

Finanzierung, Organisation und Steuerung des ÖPNRV sowie Handlungsnotwendigkeiten

ÖVG-Forum 28.3.2017, Linz

Dr.ⁱⁿ Karoline Mitterer

Inhalt

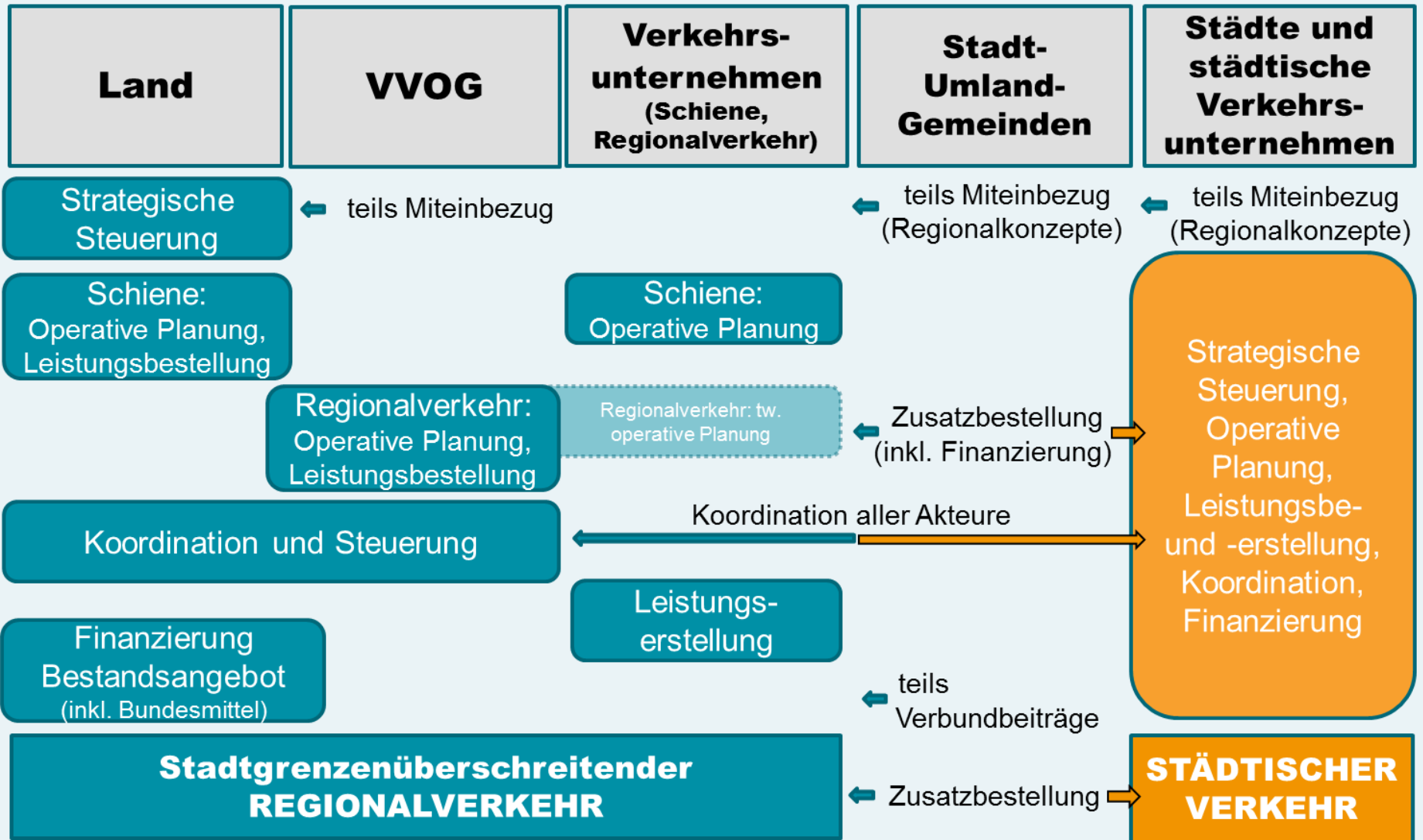
- ❑ **Organisation und Steuerung**
- ❑ **Finanzierungsströme**
- ❑ **Handlungsnotwendigkeiten**

