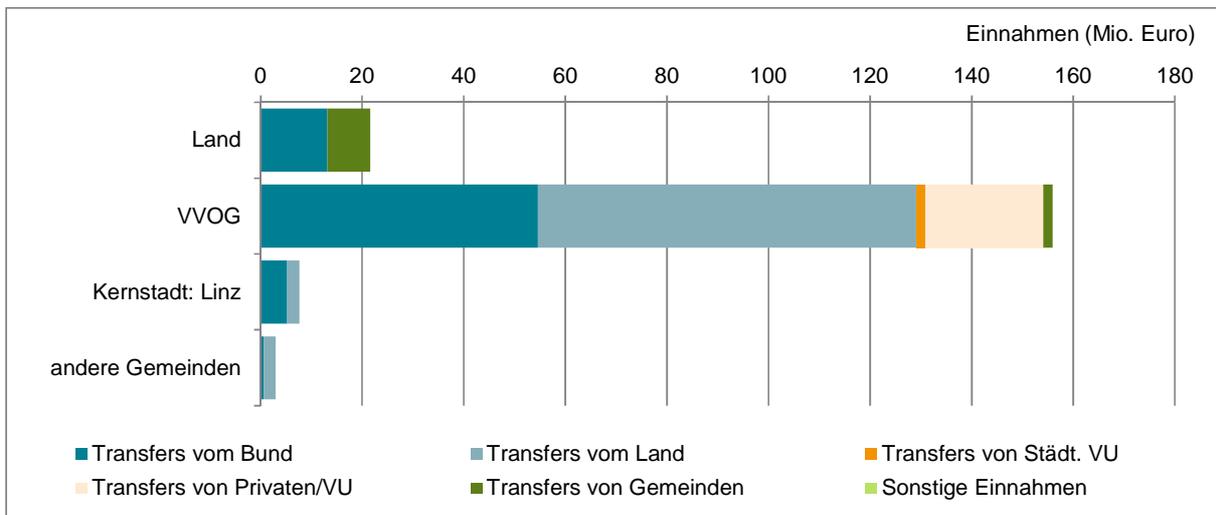
Abbildung 10: Transferströme im ÖPNRV, 2014 (Oberösterreich)



© KDZ 2016

Quelle: Land Oberösterreich, Stadt Linz, OÖVG: Transfererhebung ÖPNRV 2015 bzw. 2016, KDZ eigene Darstellung 2017.

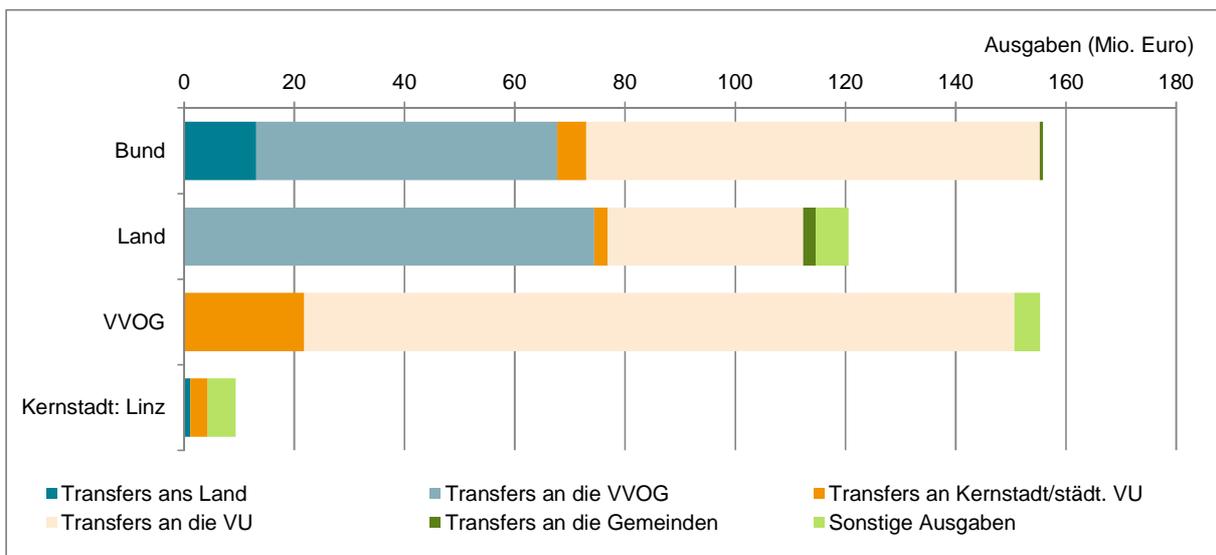
Abbildung 11: Einnahmenstruktur im stadtreionalen ÖPNRV, 2014 (Oberösterreich)



Quelle: Land Oberösterreich, Stadt Linz, OÖVG: Transfererhebung ÖPNRV 2015 bzw. 2016, KDZ eigene Darstellung 2017.

Anmerkung: Die einzelnen Gemeinden wurden nicht befragt. Die hier dargestellten Einnahmen ergeben sich aufgrund der Transferausgaben der anderen AkteurlInnen.

Abbildung 12: Ausgabenstruktur im stadtreionalen ÖPNRV, 2014 (Oberösterreich)



Quelle: Land Oberösterreich, Stadt Linz, OÖVG: Transfererhebung ÖPNRV 2015 bzw. 2016, KDZ eigene Darstellung 2017.

3 Finanzierungsströme im ÖPNRV Salzburg

Auf Ebene der Gebietskörperschaften ist auf die Salzburger Besonderheit der GAF- (Gemeindeausgleichsfonds-) Mittel hinzuweisen, die von den Gemeinden an die Salzburger VVOG, die SVG, überwiesen werden. Als städtischem Unternehmen kommt der Salzburg AG, die das O-Bus-Netz der Stadt Salzburg betreibt, Bedeutung zu. Daneben existiert der Albus, der sowohl den städtischen als auch den regionalen ÖPNV bedient, in dieser Darstellung jedoch den regionalen VU zugeordnet wurde.

Bund

Insgesamt wendet der Bund für den Schienen-Nahverkehr rund 35,45 Mio. Euro und für den weiteren ÖPNRV 37,4 Mio. Euro auf. Davon entfielen 29,61 Mio. Euro auf die SVG. Der restliche Betrag wurde vor allem als FAG-Mittel der Stadt Salzburg und den Salzburger Gemeinden überwiesen. Eine Bestellerförderung in der Höhe von 0,7 Mio. Euro kam zudem dem Land Salzburg zugute.

Land Salzburg

Das Land Salzburg ist in erster Linie als Finanzier der EVU von Bedeutung. Für die Verkehrsdienstbestellung und die Eisenbahninfrastruktur wurden insgesamt 14,7 Mio. Euro aufgewendet. Die Finanzaufweisungen an die VVOG betragen 13,5 Mio. Euro. Die Finanzströme zur Stadt Salzburg und zu den weiteren Gemeinden betragen 3,9 Mio. Euro.

Stadt Salzburg

Die Basisfinanzierung der Stadt Salzburg für die Salzburg AG betrug im Berichtsjahr 10,52 Mio. Euro. Hinzu kamen Leistungsbestellungen bei der VVOG und ein Beitrag zur Basisfinanzierung bei der VVOG (im Rahmen des Gemeindeausgleichsfonds¹⁰) in der Höhe von 1,57 Mio. Euro.

Dem stehen Einnahmen aus Transfers vom Bund (FAG und Bestellerförderung) von 4,57 Mio. Euro sowie Zuschüsse vom Land von 0,4 Mio. Euro gegenüber.

Zu erwähnen ist außerdem noch eine Zahlung der Salzburg AG an Albus von 4,23 Mio. Euro, die als Bestellentgelt sowie zur Personalaufzahlung dient.

Zusätzlich bestehen im städtischen Verkehrsunternehmen 6 Mio. Euro an nicht gedeckten Ausgaben, welche nicht durch direkte Zuschüsse der Stadt gedeckt werden.¹¹

Weitere Gemeinden

Die Verbundbeiträge im Rahmen des Gemeindeausgleichsfonds betragen 1,75 Mio. Euro (exkl. Anteil der Stadt Salzburg). Weitere 9,26 Mio. Euro wurden an die SVG für die Bestellung von Verkehrsdiensten überwiesen. Die Bestelleistungen der (Umland-) Gemeinden an die Salzburg AG betragen 0,73 Mio. Euro.

Die FAG-Mittel vom Bund betragen 2,52 Mio. Euro. Die Landeszuschüsse beliefen sich auf 3,5 Mio. Euro.

¹⁰ Die Stadt Salzburg trägt einen fixen Anteil von 27 Prozent an der Basisfinanzierung der VVOG im Rahmen des Gemeindeausgleichsfonds.

¹¹ Siehe KDZ-Studie: Mitterer et. al.: Finanzierungsströme im städtischen ÖPNV, 2016.

VVOG: SVG

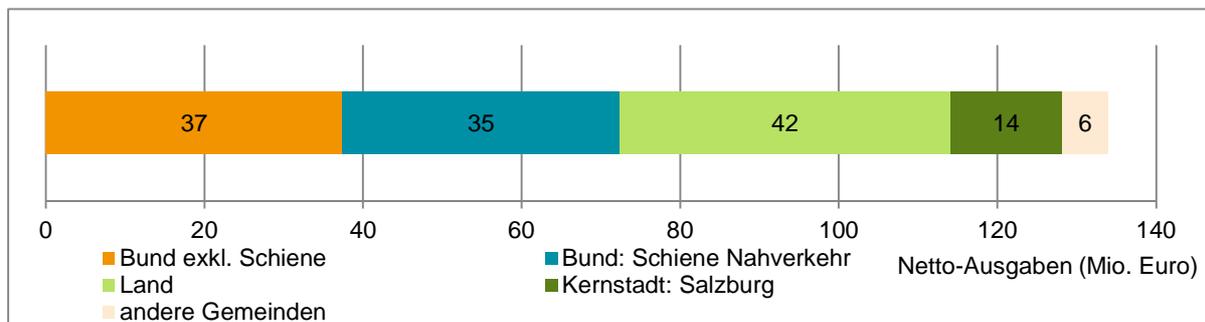
Der Bund trug mit 29,61 Mio. Euro zum Budget der SVG bei, wovon allein 24,8 Mio. Euro auf die Schüler- und Lehrlingsfreifahrt entfielen. In etwa gleichem Maße trugen außerdem das Land (13,5 Mio. Euro) und die Gemeinden (12,58 Mio. Euro) zu den Einnahmen der SVG bei. Diese setzten sich aus Verkehrsdienstbestellungen und Tarifförderungen zusammen.

Die vorhandenen Finanzmittel werden zum überwiegenden Teil an die regionalen VU überwiesen. Die insgesamt 61,48 Mio. Euro teilen sich vor allem in Bestelleistungen und die Schüler- und Lehrlingsfreifahrt auf. Ein Betrag von 6,87 Mio. Euro wurde an die Salzburg AG überwiesen.

Einnahmen und Ausgaben im Überblick

Wie sich die Netto-Ausgaben¹² auf die Gebietskörperschaften verteilen, ist in Abbildung 13 dargestellt. Der größte Anteil wurde mit etwa 54 Prozent vom Bund beigesteuert. 31 Prozent wurden vom Land getragen. Die Stadt Salzburg trug insgesamt 11 Prozent der Netto-Ausgaben, die weiteren Gemeinden (ohne vollständige Zusatzbestellungen) rund 4 Prozent.

Abbildung 13: Netto-Ausgaben der Gebietskörperschaften, 2014 (Salzburg)



Quelle: Land Salzburg, Stadt Salzburg, SVG: Transfererhebung ÖPNRV 2015 bzw. 2016, KDZ eigene Darstellung 2017.

