



REPUBLIK ÖSTERREICH
Parlament

Budgetdienst

Bundesvoranschlagsentwurf 2016

Untergliederungsanalyse

UG 41-Verkehr, Innovation und Technologie

November 2015



Vorbemerkung zur Untergliederungsanalyse

Mit der Untergliederungsanalyse gibt der Budgetdienst einen komprimierten Überblick über die wesentlichen Entwicklungen der betreffenden Untergliederung. Die Informationen aus dem Bundesvoranschlagsentwurf 2016 werden dazu teilweise neu aufbereitet und mit Daten aus anderen Dokumenten (z.B. Finanzrahmen, Strategiebericht, Wirkungscontrollingbericht) ergänzt, um einen Mehrwert durch umfassendere Betrachtungen oder andere Sichtweisen auf das Budget zu ermöglichen.

Die einzelnen Kapitel sehen neben einer Zusammenfassung einen Überblick über die wesentlichen Eckwerte der Untergliederung und die Auszahlungsschwerpunkte gemäß dem Strategiebericht vor. Die Entwicklung der Untergliederung wird in einer mittelfristigen Perspektive bis zum Jahr 2019 dargestellt und grafisch mit relevanten Makroindikatoren (Verbraucherpreisindex, Index nominelles BIP, Gesamthaushalt) in Beziehung gesetzt. Dazu beschreibt der Budgetdienst aus seiner Sicht wichtige Entwicklungen der Untergliederung oder des Umfelds.

Der BVA-E 2016 wird unter Einbeziehung unterschiedlicher Aspekte sowohl des Ergebnisses als auch des Finanzierungshaushalts analysiert. Zusatzinformationen zu den Budgetunterlagen liefern dazu insbesondere die finanzielle Übersicht über sämtliche Global- und Detailbudgets der Untergliederung mit der Darstellung der Entwicklung seit 2013 sowie die Übersicht über die wesentlichen Finanzpositionen auf Basis des Finanzierungshaushalts (jeweils mit einem Vergleich zum BVA 2015). Sodann wird der Ergebnishaushalt in der ökonomischen Gliederung mit den wesentlichen Positionen ebenfalls seit 2013 dargestellt. Dadurch werden auf Untergliederungsebene in dieser Form nicht verfügbare Übersichten aus der Ergebnisrechnung (z.B. zum Personalaufwand, zum betrieblichen Sachaufwand oder zum Transferaufwand) ermöglicht.

Ausführungen zur Entwicklung der Rücklagen sowie zur Entwicklung des Personalbestands und des Personalaufwands ergänzen die Finanzanalyse.

Abschließend erfolgt eine Kurzanalyse der Wirkungsinformation auf Untergliederungsebene, die der Budgetdienst in einem Anhang komprimiert zusammengestellt hat. Dabei wurden die Kennzahlen zu den Wirkungszielen neu aufbereitet und zusätzlich zu den Budgetangaben die Istzustände für 2013 und 2014 auch den seinerzeitigen Zielzuständen gegenübergestellt (dem BVA 2015 entnommen).



Inhaltsverzeichnis

1	Zusammenfassung.....	4
2	Überblick über die Untergliederung	5
3	Entwicklung der Untergliederung.....	7
3.1	Mittelfristige budgetäre Entwicklung	7
3.2	Anmerkungen.....	9
4	Bundesvoranschlagsentwurf 2016.....	12
4.1	Finanzierungshaushalt auf Globalbudgetebene.....	12
4.2	Ergebnishaushalt in ökonomischer Gliederung.....	14
4.3	Unterschiede zwischen Finanzierungs- und Ergebnishaushalt	16
5	Rücklagen	17
6	Ausgliederungen und Beteiligungen	18
7	Personal.....	19
8	Wirkungsorientierung	20



1 Zusammenfassung

Die Auszahlungen sind im Bundesvoranschlagsentwurf (BVA-E) 2016 um 14,4 %, die Aufwendungen um 17,2 % höher veranschlagt als im BVA 2015. Der Anstieg der Auszahlungen (Aufwendungen) beruht im Wesentlichen auf den Mitteln für den Breitbandausbau 2020, für den Rücklagen iHv 300 Mio. EUR verwendet werden. Bis zum Jahr 2020 soll der Breitbandausbau mit insgesamt 1 Mrd. EUR gefördert werden. Weiters steigen die Auszahlungen und Aufwendungen aufgrund höherer Zuschüsse gemäß § 42 Bundesbahngesetz an die ÖBB, basierend auf dem Rahmenplan 2016 bis 2021, der hohe Investitionen für den Ausbau von Tunnelprojekten vorsieht.