ORGANISATION UND STEUERUNG

Quelle der folgenden Informationen:

Mitterer, Haindl, Hochholdinger: Stadtregionaler öffentlicher Verkehr,
November 2016

Akteure und Aufgaben im stadtregionalen ÖPNRV



Kritische Aspekte I

Finanzierung

- Unzureichende und ungesicherte Finanzierung
- knapper werdende Mittel (Konkurrenz zu anderen Aufgabenfeldern)
- Investitionsrückstau / Kapazitätsengpässe
- Fehlendes ÖV-Budget bei Umlandgemeinden
- Fehlende Planbarkeit bei Förderungen
- Intransparente Finanzierungsströme im ÖV

Rechtliche Rahmenbedingungen

- Unklare gesetzliche Regelungen und unzureichende Umsetzung (v. a. ÖPNRV-G)
- Unzureichende gesetzliche Regelung zu Kompetenzen (Zuständigkeiten und Zusammenarbeit)
- unklare Aufgabenträgerschaft
- Fehlende Verbindlichkeit von übergeordneten Konzepten und Plänen

Kritische Aspekte II

Organisation, Zuständigkeiten

- Unklare organisatorische Zuständigkeiten
- Organisatorische Parallelstrukturen, Doppelgleisigkeiten
- Territorialprinzip bei Planung, Finanzierung und Bestellung

Zusammenarbeit: Koordination und Abstimmung

- Abstimmungsprobleme zwischen AkteurlInnen (v. a. Städtische Betriebe zu Verbund)
- Unzureichende Abstimmung zwischen Verkehrsmitteln
- Parallelsysteme bei Tarifen und Angeboten
- Mangelnde Kommunikation / Information

Strategische Planung

- Unterschiedliche Prioritätensetzung der politischen Ebene / Interessenabgleich
- Keine gemeinschaftliche Planung und Konzepte in Stadtregion
- Abstimmung Raumplanung und Verkehr

Stadtgrenzenüberschreitende Verkehre

- ❑ **3 Verkehre – 3 Systeme**
 - Eisenbahnverkehr – Regionalbusverkehr – Städtischer Verkehr
 - mit vielen Akteuren und Schnittstellen
 - Aufteilung nach Territorialprinzip (außer Schiene)
- ❑ **Stadtregion als Planungsraum kaum berücksichtigt**
- ❑ **keine gesamthafte Koordination**
- ❑ **überwiegend traditionell gewachsene Strukturen und informelle Abstimmung**
- ❑ **projekt- oder anlassbezogene informelle Zusammenarbeit**

FINANZIERUNGSSTRÖME

Quelle der folgenden Informationen:

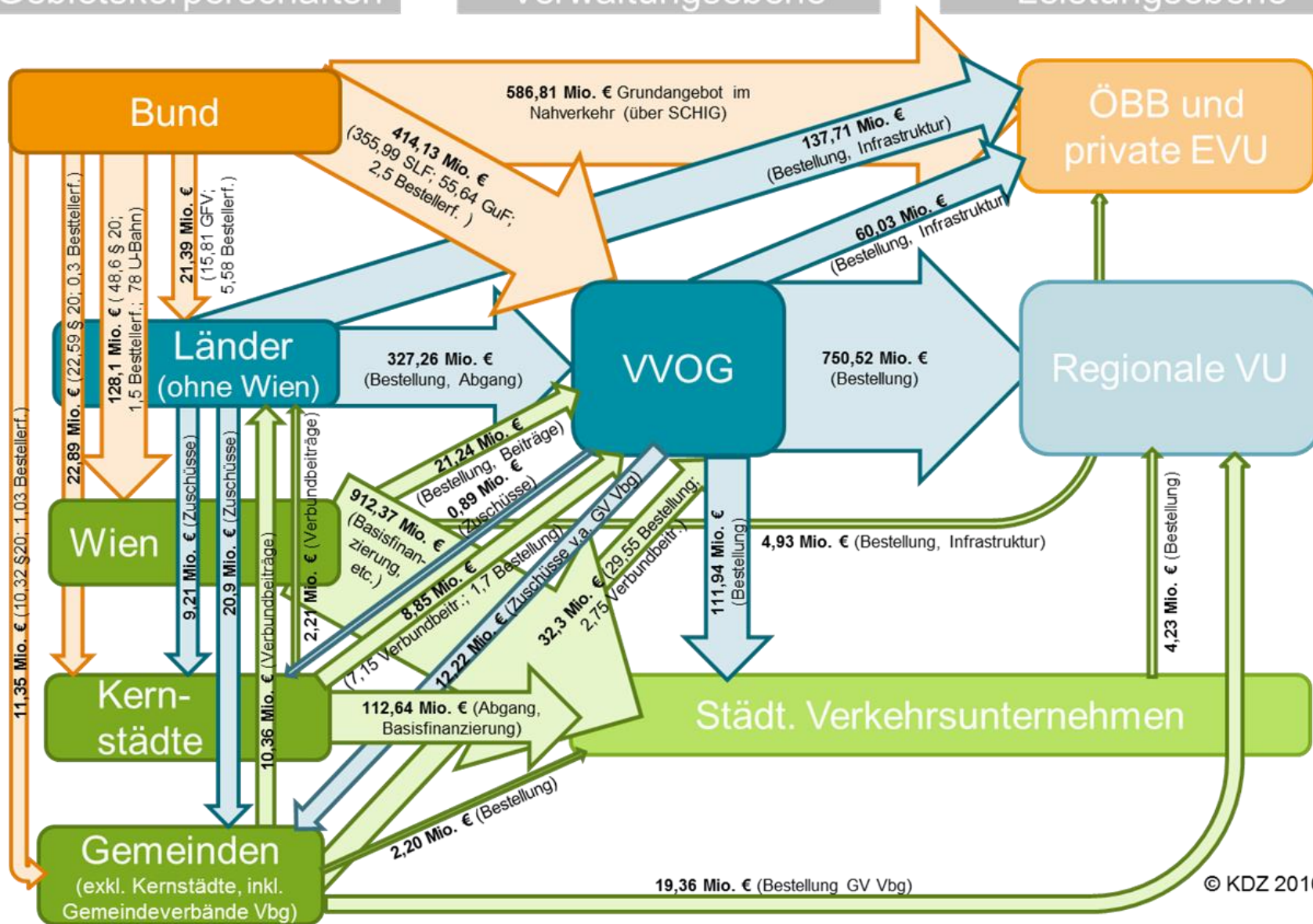
Mitterer, Hochholdinger, Valenta: Finanzierungsströme im ÖPNRV,
Jänner 2017