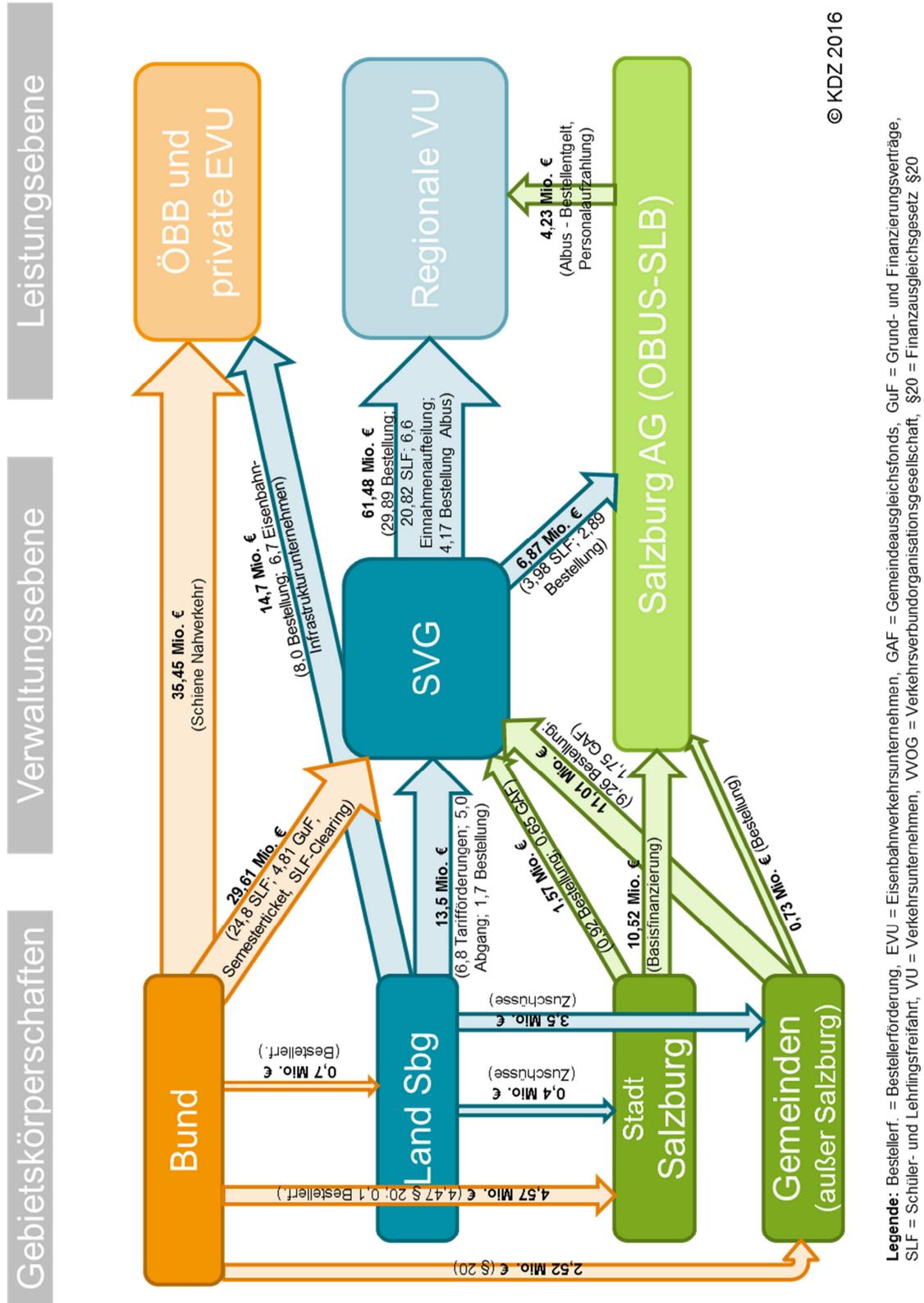
Anmerkung: Kernstadt inkl. nicht durch direkte Zuschüsse der Stadt finanzierte Abgänge der städt. Verkehrsbetriebe.

Die einzelnen Gemeinden wurden nicht befragt. Die hier dargestellten Netto-Ausgaben ergeben sich aufgrund der Nennungen der anderen AkteurInnen.

In Abbildung 14 erfolgt ein Gesamtüberblick über die Transferströme im ÖPNRV im Bundesland Salzburg. Abbildung 15 und Abbildung 16 geben einen Überblick über die Einnahmen- und Ausgabenstruktur der wichtigsten AkteurInnen. Dabei werden zusätzlich zu den Transferströmen auch weitere Einnahmen und Ausgaben dargestellt.

¹² Hierbei wurde die Summe an Einnahmen der Summe an Ausgaben gegenübergestellt.

Abbildung 14: Transferströme im ÖPNRV, 2014 (Salzburg)

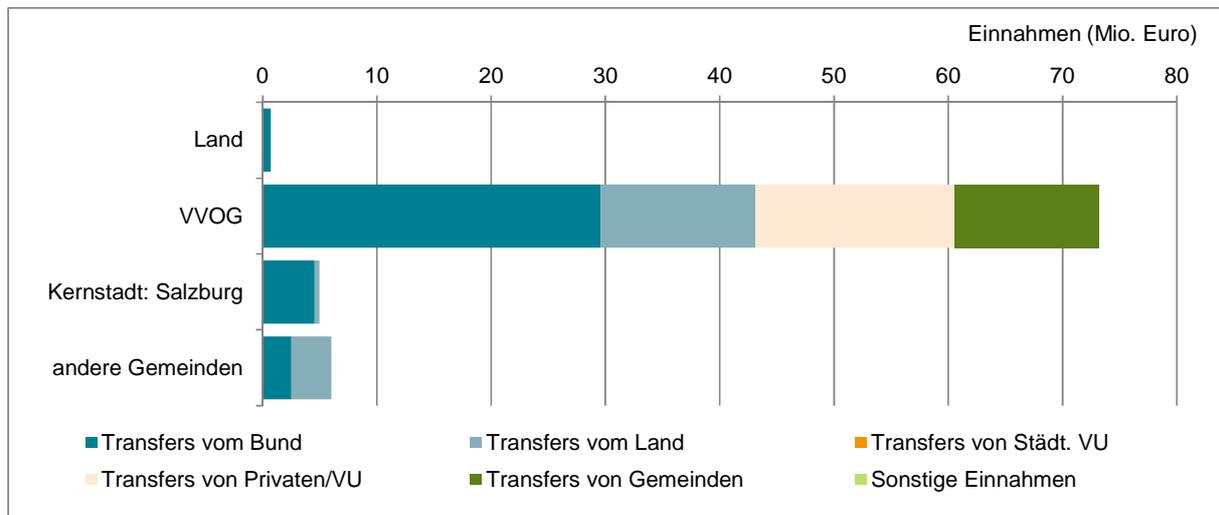


© KDZ 2016

Legende: Bestellerf. = Bestellerförderung, EVU = Eisenbahnverkehrsunternehmen, GAF = Gemeindeausgleichsfonds, GuF = Grund- und Finanzierungsverträge, SLF = Schüler- und Lehrlingsfreifahrt, VU = Verkehrsunternehmen, VVOG = Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft, §20 = Finanzausgleichsgesetz §20

Quelle: Land Salzburg, Stadt Salzburg, SVG: Transfererhebung ÖPNRV 2015 bzw. 2016, KDZ eigene Darstellung 2017.

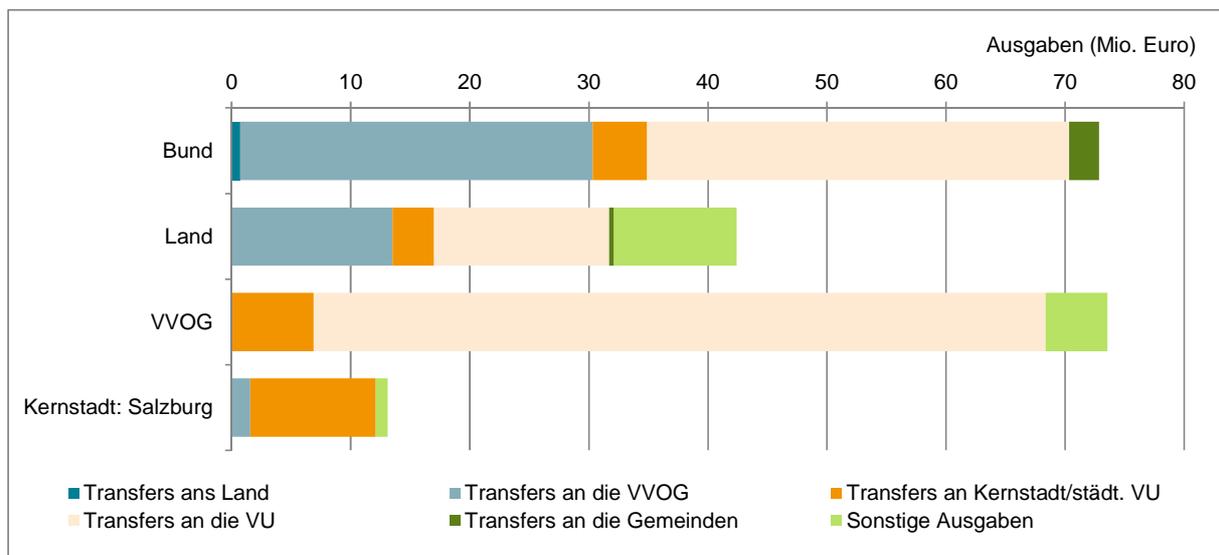
Abbildung 15: Einnahmenstruktur im stadtreionalen ÖPNRV, 2014 (Salzburg)



Quelle: Land Salzburg, Stadt Salzburg, SVG: Transfererhebung ÖPNRV 2015 bzw. 2016, KDZ eigene Darstellung 2017.

Anmerkung: Die einzelnen Gemeinden wurden nicht befragt. Die hier dargestellten Einnahmen ergeben sich aufgrund der Transferausgaben der anderen AkteurInnen.

Abbildung 16: Ausgabenstruktur im stadtreionalen ÖPNRV, 2014 (Salzburg)



Quelle: Land Salzburg, Stadt Salzburg, SVG: Transfererhebung ÖPNRV 2015 bzw. 2016, KDZ eigene Darstellung 2017.

4 Finanzierungsströme im ÖPNRV Steiermark

Das Land Steiermark fungiert primär als Finanzier von ÖBB und privaten EVU sowie der VVOG (StVG). Die Stadt Graz finanziert den städtischen ÖPNRV im Rahmen der stadteigenen Holding Graz Linien (HGL), sie trägt jedoch auch wesentlich zur Finanzierung der VVOG bei und ist im Lenkungsausschuss der VVOG vertreten.

Bund

Insgesamt wendet der Bund für den Schienen-Nahverkehr 63,51 Mio. Euro und für den weiteren ÖPNRV insgesamt 74,65 Mio. Euro auf. Bei letzterem stehen zahlenmäßig an erster Stelle die Zahlungen an die StVG, die in Summe 65,39 Mio. Euro ausmachten. Die sonstigen Transferströme entfallen auf die FAG-Mittel und die Bestellerförderungen für Land und Gemeinden in der Höhe von 9,26 Mio. Euro.

Land Steiermark

An Bundesmitteln erhält das Land lediglich 440 Tsd. Euro an Bestellerförderung. Die VVOG erhielt 47,7 Mio. Euro für Verkehrsdienstbestellungen und Abgangsdeckung. Der Finanzierungsbeitrag an die EVU setzt sich überwiegend aus Infrastruktur-, aber auch aus Bestelleistungen zusammen, und betrug insgesamt 37,45 Mio. Euro. Dagegen sind die Zuschüsse, die vom Land an die Stadt Graz sowie die Steirischen Gemeinden geleistet werden, mit 0,53 Mio. Euro vergleichsweise gering.

