



Ein Ticket für alle – aber auch ein kostenloses? Zumtobel wie VVT warnen den Landtag davor, die Öffis in Tirol für alle gratis anzubieten. Foto: Böhm

# Gratis-Öffis? 135 Millionen an Einnahmen brechen weg

Einnahmen- und Finanzierungsverluste würden ÖPNV-Budget des Landes verdoppeln. Gleichzeitig bliebe der nötige Angebotsausbau offen.

Von Manfred Mitterwachauer

**Innsbruck** – Diese Rechnung wiegt schwer. Und für die Befürworter von „Gratis-Öffis für alle“ dürfte sie nur schwer zu verdauen sein. Mobilitätslandesrat René Zumtobel (SP) hat über die vergangenen Monate zusammen mit dem Verkehrsverbund Tirol (VVT) die Auswirkungen einer kostenlosen Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs für das Bundesland Tirol erheben lassen. Ausgangspunkt bildete ein Antrag der Liste Fritz, welcher auf Antrag der schwarz-roten Landesregierung im Verkehrsausschuss abgeändert wurde und folglich den Landtag passierte. Nun liegt ein Bericht vor. Ein 270 Mio. Euro schwerer.

**1 Ausgangslage:** Aktuell sind laut der Land-VVT-Erhebung mehr als ein Fünftel aller TirolerInnen mit einer Öffi-Netzkarte unterwegs (siehe auch Faktbox). Einen Boom lösten hier insbeson-

„Alle Öffis gratis anzubieten würde bedeuten, das Budget zu verdoppeln, ohne dass ein Bus oder Zug mehr fährt.“

René Zumtobel (Verkehrslandesrat, SPÖ)

dere die zwei großen Tarifreformen 2017 und 2019 aus. Auch die zahlreichen Ermäßigungen (Klimaticketpreis für SeniorInnen ab 65: minus 49%; ab 75 Jahren: minus 74,5%; für Ausgleichs- und

Mindestsicherungsbezieher: minus 49%; Schulticket Tirol: 99,80 Euro). Gleichzeitig hat das Land in den vergangenen Jahren auch das Streckenangebot ausgebaut. In Summe fließen heuer vom Landesbudget etwas mehr als 135 Mio. Euro in die Aufrechterhaltung des Öffi-Verkehrsangebots.

**2 Einnahmenentfall:** Werden alle Öffi-Fahrten in Tirol kostenlos, brechen natürlich die Einnahmen weg. 2022 betrug die Erlöse des VVT durch Ticketverkauf rund 52 Mio. Euro. Hinzu kamen an die 10 Mio. Euro von den ÖBB für den Tiroler Nahverkehr und rund 9,4 Mio. Euro, mit welchen TVB und Seilbahnen bspw. Skibuslösungen bezuschussten. Nicht beziffert werden kann, wie hoch die Einnahmenverluste bzw. Ausgleichszahlungen für den Schienenfernverkehr und die Korridorstrecken (Pustertal, Deutsches Eck) wären. Somit beliefen sich die Einnahmenverluste auf rund 71,4 Mio. Euro.

**3 Finanzierungsverluste:** Neben den Einnahmen lukriert das Land aber auch Co-Finanzierungen zu diversen Ticketangeboten. Auch diese würden bei einem Gratis-Angebot wegfallen. Wie etwa der 15-Mio.-Euro-Zuschuss des Bundes zum Klimaticket. Auch der Preisersatz des Bundes für die Schüler- und Lehrlingsfreifahrt (SLF) von 32,6 Mio. Euro würde laut Berechnung wackeln. Darüber hinaus müssten durch den Verlust der Vorsteuerabzugsberechtigung weitere 16 Mio. Euro vom Land gestemmt werden. In Summe könnten sich Finanzierungsverluste von gut 63,6 Mio. Euro ergeben.

**135 Millionen Euro weniger** Beides zusammengerechnet ergäbe laut Bericht ein Minus von 135 Millionen Euro für den Landeshaushalt. Fügt man die Aufwendungen hinzu, müsste das Land für

## Öffi-Fakten Tirol

**Preisentwicklung:** Vor der Einführung landesweit gültiger Netzkarten ab Juni 2017 (Jahresticket/Klimaticket Tirol) samt Tarifierform mussten bspw. für die Strecke Kufstein-Innsbruck im Jahr rund 1551 Euro, für Schwaz (Telfs)-Innsbruck 894 Euro gezahlt werden. 2018 kostete das tirolweite Jahresticket 490 Euro, 2024 inzwischen 561 Euro (exkl. 5 % Rabatt).

**StammkundInnen:** Im Jahre 2018 zählte der VVT noch rund 114.400 Jahresticketbesitzer, 2023 waren es in Summe 158.500 (Klimaticket Tirol), dazu kamen an die 15.000 Klimaticket-Österreich-Nutzer.

**Kilometerleistung:** Die angebotenen/geführten Öffi-Kilometer (Bus und Schiene) in Tirol stiegen von 42,2 (2013) auf knapp 50 Mio. (2022).

die Gratis-Öffis im Land derzeit 270 Mio. Euro berappen. Zumtobel gibt hierbei zu bedenken: „Das würde bedeuten, das Budget zu verdoppeln, ohne dass ein Bus oder ein Zug mehr fährt.“ Also ohne das Angebot zu verbessern oder auszubauen – die Fortschreibung des Status quo.