Finanzierungsströme ÖPNRV

Gebietskörperschaften

Verwaltungsebene

Leistungsebene

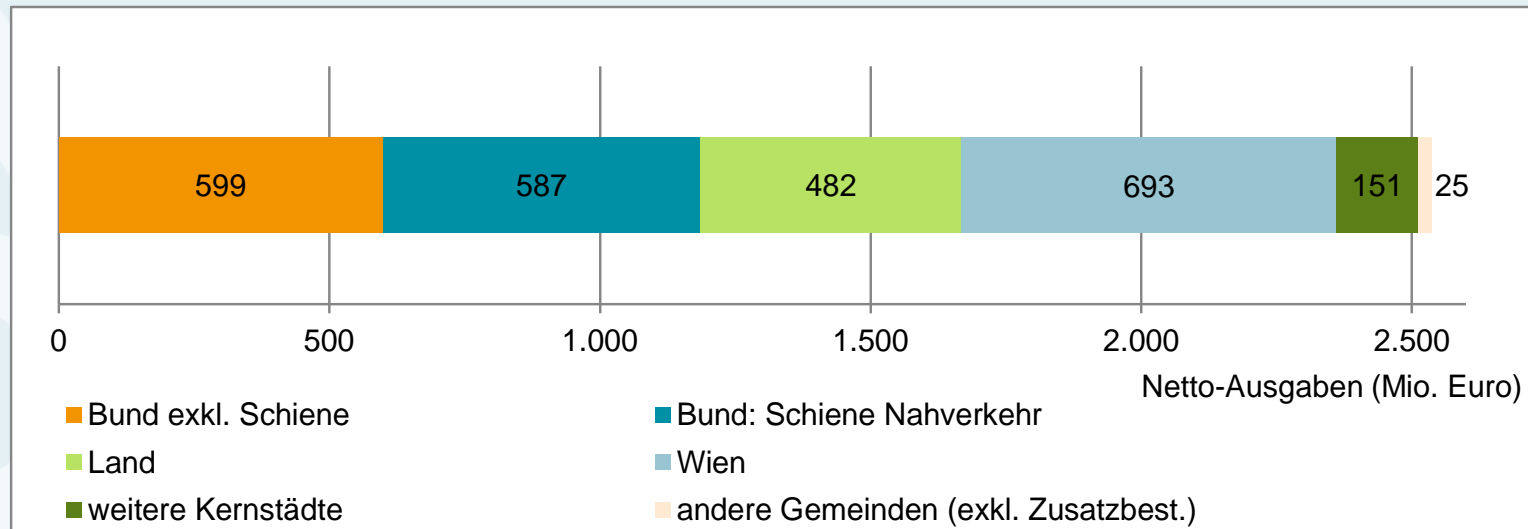


© KDZ 2016

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

Netto-Belastung der GK im ÖPNRV

Netto-Ausgaben der Gebietskörperschaften, 2014



- **Bund:** SchülerInnen- und Lehrlingsfreifahrt, Grund- und Finanzierungsverträge, FAG-Mittel, Regionalverkehr Schiene
- **Länder:** Bestellung, Infrastrukturzuschüsse
- **Kernstädte:** Bestellung, Abgangsdeckung
- **Gemeinden:** Verbundbeiträge, Zusatzbestellungen

Finanzierung

- ❑ **In vier Stadtregionen zahlen Gemeinden Verbundbeiträge** (= Ko-Finanzierung an Verkehrsverbände)
 - Linz, Salzburg, Unteres Rheintal, Klagenfurt
 - Mitfinanzierung durch Stadt Graz
- ❑ **Eigenbeitrag der Gemeinden bei Zusatzbestellungen unterschiedlich**
- ❑ **Finanzierung städt. Verkehre durch Städte alleine**
- ❑ **Keine Investitionsförderungen des städtischen Verkehrs durchs Land**
 - Ausnahme: städtische Verkehre außerhalb des Stadtgebiets
- ❑ **Einschätzung, dass Finanzierung unzureichend ist**



HANDLUNGS- NOTWENDIGKEITEN

Optimierungsansätze I

Finanzierung

- ❑ Transparente und reformierte Finanzierung im ÖPNV
- ❑ Langfristige Planbarkeit durch gesicherte Finanzierung
- ❑ Sichern der ÖV-Finanzierung (neue Quellen, Umschichtungen)
- ❑ Infrastrukturoffensive Schiene

Rechtliche Rahmenbedingungen

- ❑ Evaluierung und Überarbeitung ÖPNRV
- ❑ Regelung der Kompetenzen
- ❑ Gesetzliche Grundlagen für Zusammenarbeit