Stadt Graz

Die Stadt Graz erhielt Bundesmittel in der Höhe von 7,37 Mio. Euro, wovon 7,17 Mio. Euro auf FAG-§20-Mittel und der Rest auf Bestellerförderungen entfällt. Die Basisfinanzierung der stadteigenen HGL schlug demgegenüber im Berichtsjahr mit 56,54 Mio. Euro zu Buche. Zudem wurden auch Zahlungen an die StVG in der Höhe von 6,5 Mio. Euro geleistet.

Zusätzlich bestehen im städtischen Verkehrsunternehmen 8 Mio. Euro an nicht gedeckten Ausgaben, welche nicht durch direkte Zuschüsse der Stadt gedeckt werden.¹³

Weitere Gemeinden

Die restlichen Gemeinden der Steiermark haben in Summe vergleichsweise geringe ÖPNRV-Einnahmen und -Ausgaben zu verzeichnen. 1,60 Mio. Euro Einnahmen aus FAG-Mitteln sowie Zuschüssen vom Land standen 1,55 Mio. Euro an Ausgaben für Verkehrsdienstbestellungen gegenüber, die an die StVG überwiesen wurden. In welchem Ausmaß noch zusätzliche Ausgaben im Rahmen von gemeindeeigenen Verkehrsleistungen oder für direkte Leistungsbestellungen bei regionalen VU bestehen, wurde hier nicht erhoben.

VVOG: StVG

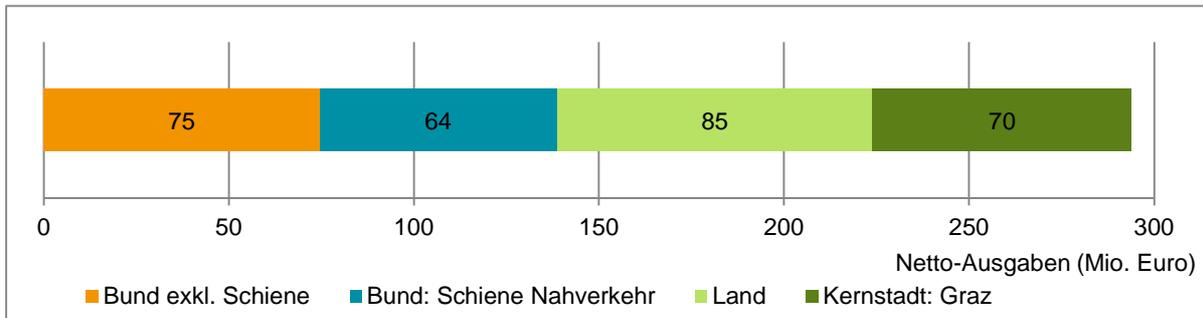
Die VVOG wendete insgesamt 127 Mio. Euro für die regionalen VU auf. Dem stehen Einnahmen von den regionalen VU von gesamt 36,12 Mio. Euro gegenüber. Auch bestehen intensive Finanzierungsbeziehungen mit der Holding Graz Linien. Hier waren im Berichtsjahr Ausgaben der StVG von 55,65 Mio. Euro sowie Einnahmen von der HGL von 43,13 Mio. Euro zu verzeichnen.

¹³ Siehe KDZ-Studie: Mitterer et. al.: Finanzierungsströme im städtischen ÖPNV, 2016.

Einnahmen und Ausgaben im Überblick

Wie sich die Netto-Ausgaben¹⁴ auf die Gebietskörperschaften verteilen, ist in Abbildung 17 dargestellt. Die größten Anteile entfielen dabei auf den Bund mit 47 Prozent und das Land mit 29 Prozent, gefolgt von der Stadt Graz mit 24 Prozent.

Abbildung 17: Netto-Ausgaben der Gebietskörperschaften, 2014 (Steiermark)



Quelle: Land Steiermark, Stadt Graz, StVG: Transfererhebung ÖPNRV 2015 bzw. 2016, KDZ eigene Darstellung 2017.

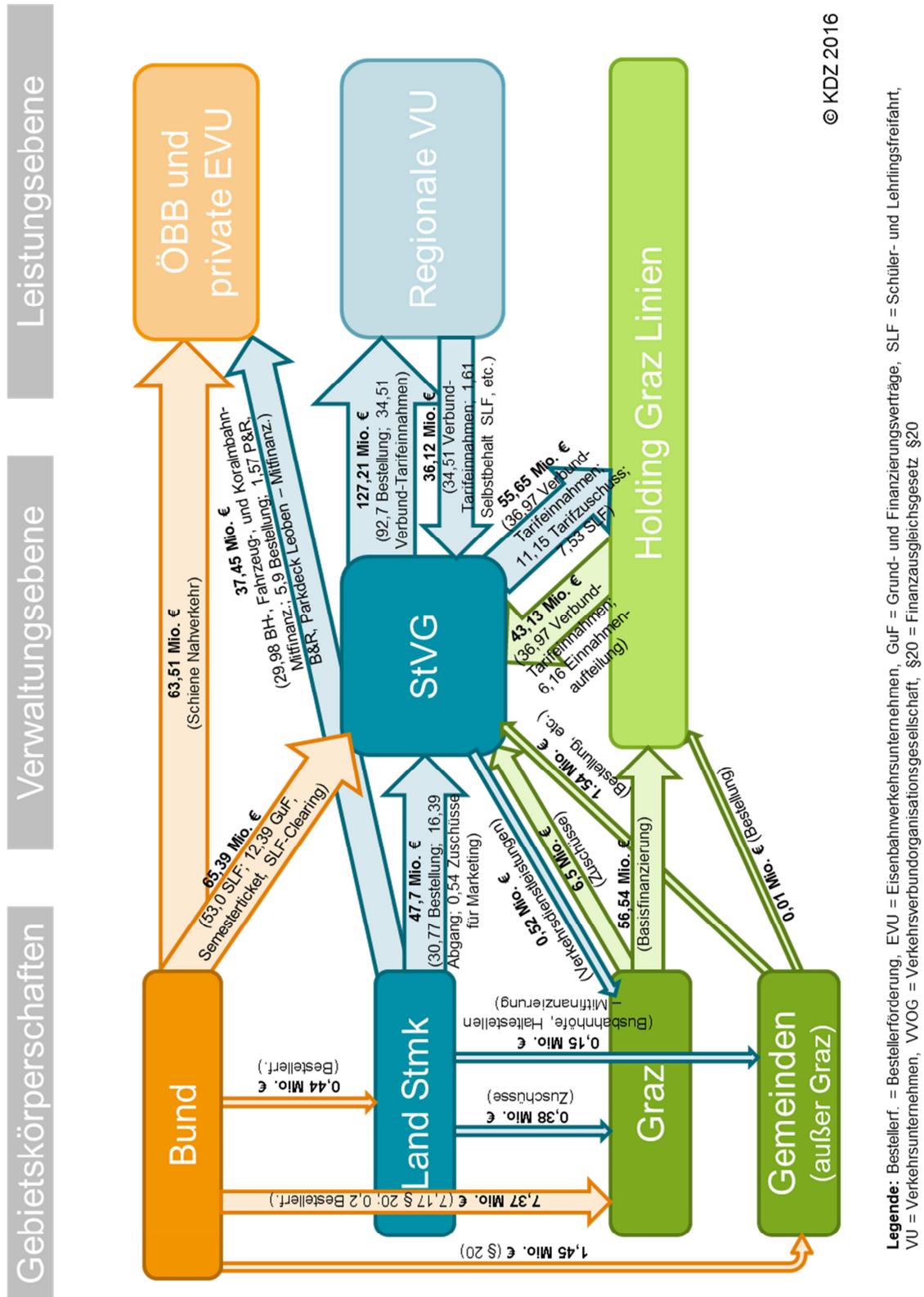
Anmerkung: Kernstadt inkl. nicht durch direkte Zuschüsse der Stadt finanzierte Abgänge der städt. Verkehrsbetriebe.

Die einzelnen Gemeinden wurden nicht befragt. Die hier dargestellten Einnahmen ergeben sich aufgrund der Transferausgaben der anderen AkteurlInnen.

In Abbildung 18 erfolgt ein Gesamtüberblick über die Transferströme im ÖPNRV im Bundesland Steiermark. Abbildung 19 und Abbildung 20 geben einen Überblick über die Einnahmen- und Ausgabenstruktur der wichtigsten AkteurlInnen. Dabei werden zusätzlich zu den Transferströmen auch weitere Einnahmen und Ausgaben dargestellt.

¹⁴ Hierbei wurde die Summe an Einnahmen der Summe an Ausgaben gegenübergestellt.

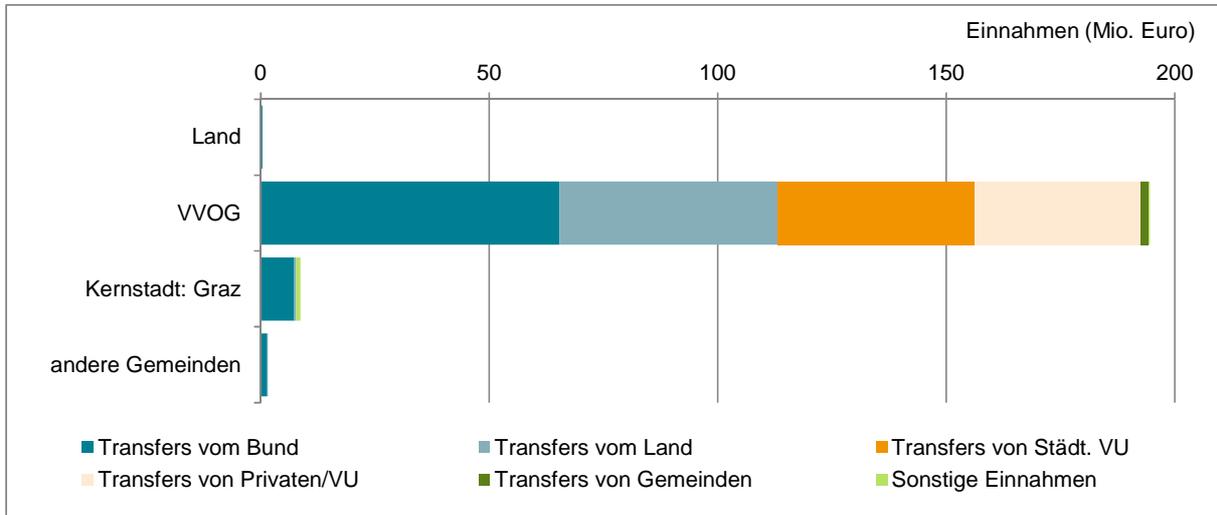
Abbildung 18: Transferströme im ÖPNRV, 2014 (Steiermark)



© KDZ 2016

Quelle: Land Steiermark, Stadt Graz, StVG: Transfererhebung ÖPNRV 2015 bzw. 2016, KDZ eigene Darstellung 2017.