Dabei wäre zu erwarten – wenngleich nicht abschätzbar, in welcher Dimension –, dass die Fahrgastzahlen steigen. Um aber keine qualitativen Abstriche machen zu müssen (Linien, Takte etc.), zöge dies einen teils massiven Ausbaubedarf nach sich. Punktuelle Überlastungen insbesondere im Großraum Innsbruck wären aber auch so nicht zu vermeiden, warnen Zumtobel wie VVT. Nachfrageorientierte Verbindungen und dichter Takt – „ein kostenloser öffentlicher Verkehr würde diese notwendigen Entwicklungen unmöglich machen“, prophezeit Zumtobel.

# SP drängt auf Fusion der Wohn-Hilfen

Schützenhilfe von Sozialvereinen und Grünen für Ende der Anwartschaft auf Mietzinsbeihilfe. Die SP will aber auch Zusammenführung mit der Wohnbeihilfe erreichen.

Von Manfred Mitterwachauer

**Innsbruck** – Mietzinsbeihilfe ab dem ersten Tag. Das ist das Ziel von LHStv. Georg Dornauer (SP). Aktuell gibt das Land den Gemeinden eine zweijährige Anwartschaft (gekoppelt an den Hauptwohnsitz) vor. 80 Prozent der Mietzinsbeihilfe trägt das Land, 20 Prozent die Standortgemeinde. Noch laufen die Verhandlungen mit dem Gemeindeverband. Ein Nein kommt bereits im Vorfeld vom Koalitionspartner VP, aber auch von der oppositionellen FP, die TT berichtete.

## „Zynismus“ bei Kritikern

In einem offenen Brief, der kürzlich an Regierung wie Landtag ging, stellt sich der „Sozialpolitische Arbeitskreis Tirol“ (SPAK) – ein Zusammenschluss von Sozialvereinen und -organisationen – klar hinter Dornauers Ansinnen. „Horrende Mieten erfordern leider Unterstützung – jetzt, nicht nach zwei Jahren“, verdeutlicht etwa Michael Hennermann, Geschäftsführer des Vereins für Obdachlose. Die von Gegnern teils vorgebrachte Warnung, mit jeder Mietzinsbeihilfenerhöhung steige auch der Mietpreis, sei „zynisch“, heißt es. Innsbruck habe nämlich das Gegenteil bewiesen – dort wurde die Anwartschaft erst 2016 eingeführt: Billiger sei das Wohnen deshalb aber nicht geworden, so der SPAK. Im Gegenteil. Gleichzeitig fordert der SPAK aber Dornauer auf, die Mittel der in Landeshand befindlichen Wohnbauförderung vermehrt für Beihilfen zu verwenden. Letztere seien eben nötig, „solange keine wirklichen Eingriffe in den Mietmarkt – etwa durch Regulierung über das Mietrecht – in Angriff genommen werden“.

Wenig überraschend springt Dornauer auch So-

ziallandesrätin Eva Pawlata (SP) zur Seite. Die bis dato vorgebrachten Alternativen aus den Teilen der Opposition seien für sie „wenig zielführend“. „Eine Senkung der Lohnnebenkosten führt zu keinen Gehaltssteigerungen, sondern zu einer Aushöhlung des Sozialstaates.“

„Mit jedem Wohnortwechsel beginnt die Anwartschaft aufs Neue – das ist weder fair noch zeitgemäß.“

Michael Hennermann (GF Verein für Obdachlose)

„Für einen gleichberechtigten Zugang braucht es die Zusammenführung von Wohn- und Mietzinsbeihilfe.“

Elisabeth Blanik (Wohnbausprecherin, SPÖ)

Das offenkundige koalitionsinterne Hickhack zur Mietzinsbeihilfe kommt indes für Grünen-Abgeordnete Zeliha Arslan nicht von ungefähr: „Wieder einmal ist außer einer Schlagzeilenpolitik nichts passiert.“

## Blanik für Zusammenlegung

Noch einen Schritt weiter gehen will derweil SP-Wohnbau-Sprecherin und Lienzer Bürgermeisterin Elisabeth Blanik. Die Zeit sei reif, nun auch endlich die Mietzinsmit der Wohnbeihilfe zu einer einheitlichen Beihilfe zu verschmelzen: „Das würde einen gleichberechtigten Zugang gewährleisten und wäre daher nur fair.“ Auch der Landesrechnungshof hat das bereits 2011 eingemahnt. Letztlich sei es aber wohl eine Budgetfrage. Denn die Mietzinsbeihilfe tragen eben auch Gemeinden (Sozialpaktum), die Wohnbeihilfe speist sich indes ausschließlich aus dem Landesbudget.



Ein „Window of Opportunity“ wöhnt die SP aktuell in ihrer Forderung nach einem Ende der Anwartschaft für Mietzinsbeihilfe im Land. Foto: Falk

