

Rückmeldung zur öffentlichen Konsultation des

European Sustainable Transport Investment Plan (STIP)

Wien, 4. 9. 2025

Über den Verband der öffentlichen Wirtschaft und Gemeinwirtschaft

Der Verband der öffentlichen Wirtschaft und Gemeinwirtschaft Österreichs – VÖWG – vertritt die Interessen der öffentlichen Wirtschaft, insbesondere im Bereich der Daseinsvorsorge. Der VÖWG repräsentiert somit Unternehmen und Einrichtungen, die im Eigentum, mit Beteiligung oder im Auftrag von Gebietskörperschaften Dienstleistungen von allgemeinem Interesse erbringen.

Neben der Energie- und Trinkwasserversorgung, der Abfall- und Abwasserentsorgung und dem öffentlichen Verkehr sind auch die wirtschafts- und finanzpolitische Steuerung sowie die Bereiche Wohnen, Gesundheit und Soziales vom Begriff der Daseinsvorsorge umfasst.

Rechtsform:

Verein

Sitz:

Stadiongasse 6-8, A-1010 Wien

ZVR-Zahl (AT):

338965482

Zuständigkeit:

LPD Wien, Abteilung für Vereins-
Versammlungs- und Medien-
rechtsangelegenheiten

EU-Transparenzregisternummer:

643879152710-58

Einleitung

Mit dem Sustainable Transport Investment Plan (STIP) bereitet die Europäische Kommission ein strategisches Rahmenwerk zur Dekarbonisierung des Verkehrssektors vor. Im Mittelpunkt steht die Schaffung von Investitionssicherheit und die Mobilisierung privater Mittel über De-Risking-Mechanismen für erneuerbare und CO₂-arme Kraftstoffe, insbesondere im Luft- und Seeverkehr. Ergänzend wurden Maßnahmen zur Elektromobilität, zur Bahndigitalisierung und zum Ausbau alternativer Infrastrukturen angekündigt. In dieser Stellungnahme werden insbesondere die Bereiche urbane Mobilität, Schienenverkehr und öffentlicher Nahverkehr hervorgehoben.

Der STIP ist im größeren europäischen Kontext zu verorten: Verkehrsinfrastrukturen sind eine Grundvoraussetzung für wirtschaftliche Leistungsfähigkeit, Standortattraktivität und gesellschaftlichen Zusammenhalt. Ohne leistungsfähige und zukunftsfähige Mobilitätssysteme lassen sich weder die Wettbewerbsfähigkeit des Binnenmarkts noch die europäischen Klimaziele erreichen. Verkehrs- und Mobilitätsangebote sind eng mit sozialer Gerechtigkeit und Teilhabe verknüpft – die Mobilitätswende ist somit eine wesentliche Voraussetzung, ob Klimaschutz und Wohlstand in Europa miteinander vereinbar sind.

In diesem Zusammenhang kommt dem öffentlichen Verkehr, insbesondere dem Schienensektor, eine tragende Rolle zu. Er ermöglicht die Verlagerung auf klimafreundliche Verkehrssysteme, erhöht die Effizienz der Logistik und stärkt urbane Mobilitätsangebote. Investitionen in diese Bereiche reduzieren Emissionen, steigern die Produktivität und sichern Arbeitsplätze in Industrie, Bauwirtschaft und Gewerbe. Von zentraler Bedeutung für die Daseinsvorsorge sind vor allem der Schienengüterverkehr, die städtische Mobilität und die regionalen Busnetze. Kommunale und öffentliche Unternehmen gewährleisten mit multimodalen Knoten, emissionsfreien Fahrzeugflotten und resilienten Infrastrukturen die tägliche Verfügbarkeit dieser Leistungen. Werden ihre Investitionsbedarfe im STIP jedoch nicht systematisch berücksichtigt, entsteht eine Lücke zwischen den europäischen Zielsetzungen und deren Umsetzung in Städten und Regionen.