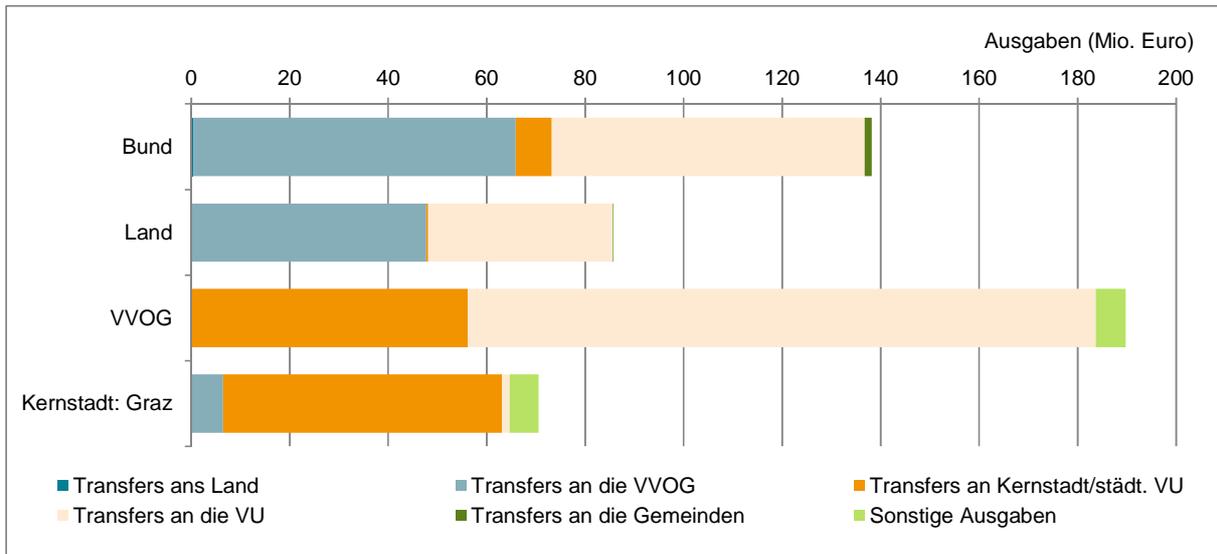
Abbildung 19: Einnahmenstruktur im stadtreionalen ÖPNRV, 2014 (Steiermark)



Quelle: Land Steiermark, Stadt Graz, StVG: Transfererhebung ÖPNRV 2015 bzw. 2016, KDZ eigene Darstellung 2017.

Anmerkung: Die einzelnen Gemeinden wurden nicht befragt. Die hier dargestellten Einnahmen ergeben sich aufgrund der Transferausgaben der anderen AkteurlInnen.

Abbildung 20: Ausgabenstruktur im stadtreionalen ÖPNRV, 2014 (Steiermark)



Quelle: Land Steiermark, Stadt Graz, StVG: Transfererhebung ÖPNRV 2015 bzw. 2016, KDZ eigene Darstellung 2017.

5 Finanzierungsströme im ÖPNRV Tirol

Neben den Gebietskörperschaften – dem Bund, dem Land, der Kernstadt Innsbruck und den weiteren Gemeinden – nimmt die VTG als VVOG Tirols eine zentrale Rolle ein. Der überwiegende Teil der Finanzströme verläuft in Tirol über die VTG. Große Bedeutung hat auf der Leistungsebene neben den EVU und den regionalen VU die IVB als städtisches Verkehrsunternehmen, die neben dem Innsbrucker Stadtgebiet auch regionale Linien bedient.

Bund

Insgesamt 39,00 Mio. Euro wendet der Bund für den Schienen-Nahverkehr auf, weitere 42,66 Mio. Euro für den weiteren ÖPNRV. Das Land Tirol erhielt 6,73 Mio. Euro im Rahmen der Grund- und Finanzierungsverträge. Der restliche Betrag entfiel auf die Tiroler Gemeinden, wobei die Stadt Innsbruck mit fast 5 Mio. Euro den bei weitem größten Zuschuss erhielt.

Land Tirol

In Tirol werden die Zahlungen nach den Grund- und Finanzierungsverträgen vom Bund an das Land Tirol überwiesen – und zwar 6,73 Mio. Euro. Eine Besonderheit stellt zudem die Überweisung von 5,75 Mio. Euro an MÖSt-Mitteln an die Stadt Innsbruck dar. An die VTG wurden für die Bestellung von Verkehrsdiensten insgesamt 73,42 Mio. Euro überwiesen. Dagegen werden die Zahlungen an die EVU durch die VTG abgewickelt.

Stadt Innsbruck

Die Stadt Innsbruck erhielt FAG-Mittel von 4,86 Mio. Euro und die bereits angesprochenen MÖSt-Mittel von 5,75 Mio. Euro. Demgegenüber standen im Berichtsjahr Zahlungen von 33,7 Mio. Euro für Basisfinanzierung und Abgangsdeckung an die überwiegend in städtischem Eigentum befindlichen IVB zu Buche.

Zusätzlich bestehen im städtischen Verkehrsunternehmen 13 Mio. Euro an nicht gedeckten Ausgaben, welche nicht durch direkte Zuschüsse der Stadt gedeckt werden.¹⁵

Weitere Gemeinden

Den weiteren Tiroler Gemeinden wurden Bundesmittel in der Höhe von insgesamt 1,47 Mio. Euro zugewiesen. Ausgabenseitig wurden 8,13 Mio. Euro für die Bestellung von Verkehrsdiensten an die VTG überwiesen.

VVOG: VTG

Die VTG erhielt Zahlungen von Bund, Ländern und Gemeinden. Der wichtigste Finanzier war das Land Tirol mit 73,42 Mio. Euro, wobei hier auch die Mittel aus den Grund- und Finanzierungsverträgen enthalten sind. Vom Bund wurden überwiegend für die Finanzierung der Schüler- und Lehrlingsfreifahrt 29,6 Mio. Euro überwiesen. Die Zahlungen der Gemeinden betragen 8,13 Mio. Euro.

In Tirol wird der bei weitem überwiegende Anteil der Zahlungen der VTG für die Bestellung von Verkehrsdiensten bei regionalen Verkehrsunternehmen aufgewendet (142,06 Mio. Euro). Die Zahlungen an die ÖBB und die privaten EVU, die in Tirol durch die VVOG erfolgen, betragen

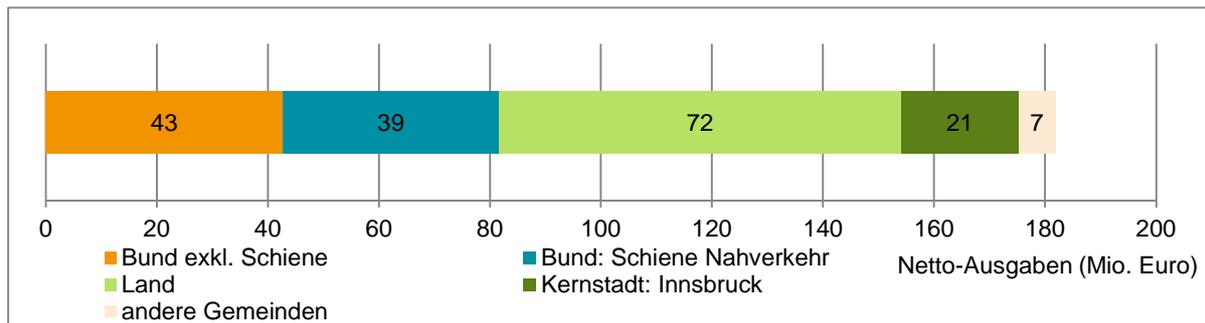
¹⁵ Siehe KDZ-Studie: Mitterer et. al.: Finanzierungsströme im städtischen ÖPNV, 2016.

5,41 Mio. für die Eisenbahninfrastruktur. An die IVB wurden 9,78 Mio. Euro überwiesen, wovon auf die Schüler- und Lehrlingsfreifahrt 4,31 Mio. Euro entfielen.

Einnahmen und Ausgaben im Überblick

Wie sich die Netto-Ausgaben auf die Gebietskörperschaften verteilen, ist in Abbildung 21 dargestellt.¹⁶ In Tirol werden 45 Prozent der Netto-Ausgaben im ÖPNRV durch den Bund und 40 Prozent der Netto-Ausgaben durch das Land getragen. Der Anteil der Stadt Innsbruck inkl. städtischem Verkehrsunternehmen beträgt 12 Prozent. Die weiteren Gemeinden (ohne vollständige Zusatzbestellungen) bewegen sich bei 4 Prozent.

Abbildung 21: Netto-Ausgaben der Gebietskörperschaften, 2014 (Tirol)



Quelle: Land Tirol, Stadt Innsbruck, VTG: Transfererhebung ÖPNRV 2015 bzw. 2016, KDZ eigene Darstellung 2017.

Anmerkung: Kernstadt inkl. nicht durch direkte Zuschüsse der Stadt finanzierte Abgänge der städt. Verkehrsbetriebe.

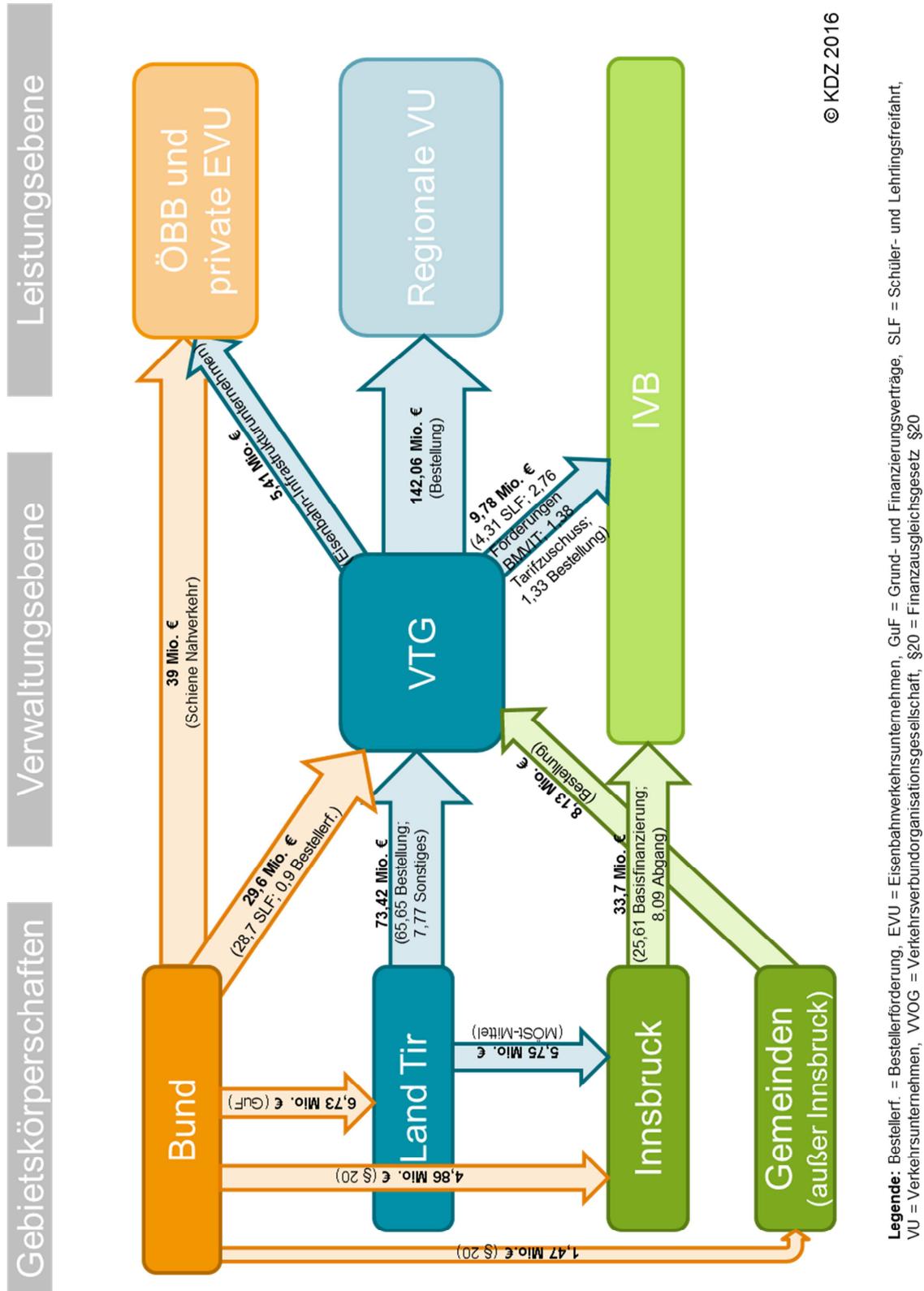
Die einzelnen Gemeinden wurden nicht befragt. Die hier dargestellten Netto-Ausgaben ergeben sich aufgrund der Nennungen der anderen AkteurlInnen.