Rückgänge werden bei den Kosten für Eisenbahnen für das ETCS-Fahrzeugprogramm¹ (rd. 26,9 Mio. EUR) und – ebenso wie in der UG 43-Umwelt – der Dotierung des Klima- und Energiefonds (18 Mio. EUR) verzeichnet.

Die Einzahlungen und Erträge sind im BVA-E 2016 mit rd. 319 Mio. EUR um 15,3 % bzw. um 15,2 % höher budgetiert als im BVA 2015. Die höher veranschlagten Einzahlungen (Erträge) ergeben sich insbesondere aus einer um 45 Mio. EUR höher geplanten Gewinnausschüttung der ASFINAG (insgesamt 90 Mio. EUR). Außerdem werden die Zahlungen gemäß § 8a ASFINAG-Gesetz² um 10 Mio. EUR höher budgetiert (insgesamt 30 Mio. EUR), nachdem die Einzahlungen aus diesem Titel bereits in den Jahren 2013 und 2014 jeweils über 30 Mio. EUR betragen.

¹ European Train Control System

² Querfinanzierung des Brenner-Basistunnels aus Mauteinnahmen der ASFINAG



2 Überblick über die Untergliederung

Der Finanzierungs- und der Ergebnishaushalt der Untergliederung sehen folgende Eckwerte für die Jahre 2013 bis 2016 vor:

Finanzierungs- und Ergebnishaushalt

in Mio. EUR					
Finanzierungshaushalt					
UG 41 Verkehr, Innovation und Technologie	Erfolg 2013	Erfolg 2014	BVA 2015	BVA-E 2016	%-Diff. BVA 2015 - BVA-E 2016
Auszahlungen	2.952,861	3.165,091	3.349,359	3.830,769	+14,4
Einzahlungen	2.356,559	422,406	277,096	319,496	+15,3
Nettofinanzierungsbedarf	-596,302	-2.742,685	-3.072,263	-3.511,273	+14,3
in Mio. EUR					
Ergebnishaushalt					
Aufwendungen	4.320,394	4.568,961	5.676,842	6.654,112	+17,2
Erträge	2.378,482	436,347	277,077	319,193	+15,2
Nettoergebnis	-1.941,912	-4.132,614	-5.399,765	-6.334,919	+17,3

Quellen: BRA, BVA-E 2016

Die Auszahlungen sind im BVA-E 2016 um 14,4 %, die Aufwendungen um 17,2 % höher veranschlagt als im BVA 2015. Der Anstieg der Auszahlungen (Aufwendungen) beruht im Wesentlichen auf den Mitteln für den Breitbandausbau 2020 und höheren Zahlungen gemäß § 42 Bundesbahngesetz an die ÖBB.

Die Einzahlungen und Erträge sind im BVA-E 2016 um 15,3 % bzw. um 15,2 % höher budgetiert als im BVA 2015. Die höher veranschlagten Einzahlungen (Erträge) ergeben sich insbesondere aus einer höheren Gewinnausschüttung der ASFINAG.

Der Strategiebericht zum BFRG 2016 – 2019 sieht für die Untergliederung die nachfolgenden **Auszahlungsschwerpunkte** vor:

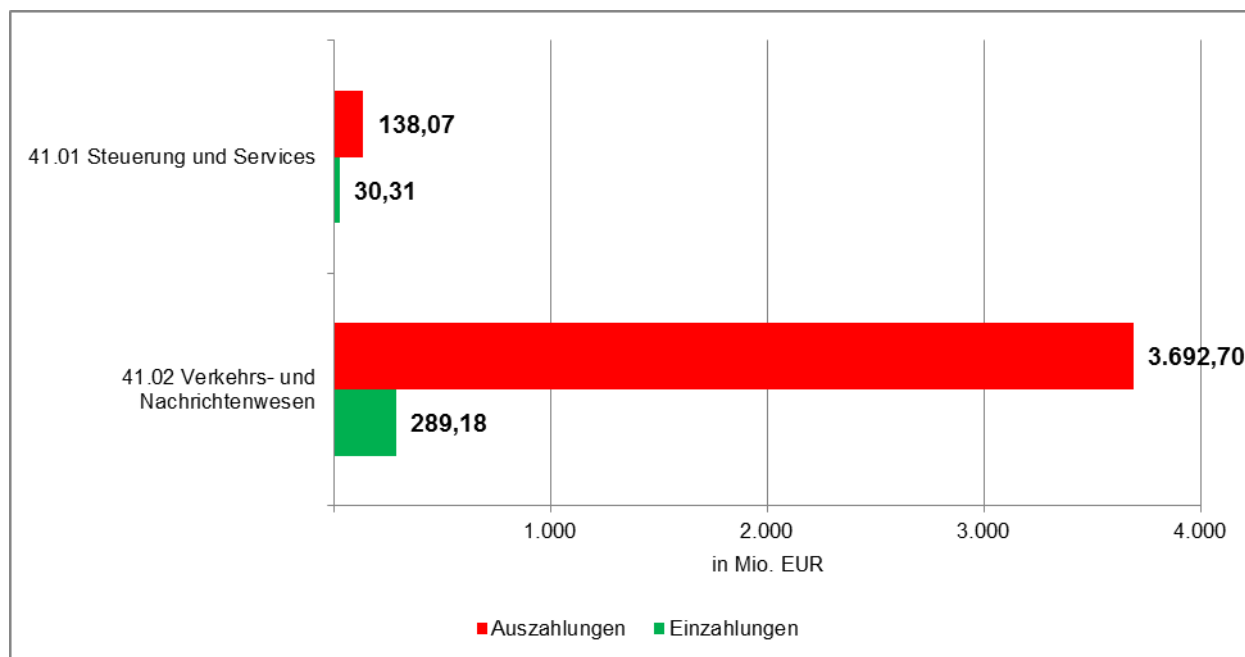
- Umsetzung der mehrjährigen Investitionsprogramme für Schiene (ÖBB und Privatbahnen) und Straße (ASFINAG) mit Schwerpunkt bei der Schieneninfrastrukturoffensive im Rahmen der vorhandenen Mittel
- Verkehrsdiensteverträge mit den Schienenbahnen und Zuschüsse zu Infrastrukturmaßnahmen - in einer transparenten und leistungsorientierten Ausgestaltung
- Umsetzung der Hochwasserschutzprogramme an Donau, March und Thaya sowie Umsetzung der Art. 15a BVG Vereinbarung mit den Ländern Niederösterreich, Oberösterreich und Wien; Weiterentwicklung der Wasserstraße Donau als Schifffahrtsweg



- Implementierung und Umsetzung der Breitbandinitiative zum wettbewerbsorientierten Ausbau der Breitband-Infrastruktur sowie Fortführung und Intensivierung der Initiative zur Stimulierung der Nutzung der Breitbandnetze

Gemäß dem Finanzierungshaushalt verteilen sich die Auszahlungen und Einzahlungen der Untergliederung auf folgende **Globalbudgets**:

Aus- und Einzahlungen in den Globalbudgets



Quelle: BVA-E 2016

Alle Bereiche des Verkehrs- und Nachrichtenwesens (Schiene, Telekommunikation, Straße, Luft, Wasser) sowie die Budgets der Fernmeldebehörden bzw. für Funküberwachungen und für den Gesamtverkehr sind im GB 41.02 veranschlagt. Rd. 84 % der Auszahlungen in diesem Globalbudget sind dem Bereich Schiene (DB 41.02.02) zuzuordnen (v.a. Überweisung des Bundeszuschusses an die ÖBB-Infrastruktur AG). Die bedeutendsten Einzahlungen stammen von Dividendenzahlungen (Gewinnausschüttungen) der Beteiligungen, die ebenso im GB 41.02 verrechnet werden.