VÖWG-Positionen im Überblick

Der Sustainable Transport Investment Plan (STIP) sollte diejenigen Verkehrsträger und Infrastrukturen stärken, die für die Dekarbonisierung, soziale Teilhabe und wirtschaftliche Leistungsfähigkeit Europas die größte Wirkung entfalten. Aus Sicht der Daseinsvorsorge und der öffentlichen und kommunalen Unternehmen sind dabei folgende Dimensionen hervorzuheben

- **Schienengüterverkehr & Schienenpersonenverkehr ausbauen**
Die Umsetzung des TEN-T soll beschleunigt werden, insbesondere an Grenzabschnitten sowie in Hafen- und landseitigen Anbindungen. Außerdem soll in das Europäische Zugsicherungssystem (ERTMS) zügig investiert werden, ebenso in das EU-weite Digital Automatic Coupling (DAC). Darüber hinaus sollen automatisierte Zugsteuerung und E-Hybrid-Lokomotiven gefördert werden. Es soll eine Entlastung bei den Strom- und Netzkosten geben, die Eigenstromerzeugung und Speicherung sollen gefördert werden, um dadurch eine gezielte Finanzierung klimaresilienter Infrastrukturen zu ermöglichen. Die Einnahmen aus dem Emissionshandel und aus dem Sozialfonds sollen zur Verbesserung der Kostenstruktur zugunsten der Schiene eingesetzt werden. Zudem soll der STIP den Ausbau des grenzüberschreitenden Personenfernverkehrs fördern, um die Bahn als klimafreundliche Alternative zum Flugverkehr zu stärken und faire Wettbewerbsbedingungen herzustellen.
- **Urbane Mobilität verankern**
Die Verankerung der städtischen und regionalen Mobilität als eigenständige Säule des STIP ist vorgesehen. Die Anerkennung von Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP) als Investitionspläne, Förderung multimodaler Knotenpunkte in urbanen Zentren, Finanzierung emissionsfreier Busflotten (Elektro- und Wasserstoffbusse), geschützter Rad- und Fußwege sowie sicherer Schulwege sind sehr relevant. Investitionen in den öffentlichen Verkehr sind ein Motor für den Modal Shift mit hohem volkswirtschaftlichem Nutzen, deutlichen Kosteneinsparungen und erheblichen Gesundheitsgewinnen.
- **Regionale Busse systematisch fördern**
Es sollen eigenständige Förderlinien für alternative Antriebe im Regionalverkehr einschließlich der Lade- und Tankinfrastruktur aufgebaut werden. Dabei wird die gesamte Wertschöpfungskette

abgebildet: von der Erzeugung über die Infrastruktur bis zum Betrieb. Regionale Busnetze sichern soziale Teilhabe und sind ein unverzichtbarer Bestandteil einer klimafreundlichen Alltagsmobilität.

- **Finanzierung gezielt und wirksam gestalten**

Investitionen sollten dort ansetzen, wo die höchste Klimawirkung und soziale Reichweite erzielt wird: im Schienengüterverkehr, im öffentlichen Nahverkehr und in Regionalbussen. Maßnahmen, die kostenintensiv sind und nur wenig Wirkung zeigen, wie die übermäßige Förderung von E-Fuels im Luftverkehr, sollen nicht im Mittelpunkt stehen. Zugleich sollen die Zugänge zu EU-Mitteln für Städte, kommunale Betreiber und regionale Unternehmen vereinfacht werden. Es soll die Möglichkeit zur Förderkumulation geschaffen und transparente Projektpipelines sowie eine Nachfragebündelung durch öffentliche Beschaffung unterstützt werden. De-Risking-Mechanismen sollen auch für kommunale Transformationsprojekte geöffnet werden, um Investitionen langfristig plan- und skalierbar zu machen.

VÖWG-Positionen im Detail

In diesem Abschnitt werden wir die oben bereits kursorisch herausgearbeiteten VÖWG-Positionen ausführlicher behandeln.

Schienengüterverkehr & Schienenpersonenverkehr

Der Schienengüterverkehr bildet das Rückgrat einer nachhaltigen europäischen Verkehrspolitik. Die im STIP vorgesehenen Investitionsschwerpunkte sollten konsequent auf Maßnahmen ausgerichtet werden, die eine deutliche Verlagerung vom Straßen- auf den Schienengüterverkehr ermöglichen. Vorrangig ist die Vollendung des TEN-T-Kernetzes, denn Grenzabschnitte, internationale Korridore und Hafenanbindungen weisen nach wie vor erhebliche Lücken auf. Ohne beschleunigte Investitionen in diese Strukturen bleiben die europäischen Verlagerungsziele unerreichbar und dafür sind die zügige Einführung des Europäischen Zugsicherungssystems (ERTMS) sowie der Ausbau der Hafen- und landseitigen Anbindungen ebenfalls wesentlich. Für die Wettbewerbsfähigkeit ist die Digitalisierung von zentraler Bedeutung. Die europaweit synchronisierte Einführung der Digital Automatic Coupling (DAC) stellt einen wesentlichen Effizienzhebel dar. Ergänzend sind Investitionen in automatisierte Zugsteuerungssysteme erforderlich, um den Energieeinsatz zu optimieren, die Pünktlichkeit zu verbessern und die Kapazitäten zu steigern. Auch E-Hybrid-Lokomotiven für den Rangierdienst sollen gefördert werden, um Diesel Fahrzeuge zu ersetzen und eine Dekarbonisierung abseits der Hauptstrecken zu ermöglichen.