In Abbildung 22 erfolgt ein Gesamtüberblick über die Transferströme im ÖPNRV im Bundesland Tirol. Abbildung 23 und Abbildung 24 geben einen Überblick über die Einnahmen- und Ausgabenstruktur der wichtigsten AkteurlInnen. Dabei werden zusätzlich zu den Transferströmen auch weitere Einnahmen und Ausgaben dargestellt.

Bei der Einnahmenstruktur ist bei der VVOG auf die ÖPNRV-Überweisung von insgesamt 7,68 Mio. Euro von Seilbahnen, Tourismusverbänden und Dritten an die VTG zu verweisen, die sich aus der besonderen Rolle Tirols als Tourismusland erklären.

¹⁶ Hierbei wurde die Summe an Einnahmen der Summe an Ausgaben gegenübergestellt.

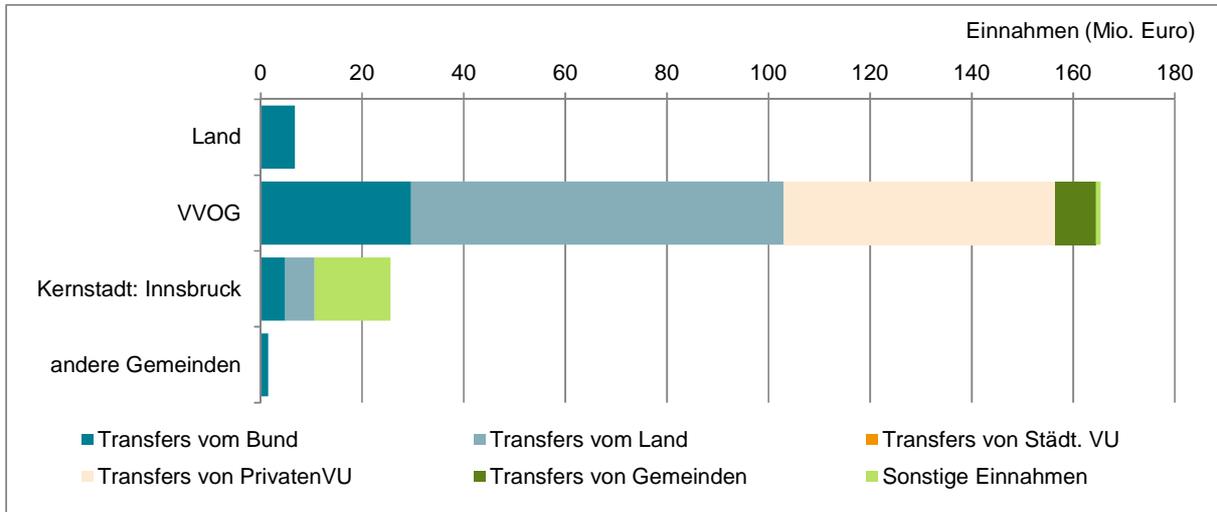
Abbildung 22: Transferströme im ÖPNRV, 2014 (Tirol)



Legende: Bestellerf. = Bestellerförderung, EVU = Eisenbahnverkehrsunternehmen, GuF = Grund- und Finanzierungsverträge, SLF = Schüler- und Lehrlingsfreifahrt, VU = Verkehrsunternehmen, VVOG = Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft, §20 = Finanzausgleichsgesetz §20

Quelle: Land Tirol, Stadt Innsbruck, VTG: Transfererhebung ÖPNRV 2015 bzw. 2016, KDZ eigene Darstellung 2017.

Abbildung 23: Einnahmenstruktur im stadtreionalen ÖPNRV, 2014 (Tirol)



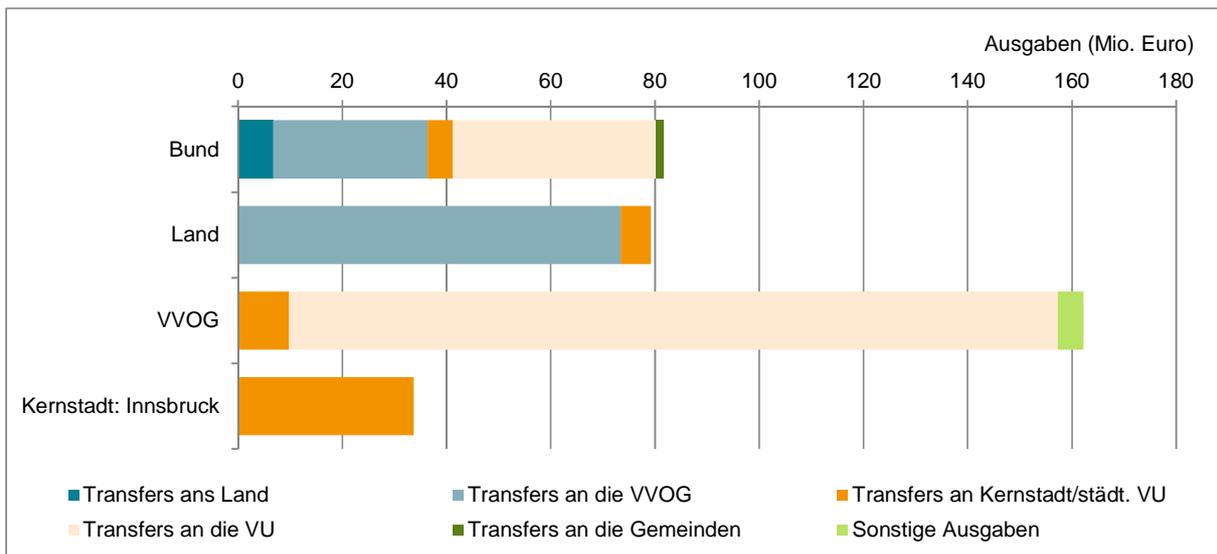
Quelle: Land Tirol, Stadt Innsbruck, VTG: Transfererhebung ÖPNRV 2015 bzw. 2016, KDZ eigene Darstellung 2017.

Anmerkung: Transfers von Privaten inkl. Einnahmen von Seilbahnen, Tourismusverbänden und Dritten.

Sonstige Einnahmen der Kernstadt sind stark schwankende Einnahmen aus Beteiligungen.

Die einzelnen Gemeinden wurden nicht befragt. Die hier dargestellten Einnahmen ergeben sich aufgrund der Transferausgaben der anderen AkteureInnen.

Abbildung 24: Ausgabenstruktur im stadtreionalen ÖPNRV, 2014 (Tirol)



Quelle: Land Tirol, Stadt Innsbruck, VTG: Transfererhebung ÖPNRV 2015 bzw. 2016, KDZ eigene Darstellung 2017.

6 Finanzierungsströme im ÖPNRV Vorarlberg

Die Finanzierungsverflechtungen in Vorarlberg sind etwas komplexer, weil hier als bedeutender Akteur zusätzlich die Gemeindeverbände hinzuzuzählen sind. Diese übernehmen, wie bereits im Hauptbericht beschrieben, wichtige Aufgaben im Bereich des ÖPNRV. Insbesondere die Bestellung der Verkehrsdienste wird von ihnen übernommen, wodurch sie hinsichtlich der Finanzierung teilweise die Aufgaben der VVOG (VVV) übernehmen. Eine weitere Besonderheit Vorarlbergs sind die Finanzierungsbeiträge, die von den Gemeinden an die VVOG überwiesen werden.

Bund

Insgesamt 19,57 Mio. Euro wendet der Bund für den Schienen-Nahverkehr auf, weitere 27,00 Mio. Euro entfallen auf den weiteren ÖPNRV. Davon entfallen 24 Mio. Euro auf die VVOG. Das Land erhält keine Bundesmittel für den ÖPNRV, da diese direkt an die VVOG gehen. Dagegen erhielten die Gemeinden Vorarlbergs in Summe etwa 3 Mio. Euro FAG-Mittel, wovon ein Anteil von 0,21 Mio. Euro auf die Stadt Bregenz entfällt.

Land Vorarlberg

Das Land Vorarlberg erhält keine Beiträge vom Bund, da auch die Bestellerförderungen an den VVV ausbezahlt werden. Ferner ist erwähnenswert, dass an den VVV nur Bestelleistungen in der Höhe von 2,95 Mio. Euro überwiesen wurden. Dagegen erhalten die Gemeindeverbände größere Finanzmittel vom Land in der Höhe von 4,93 Mio. Euro. Des Weiteren wurden 9,17 Mio. Euro an Zuschüssen an die Stadt Bregenz sowie die Vorarlberger Gemeinden geleistet. Das Land ist außerdem ein wichtiger Finanzier der EVU, denen für Bestelleistungen und Schieneninfrastruktur in Summe 13,36 Mio. Euro überwiesen wurden.

Stadt Bregenz

Die Stadt Bregenz hat die Abgangsdeckung für die Stadtwerke Bregenz zu tragen, die 590 Tsd. Euro ausmachte.

Zusätzlich bestehen im städtischen Verkehrsunternehmen 0,4 Mio. Euro an nicht gedeckten Ausgaben, welche nicht durch direkte Zuschüsse der Stadt gedeckt werden.¹⁷

Weitere Gemeinden

Die weiteren Gemeinden erhielten 8,56 Mio. Euro an Zuschüssen vom Land sowie 2,96 Mio. Euro an FAG-Mitteln. Ausgabenseitig sind die quantitativ größten Beträge bei den Zahlungen an die Gemeindeverbände zu finden, die die Verkehrsdienstbestellungen für die Gemeinden übernehmen. Davon sind 4,72 Mio. Euro für den Gemeindeverband Unteres Rheintal erfasst. Die Beiträge der Gemeinden an die weiteren Gemeindeverbände wurden nicht erfasst.

Die an den VVV geleisteten Verbundbeiträge standen mit insgesamt 1 Mio. Euro zu Buche. Dagegen wurden durch den VVV im Berichtsjahr an Zuschüssen für den ÖPNRV in Summe 1,62 Mio. Euro an die Gemeinden überwiesen.

¹⁷ Siehe KDZ-Studie: Mitterer et. al.: Finanzierungsströme im städtischen ÖPNV, 2016.

Gemeindeverbände

Das Budget der Gemeindeverbände wird aus den Einnahmen von VVV, Land und Gemeinden gespeist. In den Finanzierungsströmen vom VVV ist unter anderem die Schüler- und Lehrlingsfreifahrt enthalten. Vom Land erhalten die Gemeindeverbände die „MÖSt-Mittel“. Die Beiträge der Gemeinden setzen sich aus Zuschüssen der jeweiligen Mitgliedsgemeinden der Gemeindeverbände zusammen.

In der Abbildung findet sich eine getrennte Darstellung des Gemeindeverbandes Unteres Rheintal und den weiteren Gemeindeverbänden. Nur beim Gemeindeverband Unteres Rheintal wurden sämtliche Einnahmen und Ausgaben erfasst.