Optimierungsansätze II

Organisation Zuständigkeiten

- Klären Rolle VVOG / Mitsprache Kernstädte
- Klärung Zuständigkeiten, Abbau Doppelgleisigkeiten
- Bündelung Kompetenzen, Zusammenführung mit Verantwortlichkeit
- Stadtregionale Institution

Zusammenarbeit: Koordination und Abstimmung

- Ausbau der laufenden Zusammenarbeit
- Verstärkte Abstimmung Bahn – Bus sowie städtischer Verkehr – Regionalverkehr
- Optimierung Tarifsysteem

Strategische Steuerung und Planung

- Intermodale Verkehrsplanung auf Stadtregionesebene
- Gemeinsame (verbindliche) politische Leitlinien
- Verstärkte Steuerung (Land, Bund), klare Strategien

Notwendige Arbeitspakete

- ❑ **Fehlende Integration der „Stadtregion“ in Planungen und Konzepten**
 - Definition des „stadtregionalen Verkehrs“
 - reine Freiwilligkeit
- ❑ **Finanzierung**
 - Intransparenz und Komplexität
 - Unterfinanzierung der „regionalen Versorgungsfunktion“
- ❑ **Aufgaben- und Finanzierungsverantwortung**
 - Auseinanderfallen Aufgaben- und Finanzierungsverantwortung
 - komplexe Zuständigkeiten
- ❑ **Mangelnde Abstimmung Verkehre**
 - v. a. stadtgrenzenüberschreitende Verkehre

Lösungsmöglichkeiten

Neuordnung von Organisation, Steuerung und Finanzierung?

- ❑ **Bund: gibt groben Rahmen vor**
 - bundesgesetzlicher Rahmen für ÖPNRV
- ❑ **Länder: konkretisieren**
 - legen Aufgabenträger fest und klären Zuständigkeiten in Landesgesetzen
- ❑ **Aufgabenträger: bestellen, planen und steuern**
 - Länder und Kommunen
- ❑ **Finanzierung liegt bei Bund, Ländern und Aufgabenträgern**

Weiterentwicklung Organisation und Steuerung

- ❑ **Klarere Verantwortlichkeiten**
 - Stadt: innerhalb der Stadtgrenzen
 - Land: außerhalb der Stadtgrenzen
- ❑ **Gemeinsame Verantwortung bei stadtgrenzenüberschreitenden Verkehren**
 - Zwingende Abstimmung
- ❑ **Oder doch weitergehende Varianten?**
 - freiwillige oder verpflichtende Gemeindeverbände
 - gemeinsam getragener Verkehrsverbund (Land & Kommunen)

Weiterentwicklung Finanzierung

□ **Laufende Finanzierung:**

Aufgabenorientierte Mittelzuteilung

- Bündelung bisheriger Bundesmittel und Verteilung auf die Länder nach transparenten, aufgabebezogenen Schlüsseln
- Länder geben Bundes- und Ländermittel an kommunale Aufgabenträger nach transparenten Schlüsseln weiter

□ **Stadtregionsfonds für investive Maßnahmen**

- Finanzierung großer Infrastrukturvorhaben
- Mitfinanzierung basiert auf transparenten Kriterien
- Voraussetzung: abgestimmte Stadtregionsstrategie für den ÖPNRV

Aufgabenorientierte laufende Finanzierung

| Aufgabenorientierte laufende Finanzierung | |
|---|--|
| Ziel und Zweck | *ausreichende bzw. verlässliche Mittel * alleinige Finanzierung der im eigenen Zuständigkeitsbereich bestehenden Verkehre durch Aufgabenträger |
| Prozess | * Schritt 1: Aufgabenorientierte Mittelzuweisung des Bundes an die einzelnen Länder * Schritt 2: Aufgabenorientierte Mittelzuweisung an VVOG sowie kommunale Aufgabenträger (bundesweit einheitlich) |
| Regionale Zuordnung | österreichweit |
| Mittelherkunft | Bündelung bisheriger Zuweisungen vom Bund (insbesondere Mittel nach § 23 Abs. 1 und 2 FAG 2017, Mittel für Schüler- und Lehrlingsfreifahrt, Bestellerförderung, Grund- und Finanzierungsverträge) zzgl. Eigenmittel Länder |
| Mittelverwendung | laufender Betrieb |
| Verteilungsmodus | Mix aus Bedarfs- und Angebotsindikatoren: * Bedarfsindikatoren: Einwohnerzahl, Anzahl EinpendlerInnen (SchülerInnen und Beruf), Tagesbevölkerung * Angebotsindikatoren: Haltestellenabfahrten, Platzkilometer, Fahrplankilometer |