Für die Wettbewerbsfähigkeit ist neben der Digitalisierung auch die Kostenstruktur von entscheidender Bedeutung. Die Energiekosten belasten die Bahnunternehmen erheblich: Hohe Strompreise und überproportionale Netzentgelte schwächen ihre Position gegenüber der Straße und der Luftfahrt. Erforderlich sind daher Entlastungen bei Abgaben, eine faire Energiebesteuerung mit Befreiung von Bahnstrom sowie die Förderung von Eigenstromerzeugung und Speichern. Neben den Energiekosten wirken sich zudem die wachsenden Klimarisiken unmittelbar auf Betrieb und Infrastruktur aus. Investitionen in resiliente Strukturen – von hitzebeständigen Materialien über Hochwasserschutz bis hin zu Frühwarnsystemen und systematischen Klimarisikoanalysen – sollen EU-weit gefördert werden, um Ausfälle und Folgekosten zu begrenzen.

Darüber hinaus ist auch der Schienenpersonenverkehr in die Betrachtung einzubeziehen. Für die Erreichung der Klimaziele ist insbesondere der Ausbau des grenzüberschreitenden Fernverkehrs entscheidend. Langstreckenreisen auf der Schiene bieten eine klimafreundliche Alternative zum Flugverkehr, stoßen jedoch nach wie vor auf strukturelle Wettbewerbsnachteile. Der STIP sollte daher gezielt in Kapazitätsausbau, attraktive Taktverkehre und eine faire Kostenstruktur investieren, damit die Bahn im internationalen Personenverkehr ihre Potenziale entfalten kann. Wettbewerbsverzerrungen durch steuerliche Privilegien des Luftverkehrs sind abzubauen, während Investitionen in die Schiene planbar und langfristig unterstützt werden müssen. Nur so kann der Schienenpersonenverkehr einen substantiellen Beitrag zu Emissionsreduktion, Standortqualität und Mobilitätssicherung in Europa leisten.

Urbane Mobilität

Die urbane Mobilität ist neben dem Schienengüterverkehr ebenfalls ein entscheidender Faktor für die Dekarbonisierung des Transportsystems in Europa. In Städten entstehen die meisten verkehrsbedingten Emissionen, der Platz ist begrenzt und der Pkw dominiert weiterhin den Modal Split. Der Umstieg auf den öffentlichen Verkehr ist daher einer der wirksamsten Schritte zur CO₂-Reduktion. Ein Beispiel ist Wien: 75 Prozent der verkehrsbedingten Emissionen entfallen auf den Pkw-Verkehr. Eine Reduktion um 30 Prozent durch Verlagerung auf den ÖPNV würde

jährlich rund 1,5 Millionen Tonnen CO₂ einsparen. Trotz dieses Potenzials bleibt der städtische Nahverkehr im STIP bislang unberücksichtigt, obwohl er nicht nur klimapolitisch, sondern auch sozial und ökonomisch von zentraler Bedeutung ist. Investitionen in den öffentlichen Verkehr sind effizienter und gerechter als individuelle Förderungen, da sie einer breiten Bevölkerung zugutekommen und den Flächenverbrauch reduzieren.