VVOG: VVV

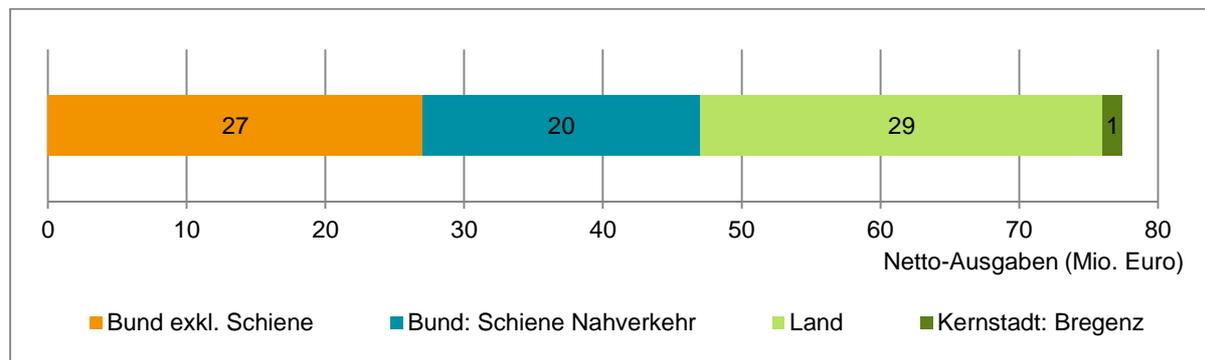
Die VVOG hat in Vorarlberg im Bereich der Finanzierungsströme eine andere Rolle als die VVOG der anderen Bundesländer inne. Der VVV erhielt Bundesmittel in der Höhe von 23,83 Mio. Euro, wovon allein auf die Schüler- und Lehrlingsfreifahrt 19,7 Mio. Euro entfallen. Anders als bei den VVOG der anderen Länder werden diese Mittel zum überwiegenden Teil direkt an die Gemeindeverbände weitergegeben. Die Ausgaben des VVV für Bestelleistungen sind dagegen vergleichsweise gering.

Einnahmen und Ausgaben im Überblick

Wie sich die Netto-Ausgaben¹⁸ auf Bund, Land und Kernstadt verteilen, ist in Abbildung 25 dargestellt. Bei den Gemeinden ist darauf zu verweisen, dass nicht erhoben wurde, in welchem Ausmaß Beiträge der Gemeinden für die Summe der Gemeindeverbände bestehen bzw. inwieweit Gemeinden noch eigene Verkehrsleistungen erbringen. Diese sind daher nicht dargestellt. Die Gemeindeverbände wurden in der Abbildung nicht aufgenommen, da hier jeweils ausgewogene Budgets bestehen.

Ohne Berücksichtigung der Gemeindeebene tragen der Bund 61 Prozent und das Land 38 Prozent der Netto-Ausgaben im ÖPNRV. Die Stadt Bregenz trägt – außerhalb des Gemeindeverbandes – mit 2 Prozent einen vergleichsweise geringen Anteil.

Abbildung 25: Netto-Ausgaben von Bund, Land und Kernstadt, 2014 (Vorarlberg)



Quelle: Land Vorarlberg, Stadt Bregenz, VVV, Gemeindeverband Unteres Rheintal: Transfererhebung ÖPNRV 2015 bzw. 2016, KDZ eigene Darstellung 2017.

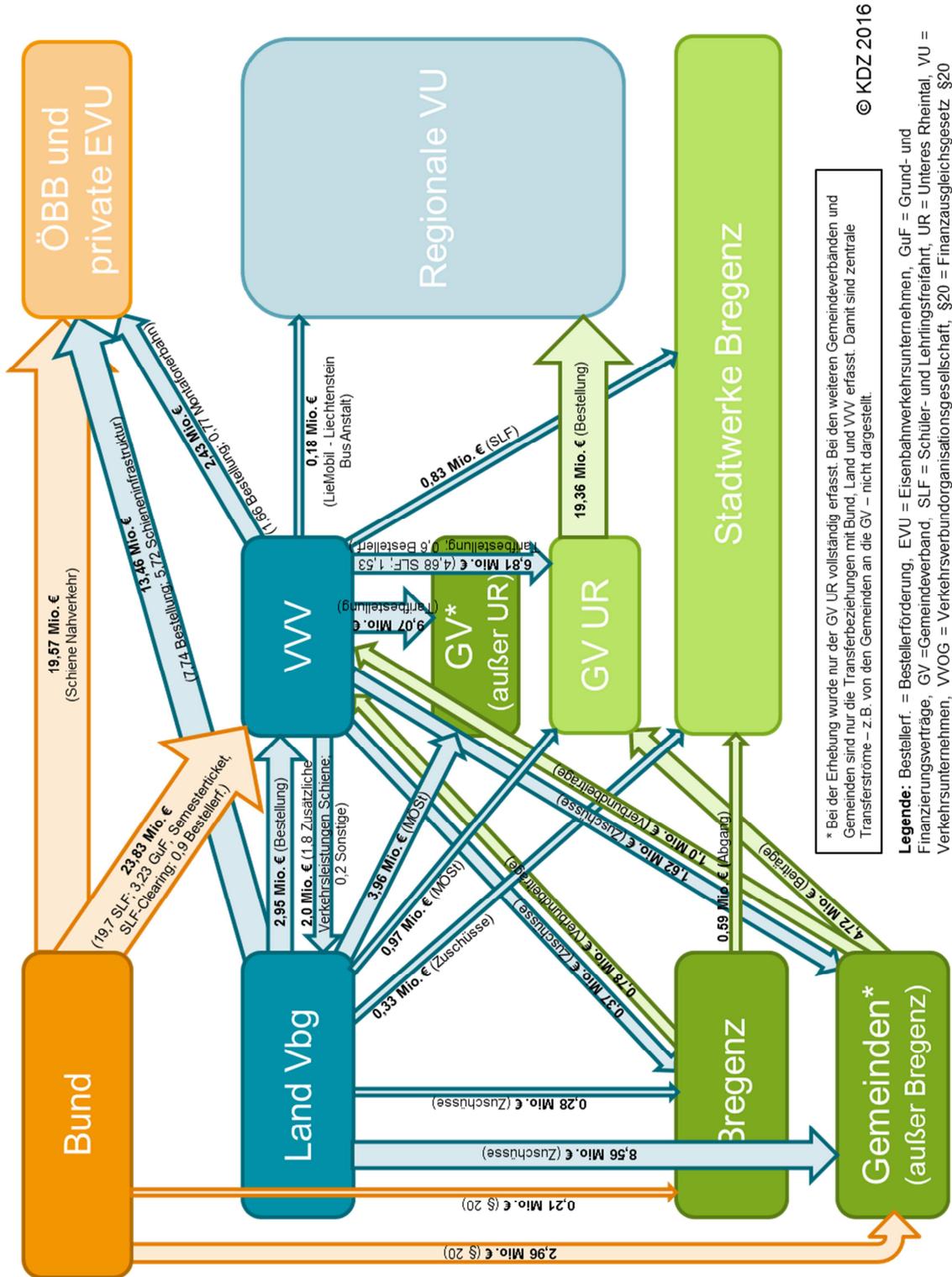
Anmerkung: Kernstadt inkl. nicht durch direkte Zuschüsse der Stadt finanzierte Abgänge der städt. Verkehrsbetriebe.

Darstellung exkl. Netto-Ausgaben der weiteren Gemeinden, da diese nicht vollständig erhoben wurden.

¹⁸ Hierbei wurde die Summe an Einnahmen der Summe an Ausgaben gegenübergestellt.

In Abbildung 26 erfolgt ein Gesamtüberblick über die Transferströme im ÖPNRV im Bundesland Vorarlberg.

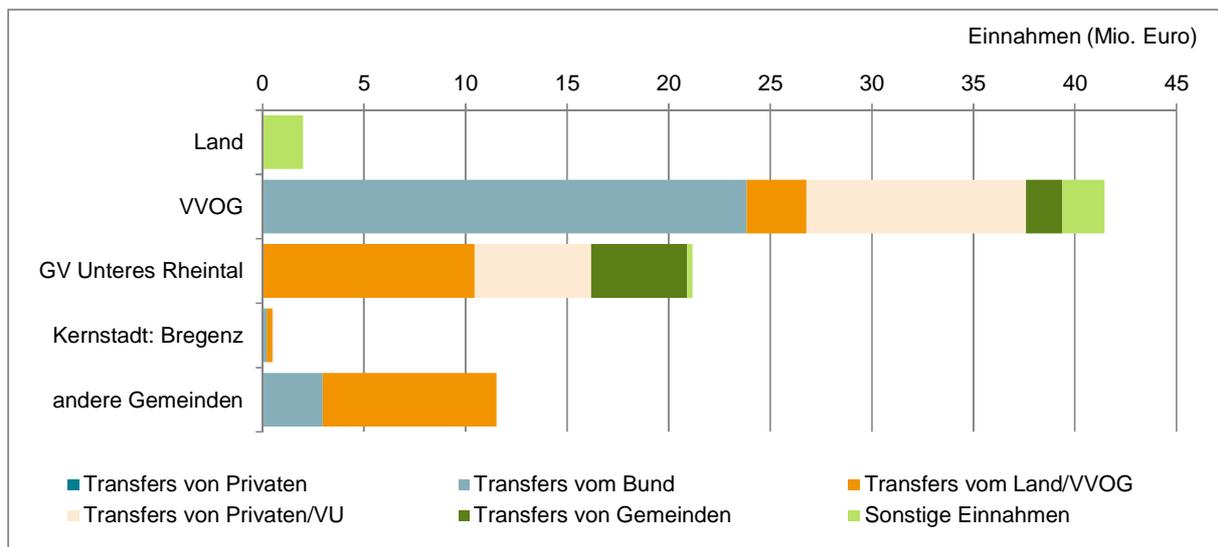
Abbildung 26: Transferströme im ÖPNRV, 2014 (Vorarlberg)



Quelle: Land Vorarlberg, Stadt Bregenz, VVV; Gemeindeverband Unteres Rheintal: Transfererhebung ÖPNRV 2015 bzw. 2016, KDZ eigene Darstellung 2017.

Abbildung 27 und Abbildung 28 geben einen Überblick über die Einnahmen- und Ausgabenstruktur der wichtigsten AkteurInnen. Dabei werden zusätzlich zu den Transferströmen auch weitere Einnahmen und Ausgaben dargestellt. Die vergleichsweise hohen sonstigen Ausgaben der VVOG entfallen auf den laufenden Betrieb.

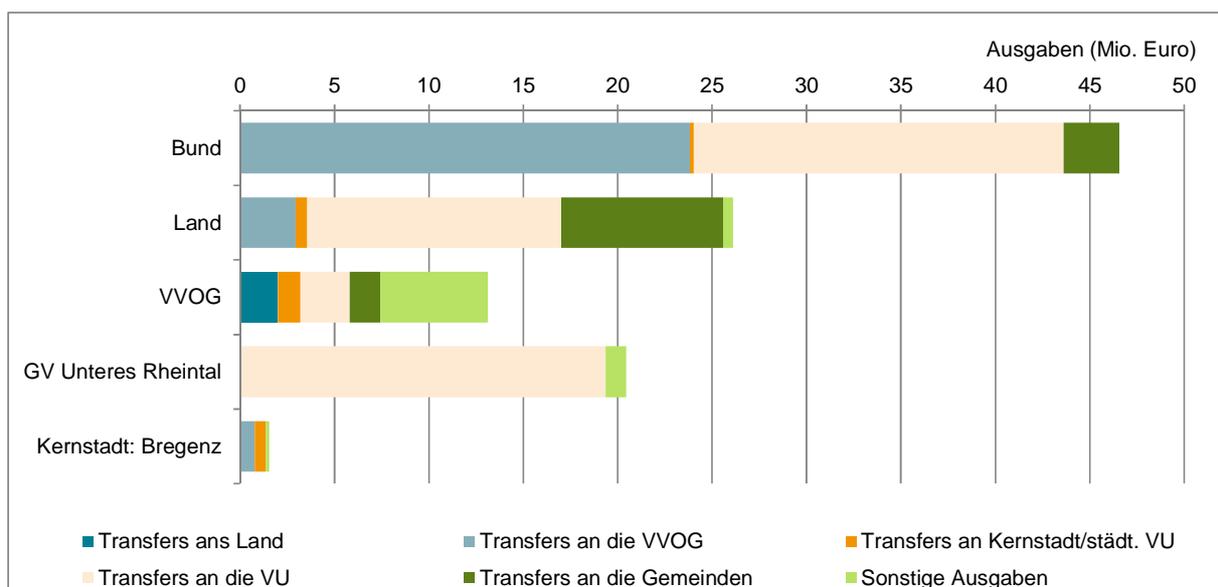
Abbildung 27: Einnahmenstruktur im stadtregionalen ÖPNRV, 2014 (Vorarlberg)



Quelle: Land Vorarlberg, Stadt Bregenz, VVV; Gemeindeverband Unteres Rheintal: Transfererhebung ÖPNRV 2015 bzw. 2016, KDZ eigene Darstellung 2017.