Das zweite Globalbudget des Ressorts hat nur einen Anteil von 3,6 % an den Gesamtauszahlungen und umfasst die Personal- und Sachaufwand der Zentralstelle, den Klima- und Energiefonds sowie das Österreichische Patentamt.



3 Entwicklung der Untergliederung

3.1 Mittelfristige budgetäre Entwicklung

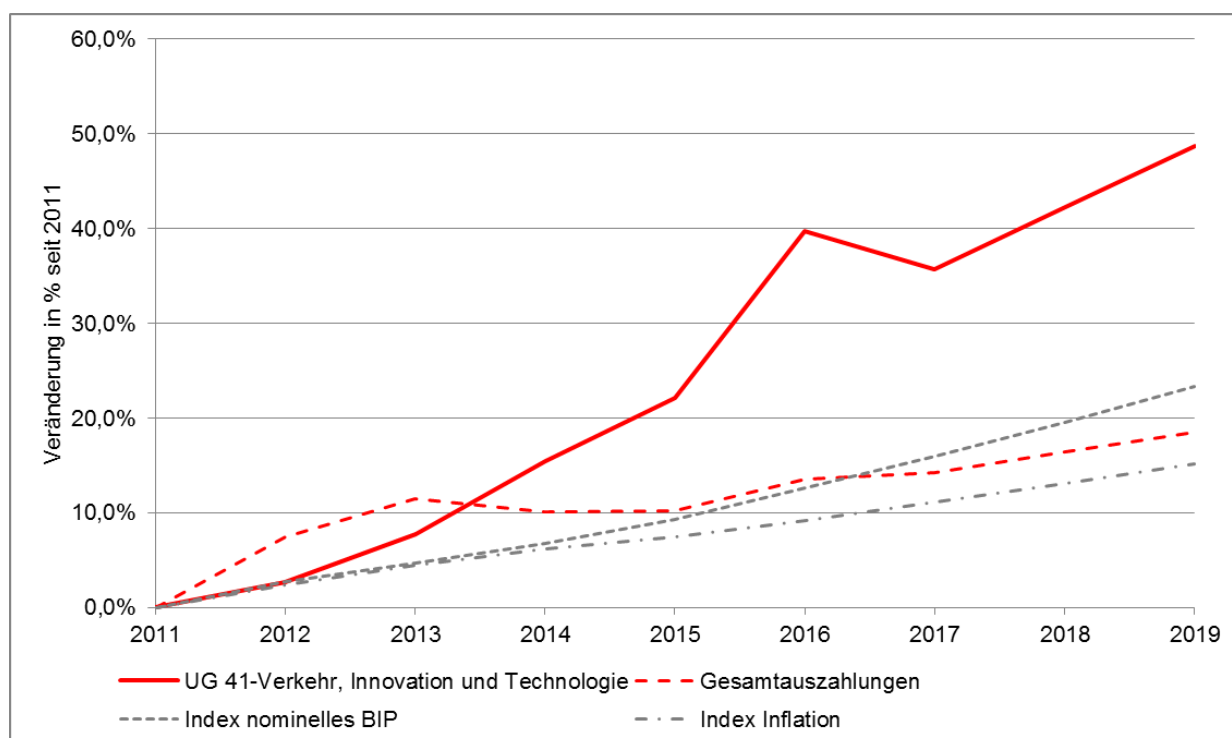
Die nachfolgenden Tabellen und Darstellungen zeigen die Entwicklung der Untergliederung in einer mittel- und längerfristigen Betrachtung und setzen diese zu makroökonomischen Größen und zur Entwicklung des Gesamthaushalts in Beziehung:

Finanzierungshaushalt (2012 bis 2019)

in Mio. EUR								
Finanzierungshaushalt								
UG 41 Verkehr, Innovation und Technologie	Erfolg 2012	Erfolg 2013	Erfolg 2014	BVA 2015	BVA-E 2016	BFRG 2017	BFRG 2018	BFRG 2019
Auszahlungen	2.814,47	2.952,86	3.165,09	3.349,36	3.830,77	3.720,40	3.899,68	4.077,47
in % der Gesamtauszahlungen	3,86%	3,91%	4,24%	4,48%	4,97%	4,80%	4,94%	5,08%
jährliche Veränderung in %	+2,65%	+4,92%	+7,19%	+5,82%	+14,37%	-2,88%	+4,82%	+4,56%
Einzahlungen	324,56	2.356,56	422,41	277,10	319,50	n.v.	n.v.	n.v.
in % der Gesamteinzahlungen	0,49%	3,30%	0,59%	0,39%	0,44%	n.v.	n.v.	n.v.
jährliche Veränderung in %	+4,69%	+626,07%	-82,08%	-34,40%	+15,30%	-	-	-
Nettofinanzierungsbedarf	-2.489,91	-596,30	-2.742,69	-3.072,26	-3.511,27	-	-	-

Quellen: BRA, BVA-E 2016, BFRG 2016 – 2019

Entwicklung der Auszahlungen (2011 bis 2019)