Notwendig sind daher klare Investitionsprioritäten:

- Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP) sollen als verbindliche Investitionspläne anerkannt werden, um eine strukturierte Nachfragebündelung und verlässliche Projektpipelines zu ermöglichen.
- Multimodale Knoten in den TEN-T-Urban Nodes sollen gezielt gefördert werden, um Schiene, Bus, Rad- und Fußverkehr nahtlos zu verbinden. Besonders in Metropolräumen sind koordinierte Stadt-Umland-Strategien zwischen Verkehrsverbänden, städtischen Betreibern sowie der Kommunal- und Landesebene erforderlich – einschließlich urbaner Logistiklösungen und verkehrsträgerübergreifender Verkehrssteuerung.
- Der Aufbau interoperabler Mobilitätsdatenräume mit verpflichtenden, standardisierten Schnittstellen für Auskunft, Routing, Echtzeit-Information und Buchung (MaaS) ist erforderlich. Nationale Referenzsysteme wie Graphenintegrationsplattform und Verkehrsauskunftsdienste zeigen die Machbarkeit; auf EU-Ebene sollten Interoperabilität, offene Schnittstellen und grenzüberschreitende Nutzung verankert werden.
- Emissionsfreie Busflotten (Elektro und Wasserstoff) sollen durch eigene Förderlinien und Infrastrukturprogramme unterstützt werden, da bestehende Instrumente hierfür nicht ausreichen.
- Ergänzend sind Investitionen in geschützte Rad- und Fußwege, sichere Schulzugänge und intelligente Verkehrssysteme notwendig, um multimodale, klima- und sozialgerechte Mobilitätssysteme zu entwickeln.

Die ökonomischen und sozialen Vorteile sind klar belegbar. Bis 2050 sind Investitionen von rund 1,5 Billionen Euro erforderlich, davon 500 Milliarden Euro kurzfristig. Jeder Euro, der in den ÖPNV investiert wird, generiert einen gesamtwirtschaftlichen Nutzen von 6,5 Euro und die externen Kosten werden um 60 bis 150 Prozent der Investitionssumme reduziert. Hinzu kommen erhebliche Gesundheitsgewinne durch aktive Mobilität, die pro Person bis zu 1 170 Euro erreichen können. Investitionen in den öffentlichen Verkehr sichern zudem Arbeitsplätze entlang der gesamten Liefer- und Betriebskette, stärken lokale Dienstleistungen und Handel und erhöhen die Standortattraktivität von Städten und Regionen. Insbesondere Investitionen in Bus- und Bahninfrastruktur wirken wie ein lokaler Konjunkturmotor, da sie die Nachfrage in der Bauwirtschaft, der Industrie und den Dienstleistungen bündeln.

Über diese ökonomischen Effekte hinaus sind Investitionen in den öffentlichen Verkehr ein Beitrag zur sozialen Gerechtigkeit. Sie bekämpfen Mobilitätsarmut, indem sie Mobilität unabhängig von Einkommen, Alter oder körperlicher Verfassung gewährleisten. Ein ausgebauter öffentlicher Nahverkehr gewährleistet Teilhabe für alle Bevölkerungsgruppen und mindert Ungleichheiten zwischen Stadt und Region. Entscheidend ist auch die Qualitätsdimension: Investitionen sollen barrierefreie Zugänge und einheitliche Standards in baulicher, tariflicher und digitaler Hinsicht sicherstellen. Barrierefreiheit umfasst die gesamte Reisekette – von der physischen Infrastruktur bis zu kundenfreundlichen Informations- und Buchungsdiensten. Daher sind auch finanzielle Prioritäten für betriebs- und verkehrsmittelübergreifende Auskunfts-, Buchungs- und Ticketsysteme erforderlich, die grenzüberschreitend funktionieren und das gesamte Mobilitätsangebot abbilden.

Regionale Busse

Neben dem Schienengüterverkehr und der urbanen Mobilität sind auch die regionalen Busnetze ein unverzichtbarer Bestandteil einer klimafreundlichen und sozial gerechten Verkehrspolitik. Sie bilden das Rückgrat der Alltagsmobilität in ländlichen Räumen, sichern soziale Teilhabe, verbinden Gemeinden mit regionalen Zentren und gewährleisten die Grundversorgung in Gebieten ohne Schienenanbindung. Für die Dekarbonisierung dieses Sektors ist der Übergang zu emissionsfreien Fahrzeugflotten von zentraler Bedeutung. Neben Elektrobussen spielt insbesondere der Einsatz von grünem Wasserstoff eine wichtige Rolle, da die Reichweiten und Einsatzprofile im Regionalverkehr besondere Anforderungen stellen. Viele kommunale Betreiber decken bereits Teile der Wertschöpfungskette ab – von der Erzeugung über die Infrastruktur bis hin zum Betrieb der Fahrzeuge. Deshalb sollen im STIP eigene Förderlinien für alternative Antriebe im Regionalbusverkehr geschaffen werden, einschließlich Lade- und Tankinfrastruktur sowie flankierender Förderungen für Betrieb und Wartung. Nur so lässt sich

verhindern, dass diese für die Daseinsvorsorge unverzichtbaren Angebote gegenüber hoch subventionierten Individualverkehren ins Hintertreffen geraten.