Anmerkung: Die einzelnen Gemeinden wurden nicht befragt. Die hier dargestellten Einnahmen ergeben sich aufgrund der Transferausgaben der anderen AkteurInnen.

Abbildung 28: Ausgabenstruktur im stadtregionalen ÖPNRV, 2014 (Vorarlberg)



Quelle: Land Vorarlberg, Stadt Bregenz, VVV; Gemeindeverband Unteres Rheintal: Transfererhebung ÖPNRV 2015 bzw. 2016, KDZ eigene Darstellung 2017.

7 Finanzierungsströme im ÖPNRV: Wien, Niederösterreich, Burgenland

Neben den Ländern Burgenland und Niederösterreich besteht das Land Wien als Kernstadt mit dem städtischen Verkehrsunternehmen Wiener Linien. Auf der Verwaltungsebene existiert der VOR als VVOG, der das Gebiet aller drei Bundesländer umfasst. Als sonstige Gemeinden werden alle Gemeinden Niederösterreichs und des Burgenlandes inklusive derer Landeshauptstädte zusammengefasst.

Ein Charakteristikum stellen die hohen Finanzflüsse der Stadt Wien für die Bereitstellung des Wiener Stadtverkehrs dar. Eine Besonderheit ist in diesem Zusammenhang der Investitionszuschuss des Bundes für die Wiener U-Bahn.

Bund

In Wien, Niederösterreich und Burgenland wendet der Bund 315,05 Mio. Euro für den Schienen-Nahverkehr sowie 309,60 Mio. Euro für den weiteren ÖPNRV auf. Zu nennen sind hier einerseits Zahlungen an die VVOG in der Höhe von 179 Mio. Euro für v.a. die SLF sowie die GuF, andererseits Transfers über 182 Mio. Euro an die Stadt Wien im Rahmen des Finanzausgleichsgesetzes sowie mit einem Zuschuss zum U-Bahnausbau. Die weiteren Gemeinden erhalten noch rund 2 Mio. Euro v.a. im Rahmen des Finanzausgleichsgesetzes vom Bund.

Länder Niederösterreich und Burgenland

Die beiden Bundesländer tragen – neben dem Bund und der Stadt Wien – mit netto 135 Mio. Euro zur Finanzierung der ÖPNRV bei. Vorwiegend betrifft dies mit 94 Mio. Euro Bestellung und Abgangsdeckung bei der VVOG. Zudem bestehen Finanzierungsbeiträge der Länder an die ÖBB und die privaten EVU für Verkehrsdienstleistungen und die Infrastruktur in der Höhe von 36,69 Mio. Euro. Das Land Niederösterreich leistet zusätzlich Zuschüsse an die niederösterreichischen Gemeinden in der Höhe von 1,4 Mio. Euro. Diesen Ausgaben stehen nur geringe Einnahmen im Bereich der Bestellerförderung in der Höhe von 0,4 Mio. Euro gegenüber.

Wien

Wien nimmt als Kernstadt aufgrund der Größe und Doppelfunktion als Land und Stadt mit Netto-Ausgaben in der Höhe von 693 Mio. Euro eine Sonderstellung ein. Dies lässt sich auch an den hohen Zuschüssen des Bundes in der Höhe von 182 Mio. Euro, die neben den U-Bahn-Mitteln auch FAG-Mittel und die Bestellerförderung umfassen, ablesen.

Die zentralen Ausgaben der Stadt Wien betreffen die Wiener Linien, die insgesamt 912 Mio. Euro für die Basisfinanzierung und für sonstige Leistungen, wie Pensionen, erhielten. An den VOR wurden Verbundbeiträge sowie Beiträge zur Bestellung von Verkehrsdiensten in der Höhe von 21 Mio. Euro geleistet. Vergleichsweise geringe Zahlungen in der Höhe von 5 Mio. Euro leistete die Stadt Wien in Form von Investitionszuschüssen an nicht-städtische Verkehrs-unternehmen, wobei hier in erster Linie die Wiener Lokalbahnen (Badner Bahn) zu nennen sind.

Gemeinden

Neben den Mitteln laut FAG §20 erhalten die Gemeinden auch Bestellerförderungen, die in erster Linie der Stadt St. Pölten zugutekommen. Zusätzlich bestehen in Niederösterreich auch Zuschüsse vom Land. Insgesamt belaufen sich die Einnahmen der Gemeinden damit auf 3,65 Mio. Euro. 2014 bestellten die Gemeinden Niederösterreichs und des Burgenlandes insgesamt Verkehrsdienste in der Höhe von 6,91 Mio. Euro beim VOR.

VVOG: VOR

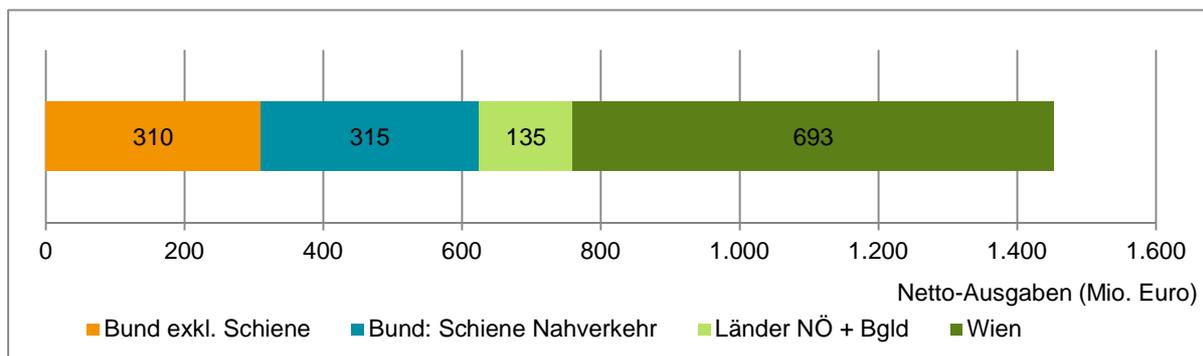
Zum VOR fließen Bundesmittel in der Höhe von 179 Mio. Euro im Rahmen der Schüler- und Lehrlingsfreifahrt sowie der Grund- und Finanzierungsverträge. Die Länder und Gemeinden (inklusive Wien) leisteten demgegenüber Zahlungen von 122 Mio. Euro an den VOR.

Der größte Teil der Einnahmen in der Höhe von 305 Mio. Euro wurde für die Finanzierung der Leistungen der regionalen Verkehrsunternehmen aufgewendet. 58 Mio. Euro wurden an die Wiener Linien überwiesen, die vor allem auf die Schüler- und Lehrlingsfreifahrt entfielen.

Einnahmen und Ausgaben im Überblick

Wie sich die Netto-Ausgaben auf die Gebietskörperschaften verteilen, ist in Abbildung 29 dargestellt. Hierbei wurde die Summe an Einnahmen der Summe an Ausgaben gegenübergestellt. Wien übernimmt in seiner Funktion als Land und Gemeinden mit 48 Prozent der Netto-Ausgaben den größten Teil der Finanzierung. Auf den Bund entfallen 43 Prozent, auf die Bundesländer Niederösterreich und Burgenland insgesamt 9 Prozent.

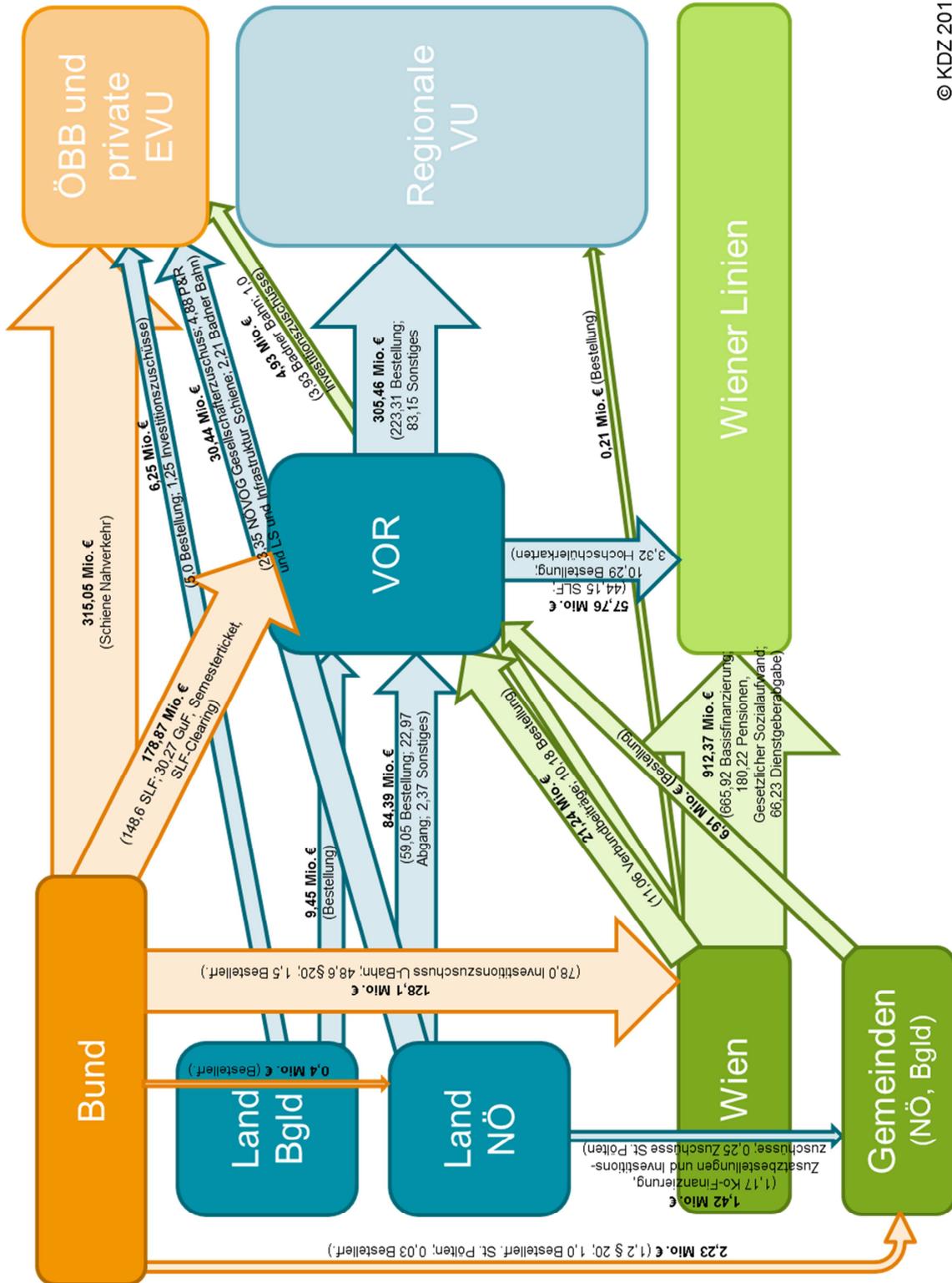
Abbildung 29: Netto-Ausgaben der Gebietskörperschaften, 2014 (Wien, Niederösterreich, Burgenland)



Quelle: Land Niederösterreich, Land Burgenland, Stadt Wien, VOR: Transfererhebung ÖPNRV 2015 bzw. 2016, KDZ eigene Darstellung 2017.