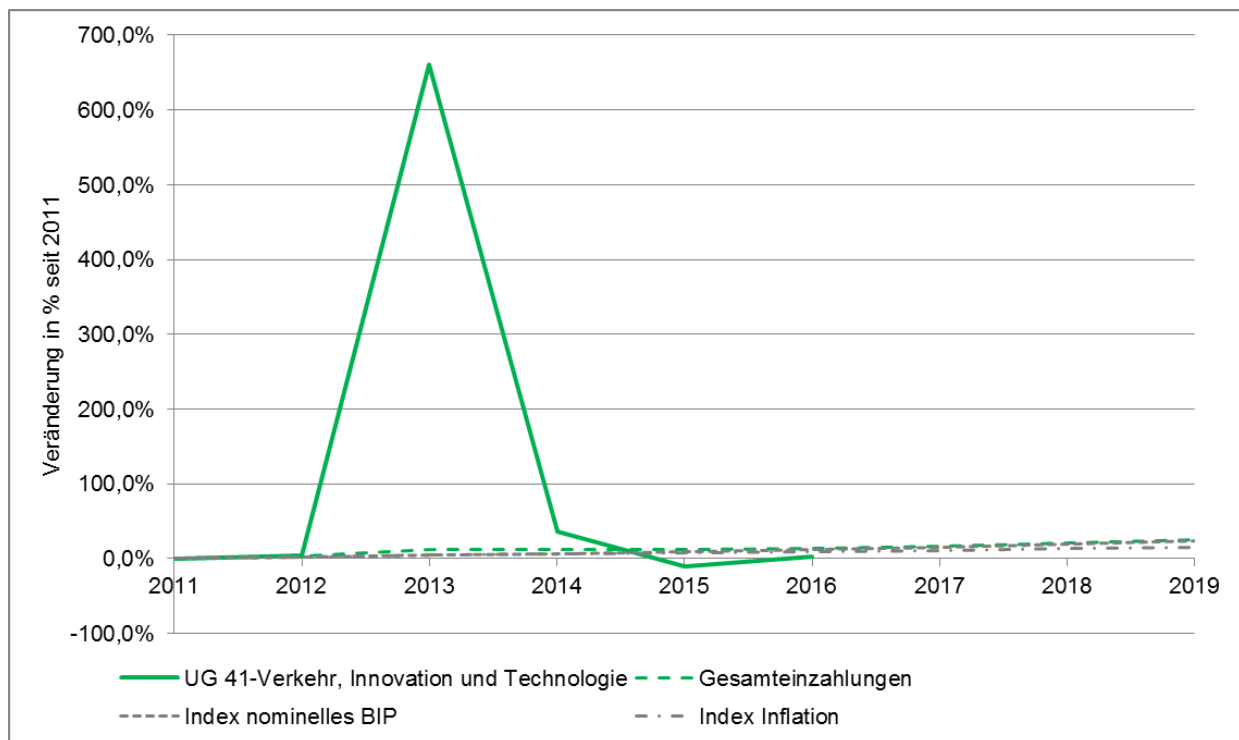


Quellen: BRA, BVA-E 2016, BFRG 2016 – 2019



Für das Jahr 2016 sind die Auszahlungen der UG 41-Verkehr, Innovation und Technologie mit 3,8 Mrd. EUR um 14,37 % höher veranschlagt als im Jahr 2015. Bis 2019 sollen sie gegenüber dem Erfolg 2014 relativ stetig um rd. 912 Mio. EUR (5,20 % p.a.) ansteigen. Der starke Anstieg im Jahr 2016 ergibt sich aus den vor den Breitbandausbau 2020 vorgesehenen Auszahlungen von 300 Mio. EUR. Nachdem für den Breitbandausbau Rücklagen herangezogen werden sollen, sind die auch in den Jahren 2017 bis 2019 geplanten Auszahlungen für den Breitbandausbau (je 200 Mio. EUR) nicht in den Auszahlungsobergrenzen des Finanzrahmens 2016 – 2019 enthalten, weshalb der Verlauf der Auszahlungen in der obigen Abbildung verfälscht ist (Auszahlungen werden voraussichtlich 2017 – 2019 um je 200 Mio. höher ausfallen). Insgesamt sollen die Auszahlungen deutlich stärker steigen als das nominelle BIP und die Inflation.

Entwicklung der Einzahlungen (2011 bis 2019)



Quellen: BRA, BVA-E 2016, BFRG 2016 – 2019

Die Entwicklung der Einzahlungen war 2013 von den hohen Einmal Erlösen aus der Versteigerung von Mobilfunklizenzen geprägt. Im Vergleich zum Erfolg 2014 sollen die Einzahlungen um 103 Mio. EUR zurückgehen, gegenüber dem BVA 2015 um 42 Mio. EUR (0,44 %) zunehmen. Die Unterschiede sind durch Schwankungen bei den Einzahlungen aus Dividenden (Gewinnausschüttungen) bedingt.



3.2 Anmerkungen

Das BMVIT ist für die Bereitstellung der Verkehrs- und Telekommunikationsinfrastruktur in Österreich verantwortlich. Ein wesentlicher Teil des Budgets der UG 41-Verkehr, Innovation und Technologie wird für den Ausbau, den Betrieb und die Instandhaltung der Schieneninfrastruktur durch die ÖBB-Infrastruktur AG aufgewendet.

Investitionen in die Schieneninfrastruktur – Rahmenplan 2016 – 2021

Die ÖBB-Infrastruktur AG investiert in die Schienenverkehrsinfrastruktur auf Grundlage jährlich zu erstellender sechsjähriger Rahmenpläne gemäß § 42 Bundesbahngesetz (BBG). Der Bund finanziert einen Großteil der Investitionen über jährlich zu vereinbarende Zuschussverträge zwischen der ÖBB Infrastruktur AG und dem BMVIT (im Einvernehmen mit dem BMF), die einerseits für den Betrieb der Schieneninfrastruktur und deren Bereitstellung an die NutzerInnen (§ 42 Abs. 1 BBG) und andererseits für die Instandhaltung, zur Planung und zum Bau von Schieneninfrastruktur (§ 42 Abs. 2 BBG) geleistet werden.

Mit dem am 14. Oktober 2015 im Ministerrat beschlossenen Rahmenplan für die Jahre 2016 bis 2021 sollen Investitionen von rd. 14,6 Mrd. EUR getätigt werden. Darin sind hohe Investitionen für Tunnelprojekte enthalten: Koralmbahn 2,45 Mrd. EUR, Brenner-Basistunnel 2,37 Mrd. EUR und Semmering-Basistunnel 1,56 Mrd. EUR. Für den zweigleisigen Ausbau der Pottendorferlinie sind 498 Mio. EUR, den viergleisigen Ausbau der Weststrecke zwischen Linz und Wels 478 Mio. EUR sowie den nahverkehrsgerechten Ausbau des Marchegger Asts 417 Mio. EUR vorgesehen. Zudem sollen Bahnhöfe modernisiert und barrierefrei gestaltet werden (z.B. Bruck an der Mur, Graz) sowie Güterterminals erweitert bzw. neu gebaut (z.B. Cargo-Center Wien: 100 Mio. EUR) werden.