Auch die Angebotsqualität bestimmt maßgeblich, ob der Regionalverkehr seine Rolle in der Daseinsvorsorge erfüllen kann. Bedarfsorientierte Angebote wie Mikro-ÖV und On-Demand-Dienste erweitern das klassische Liniennetz, erschließen neue Relationen und schließen Lücken in der Fläche. Ihre systematische Einbindung in bestehende Liniennetze, Tarifsysteme und digitale Buchungsplattformen ist daher notwendig, um Verlässlichkeit und Zugänglichkeit zu gewährleisten. Mit STIP-geleiteten Investitionen lässt sich diese Verzahnung schaffen, sodass Taktverkehre sinnvoll ergänzt, Versorgungslücken geschlossen und die Erreichbarkeit im ländlichen Raum dauerhaft gesichert werden.

Governance und Finanzierung

Die Umsetzung der beschriebenen Transformationsschritte hängt entscheidend von einer stabilen, planbaren und zugänglichen Förderarchitektur ab. Ohne verlässliche Finanzierungsbedingungen können weder der Ausbau des Schienengüterverkehrs noch Investitionen in urbane Netze und regionale Busse im erforderlichen Maßstab erfolgen. Der Zugang zu EU-Mitteln ist für viele Städte, Verkehrsverbünde und kommunale Unternehmen bislang mit erheblichen Hürden verbunden.

Der VÖWG fordert daher:

- EU-Programme sollen einen vereinfachten Zugang eröffnen, insbesondere für kleinere und mittlere kommunale Betreiber.
- Förderungen sollen kumulierbar sein, damit nationale und europäische Mittel effizient kombiniert werden können.
- Projektpipelines sollen transparent gestaltet und durch Nachfragebündelung im Rahmen öffentlicher Beschaffung gestützt werden, um Investitionssicherheit und Skaleneffekte zu schaffen.
- De-Risking-Mechanismen sollen auch für öffentliche Projekte gelten, damit kommunale Unternehmen Investitionsabsicherungen nutzen und First-Mover-Risiken tragen können.

Darüber hinaus sollen die Monitoring-Kennzahlen weiterentwickelt werden, mit einem klaren Fokus auf Anschlussicherheit und Pünktlichkeit am Ende der gesamten Reisekette. Solche nutzerorientierten Qualitätsmaßstäbe sind unverzichtbar, um die Wirksamkeit förderrelevanter Projekte realistisch zu bewerten.

Fazit

Der Sustainable Transport Investment Plan kann einen wesentlichen Beitrag dazu leisten, Europas Verkehrssysteme auf eine strategische Grundlage zu stellen, die Klimaschutz, Wettbewerbsfähigkeit und soziale Teilhabe gleichermaßen sichert. Um diesen Anspruch zu erfüllen, müssen neben technologischen Entwicklungen auch jene Sektoren gezielt berücksichtigt werden, die für die Daseinsvorsorge und die praktische Umsetzung in Städten und Regionen entscheidend sind: der Schienengüterverkehr, die urbane Mobilität und die regionalen Busnetze.

Werden diese Bereiche systematisch im STIP verankert, entsteht eine wirksame Grundlage zur Emissionsreduktion sowie ein klarer Mehrwert für die Standortqualität, die wirtschaftliche Stabilität und die gesellschaftliche Resilienz. So kann der STIP zu einem Instrument werden, das Investitionssicherheit schafft, kommunale und öffentliche Akteure stärkt und die europäische Mobilitätswende im Alltag der Bürgerinnen und Bürger sichtbar macht.

Inhaltliche Verantwortung

Jeremias Jobst	Teamleitung Verkehrs- und Wirtschaftspolitik, Sustainable Finance und Förderungen +43-1-4082204-26 jeremias.jobst@voewg.at
Pia Zekay	Referentin Verkehrspolitik +43-1-4082204-17 pia.zekay@voewg.at
Daniel Schmid	Referent Wirtschaftspolitik, Sustainable Finance und Förderungen +43-1-4082204-25 daniel.schmid@voewg.at