Stadtreionsfonds



| Stadtreionsfonds für investive Maßnahmen | |
|---|--|
| Ziel und Zweck | <ul style="list-style-type: none"> * verlässliche Mittel und Sicherstellung einer sachgerechten Mittelverwendung * Ko-Finanzierung des Bundes bei großen Infrastrukturvorhaben in Stadtreionen, die die Zuständigkeit einzelner Gemeinden überschreiten und deren Leistungsfähigkeit überfordern würden * Stärkung der Stadtreionsperspektive |
| Organisation | <ul style="list-style-type: none"> * Fonds, der gemeinsam von Bund, Ländern und Gemeinden getragen wird * bundeseinheitliche Regelungen, die gemeinsam erarbeitet werden |
| Prozess | <ul style="list-style-type: none"> * Schritt 1: gemeinsam abgestimmte Stadtreionsstrategie * Schritt 2: Einreichung von Projekten * Schritt 3: Bewertung der Anträge anhand von gesetzlich definierten Kriterien * Schritt 4: Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zwischen Bund und Stadtreion |
| Regionale Zuordnung | Beschränkung auf Stadtreionen |
| Mittelherkunft | <ul style="list-style-type: none"> * ca. 300 Mio. Euro (entspricht etwa 50% des aktuellen Investitionsvolumens) * z.B. Vorwegabzug im FAG (ähnlich Pflegefonds) oder Zweckwidmung |
| Mittelverwendung | <ul style="list-style-type: none"> * Erneuerungsinvestitionen sowie Neu- und Ausbaumaßnahmen * zusätzlich auch Instandhaltungskosten in den Folgejahren |
| Verteilungsmodus | <ul style="list-style-type: none"> * einzelfallbezogen nach vorab definierten Kriterien (transparente Maßstäbe zur Bewertung von verkehrlichem Bedarf, volkswirtschaftlichem Nutzen) - z.B. Umweltverbund-Rankingmodell * auf Basis einer gemeinsamen, qualifizierten strategischen Planung der beteiligten AkteurInnen |

Resümee

- Stadtregionsperspektive stärken**
- Stadtregionsüberschreitende Verkehre besser abstimmen**
- Finanzierung bündeln und transparent verteilen**
- Investitionen in Stadtregionen sichern**

Kontakt

KDZ – Zentrum für Verwaltungsforschung
Guglgasse 13, 1110 Wien
www.kdz.or.at



Dr.ⁱⁿ Karoline Mitterer
01/892 34 92-19
mitterer@kdz.or.at

Studien zum ÖPNRV in Österreich

- ❑ **KDZ: „Finanzierungsströme städtischer ÖPNV“**
 - abgeschlossen Mai 2016
 - Download: <http://kdz.eu/de/studien>
- ❑ **KDZ: „Organisation, Steuerung im stadtreionalen öffentlichen Verkehr“**
 - am Beispiel der Landeshauptstadt-Stadtregionen
 - abgeschlossen November 2016
- ❑ **KDZ: „Finanzierungsverflechtungen im stadtreionalen ÖPNRV“**
 - abgeschlossen Jänner 2017
- ❑ **KCW: „Weiterentwicklungsansätze zum stadtreionalen öffentlichen Verkehr“**
 - abgeschlossen Jänner 2017