Gesamtinvestitionsvolumen ÖBB-Rahmenplan 2016 – 2021 und Vorbelastungen

Ausgabenwirksames Investitionsvolumen laut Rahmenplan 2016-2021		2016	2017	2018	2019	2020	2021	Summe 2016 bis 2021
<i>in Mio. EUR</i>								
Investitionen einschließlich Reinvestitionen (ohne Brenner-Basistunnel)		1.755	2.084	2.015	2.005	2.155	2.210	12.224
Investitionen Brenner-Basistunnel		240	289	360	483	497	496	2.366
Summe Investitionen		1.996	2.373	2.375	2.488	2.652	2.706	14.590
Vorbelastungen	bis inkl. 2015 (Verb.)							Summe 2015 bis 2021
<i>in Mio. EUR</i>								
Betrieb (§ 42 Abs. 1 BBG)				5.373				5.373
Instandhaltung (§ 42 Abs. 2 BBG)		516	531	541	559	569	583	3.298
Annuitätenzuschüsse (§ Abs. 2 BBG)	15.709	2.176	2.864	2.868	3.048	3.319	3.366	33.350
+ Mittel für Naturkatastrophen				230				230
Summe Vorbelastungen								42.251
Tatsächliche Zahlungen		2.032	2.177	2.302	2.445	2.562	2.676	14.193

Quelle: ÖBB-Rahmenplan 2016 – 2021, Regierungsvorlage 846 d.B., XXV GP, Bundesgesetz mit dem die Begründung von Vorbelastungen durch den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie genehmigt wird



Die Finanzierungsmodalität für Investitionen in die Schieneninfrastruktur sieht vor, dass sich der Bund verpflichtet, 75 % der jährlich getätigten Investitionen in Form einer auf 30 Jahre umgelegten Annuität zu tragen. Der Anteil soll im Jahr 2017 auf 80 % steigen. Zur Finanzierung des österreichischen Anteils am Brenner-Basistunnel übernimmt der Bund 100 % der Kosten in Form einer auf 50 Jahre umgelegten Annuität. Die jährlichen Investitionskosten werden so über die nächsten 30 bzw. 50 Jahre verteilt und die Verpflichtungen steigen weiter an, solange zusätzlich investiert wird. Die Annuitätenzuschüsse werden allerdings nur für die Investitionen geleistet (2014: rd. 631,4 Mio. EUR), für die Inspektion/Wartung, Entstörung und Instandsetzung der Schieneninfrastruktur (2014: rd. 499 Mio. EUR) sowie für den Betrieb und die Bereitstellung der Schieneninfrastruktur an die NutzerInnen (2014: rd. 688 Mio. EUR) werden einfache, jährliche Zuschüsse gezahlt. Aus den bereits getätigten Investitionen seit 2007 wies der Bund in der Vermögensrechnung zum 31. Dezember 2014 Verbindlichkeiten iHv 15,3 Mrd. EUR aus. Für im Rahmenplan vorgesehene zukünftige Investitionen und daraus induzierte Annuitäten und zugesagte Zuschüsse für den Betrieb und die Instandhaltung entstehen dem Bund Verpflichtungen in Form von sogenannten Vorbelastungen zukünftiger Finanzjahre.

Die Investitionen der Jahre 2007 bis 2015 wurden bereits bzw. werden heuer getätigt und verursachen ab 2016 gemäß der Regierungsvorlage 846 d.B. (XXV. GP) noch Annuitätenzahlungen iHv 15,7 Mrd. EUR. Aus Investitionen der Jahre 2016 bis 2021 iHv 14,6 Mrd. EUR werden neue Annuitäten iHv 17,9 Mrd. EUR zu leisten sein. Die gesamten finanziellen Verpflichtungen des Bundes aus den Annuitätenzahlungen an die ÖBB belaufen sich daher – verteilt bis zum Jahr 2070 – auf 33,6 Mrd. EUR.



Breitbandausbau

Bereits im Arbeitsprogramm der Bundesregierung 2013 – 2018 war der Ausbau einer flächendeckenden Breitband-Hochleistungsinfrastruktur vorgesehen. In der Klausur vom 26. und 27. September 2014 in Schladming einigte sich die Bundesregierung, den Breitbandausbau zu beschleunigen, indem 100 Mio. EUR der vorgesehenen „Breitbandmilliarde“ (jeweils 200 Mio. EUR im Zeitraum 2016 bis 2020) auf das Jahr 2016 vorgezogen werden. Die Finanzierung erfolgt durch Rücklagenentnahmen, die aufgrund der Versteigerung der Mobilfunklizenzen im Jahr 2013 gebildet werden konnten.