In Abbildung 30 erfolgt ein Gesamtüberblick über die Transferströme im ÖPNRV in den Bundesländern Wien, Niederösterreich und Burgenland. Abbildung 31 und Abbildung 32 geben einen Überblick über die Einnahmen- und Ausgabenstruktur der wichtigsten AkteurInnen. Dabei werden zusätzlich zu den Transferströmen auch weitere Einnahmen und Ausgaben dargestellt.

Abbildung 30: Transferströme im ÖPNRV, 2014 (Wien, Niederösterreich, Burgenland)

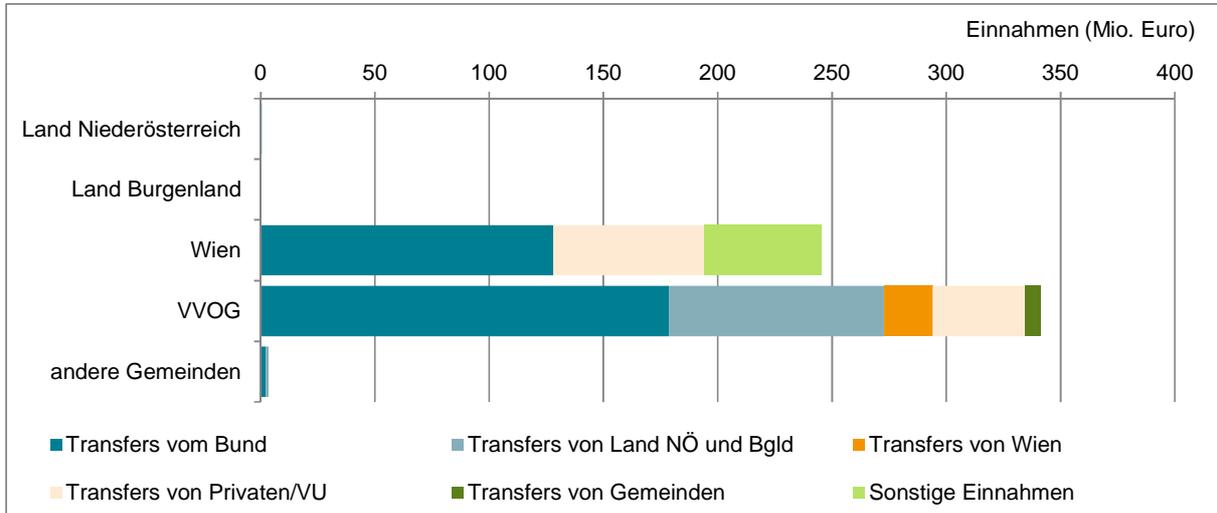


© KDZ 2016

Legende: Bestellerf. = Bestellerförderung, EVU = Eisenbahnverkehrsunternehmen, GuF = Grund- und Finanzierungsverträge, SLF = Schüler- und Lehrlingsfreifahrt, VU = Verkehrsunternehmen, VVOG = Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft, §20 = Finanzausgleichsgesetz §20

Quelle: Land Niederösterreich, Land Burgenland, Stadt Wien, VOR: Transfererhebung ÖPNRV 2015 bzw. 2016, KDZ eigene Darstellung 2017.

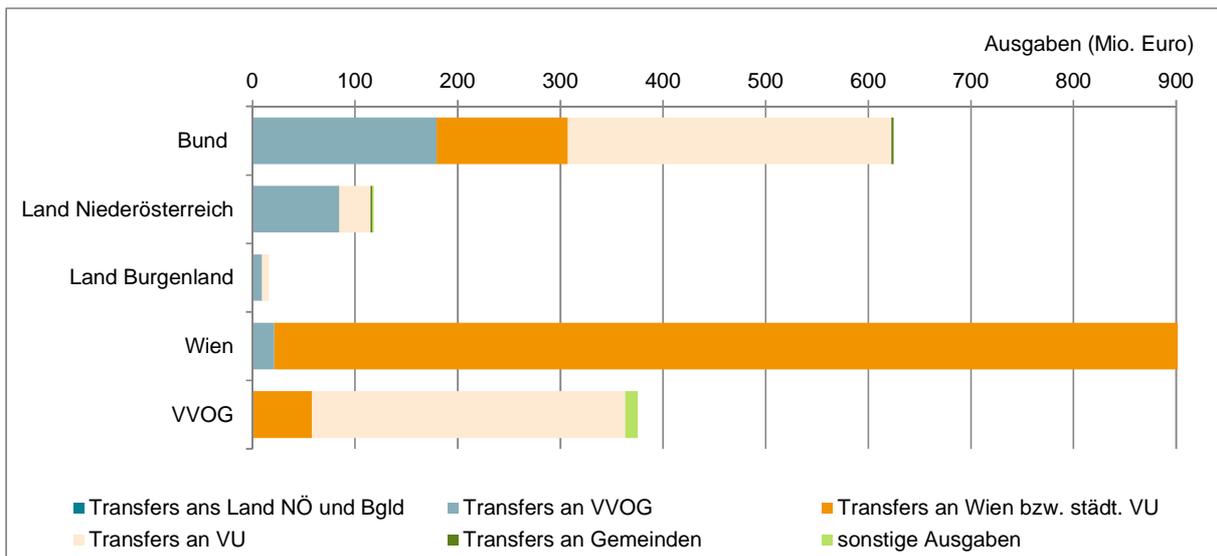
Abbildung 31: Einnahmenstruktur im stadtreionalen ÖPNRV, 2014 (Wien, Niederösterreich, Burgenland)



Quelle: Land Niederösterreich, Land Burgenland, Stadt Wien, VOR: Transfererhebung ÖPNRV 2015 bzw. 2016, KDZ eigene Darstellung 2017.

Anmerkung: Die einzelnen Gemeinden wurden nicht befragt. Die hier dargestellten Einnahmen ergeben sich aufgrund der Transferausgaben der anderen AkteurlInnen.

Abbildung 32: Ausgabenstruktur im stadtreionalen ÖPNRV, 2014 (Wien, Niederösterreich, Burgenland)



Quelle: Land Niederösterreich, Land Burgenland, Stadt Wien, VOR: Transfererhebung ÖPNRV 2015 bzw. 2016, KDZ eigene Darstellung 2017.

IV Anhang

1 Verzeichnisse

1.1 Abkürzungsverzeichnis

Bgld	Burgenland
BMF	Bundesministerium für Finanzen
BMFJ	Bundesministerium für Familien und Jugend
BMVIT	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
FAG	Finanzausgleichsgesetz
GAF	Gemeindeausgleichsfonds
GuF	Grund- und Finanzierungsvertrag
GV	Gemeindeverband
HGL	Holding Graz Linien
IVB	Innsbrucker Verkehrsbetriebe
Ktn	Kärnten
MÖSt	Mineralölsteuer
NÖ	Niederösterreich
NÖVOG	Niederösterreichische Verkehrsorganisationsges.m.b.H.
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
OÖ	Oberösterreich
OÖVG	Oberösterreichische Verkehrsverbund-Organisations GmbH Nfg. & Co KG
OÖVV	Oberösterreichischer Verkehrsverbund
ÖPNRV	Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
Sbg	Salzburg
SCHIG	Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH
SLF	SchülerInnen- und Lehrlingsfreifahrt
Stmk	Steiermark
StVG	Steirische Verkehrsverbund GmbH
SVG	Salzburger Verkehrsverbund GmbH
SVV	Salzburger Verkehrsverbund
Tir	Tirol
UR	Unteres Rheintal
Vbg	Vorarlberg
VKG	Verkehrsverbund Kärnten GesmbH
VOR	Verkehrsverbund Ost-Region (GmbH)
VTG	Verkehrsverbund Tirol GesmbH
VU	Verkehrsunternehmen
VVK	Verkehrsverbund Kärnten
VVNB	Verkehrsverbund Niederösterreich / Burgenland
VVOG	Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft
VVSt	Verkehrsverbund Steiermark
VVT	Verkehrsverbund Tirol
VVV	Verkehrsverbund Vorarlberg (GmbH)

1.2 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Wesentliche Transferströme im ÖPNRV	9
Abbildung 2: Netto-Ausgaben der Gebietskörperschaften, 2014	10
Abbildung 3: Finanzierungströme des Bundes im ÖPNRV 2014	13
Abbildung 4: Bundesmittel für den ÖPNRV nach Bundesländern 2014 (Exklusive Transfers an die ÖBB und private Eisenbahnverkehrsunternehmen außerhalb des Nahverkehrs)	14
Abbildung 5: Netto-Ausgaben der Gebietskörperschaften, 2014 (Kärnten)	16
Abbildung 6: Transferströme im ÖPNRV, 2014 (Kärnten)	17
Abbildung 7: Einnahmenstruktur im stadtreionalen ÖPNRV, 2014 (Kärnten)	18
Abbildung 8: Ausgabenstruktur im stadtreionalen ÖPNRV, 2014 (Kärnten)	18
Abbildung 9: Netto-Ausgaben der Gebietskörperschaften, 2014 (Oberösterreich)	20
Abbildung 10: Transferströme im ÖPNRV, 2014 (Oberösterreich)	21
Abbildung 11: Einnahmenstruktur im stadtreionalen ÖPNRV, 2014 (Oberösterreich)	22
Abbildung 12: Ausgabenstruktur im stadtreionalen ÖPNRV, 2014 (Oberösterreich)	22
Abbildung 13: Netto-Ausgaben der Gebietskörperschaften, 2014 (Salzburg)	24
Abbildung 14: Transferströme im ÖPNRV, 2014 (Salzburg)	25
Abbildung 15: Einnahmenstruktur im stadtreionalen ÖPNRV, 2014 (Salzburg)	26
Abbildung 16: Ausgabenstruktur im stadtreionalen ÖPNRV, 2014 (Salzburg)	26
Abbildung 17: Netto-Ausgaben der Gebietskörperschaften, 2014 (Steiermark)	28
Abbildung 18: Transferströme im ÖPNRV, 2014 (Steiermark)	29
Abbildung 19: Einnahmenstruktur im stadtreionalen ÖPNRV, 2014 (Steiermark)	30
Abbildung 20: Ausgabenstruktur im stadtreionalen ÖPNRV, 2014 (Steiermark)	30
Abbildung 21: Netto-Ausgaben der Gebietskörperschaften, 2014 (Tirol)	32
Abbildung 22: Transferströme im ÖPNRV, 2014 (Tirol)	33
Abbildung 23: Einnahmenstruktur im stadtreionalen ÖPNRV, 2014 (Tirol)	34
Abbildung 24: Ausgabenstruktur im stadtreionalen ÖPNRV, 2014 (Tirol)	34
Abbildung 25: Netto-Ausgaben von Bund, Land und Kernstadt, 2014 (Vorarlberg)	36
Abbildung 26: Transferströme im ÖPNRV, 2014 (Vorarlberg)	37
Abbildung 27: Einnahmenstruktur im stadtreionalen ÖPNRV, 2014 (Vorarlberg)	38
Abbildung 28: Ausgabenstruktur im stadtreionalen ÖPNRV, 2014 (Vorarlberg)	38
Abbildung 29: Netto-Ausgaben der Gebietskörperschaften, 2014 (Wien, Niederösterreich, Burgenland)	40
Abbildung 30: Transferströme im ÖPNRV, 2014 (Wien, Niederösterreich, Burgenland)	41
Abbildung 31: Einnahmenstruktur im stadtreionalen ÖPNRV, 2014 (Wien, Niederösterreich, Burgenland)	42
Abbildung 32: Ausgabenstruktur im stadtreionalen ÖPNRV, 2014 (Wien, Niederösterreich, Burgenland)	42

1.3 Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Netto-Ausgaben der Gebietskörperschaften nach Bundesland, 2014	11
Tabelle 2: Finanzierungsbeiträge des Bundes (BMVIT, BMFJ und BMF) zum ÖPNRV, 2014	12

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