Der „Masterplan Breitband“ soll mit Hilfe von Förderungsinstrumenten, die in vier Sonderrichtlinien gebündelt werden, umgesetzt werden. Drei der Sonderrichtlinien werden bei der Europäischen Kommission notifiziert, um dem EU-Beihilfenrecht zu entsprechen. Bis 2018 sollen in den Ballungsräumen (70 % der Haushalte) Breitband-Hochleistungszugänge zur Verfügung stehen; 2020 eine flächendeckende Versorgung erreicht werden.



4 Bundesvoranschlagsentwurf 2016

4.1 Finanzierungshaushalt auf Globalbudgetebene

Die UG 41-Verkehr, Innovation und Technologie setzt sich aus zwei Globalbudgets zusammen, wobei die Auszahlungen für das Jahr 2016 zu rd. 96,4 % im GB 41.02-Verkehrs- und Nachrichtenwesen und 3,6 % im GB 41.01-Steuerung und Services verschlagt sind.

Aus- und Einzahlungen nach Globalbudgets

in Mio. EUR					
Finanzierungshaushalt					
UG 41 Verkehr, Innovation und Technologie	Erfolg 2013	Erfolg 2014	BVA 2015	BVA-E 2016	%-Diff. BVA 2015 - BVA-E 2016
41 Auszahlungen	2.952,86	3.165,09	3.349,36	3.830,77	14,4%
41.01 Steuerung und Services	157,06	117,95	152,73	138,07	-9,6%
41.01.01 Zentralstelle	56,66	61,63	67,16	70,30	4,7%
41.01.02 Klima- und Energiefonds (KLI. EN)	81,03	37,33	65,00	47,00	-27,7%
41.01.03 Österreichisches Patentamt	19,36	19,00	20,57	20,77	1,0%
41.02 Verkehrs- und Nachrichtenwesen	2.795,80	3.047,14	3.196,63	3.692,70	15,5%
41.02.01 Gesamtverkehr und Beteiligungen im Verkehr	96,35	98,96	108,73	119,63	10,0%
41.02.02 Schiene	2.547,14	2.789,82	2.890,61	3.093,77	7,0%
41.02.03 Telekommunikation	25,89	31,09	37,99	333,47	777,7%
41.02.04 Straße	21,65	22,74	17,95	15,45	-13,9%
41.02.05 Luft	14,35	13,14	13,46	13,76	2,3%
41.02.06 Wasser	85,06	79,94	120,64	109,62	-9,1%
41.02.07 Fernmeldebehörden / Funküberwachungen	5,36	11,45	7,25	7,00	-3,4%
41 Einzahlungen	2.356,56	422,41	277,10	319,50	15,3%
41.01 Steuerung und Services	36,57	38,70	32,91	30,31	-7,9%
41.01.01 Zentralstelle	1,30	2,06	0,39	0,39	0,0%
41.01.03 Österreichisches Patentamt	35,27	36,64	32,53	29,93	-8,0%
41.02 Verkehrs- und Nachrichtenwesen	2.319,99	383,71	244,18	289,18	18,4%
41.02.01 Gesamtverkehr und Beteiligungen im Verkehr	100,10	145,04	45,00	90,00	100,0%
41.02.02 Schiene	30,52	33,73	20,00	30,00	50,0%
41.02.04 Straße	72,24	71,02	60,59	60,65	0,1%
41.02.05 Luft			0,00	0,00	0,0%
41.02.06 Wasser	70,89	98,33	93,37	83,32	-10,8%
41.02.07 Fernmeldebehörden / Funküberwachungen	2.046,23	35,59	25,22	25,22	0,0%
41 Nettofinanzierungsbedarf	-596,30	-2.742,69	-3.072,26	-3.511,27	14,3%

Quellen: BRA, BVA-E 2016

GB 41.01-Steuerung und Services

Im GB 41.01-Steuerung und Services werden für die Zentralstelle der betriebliche Sach- und Personalaufwand der UG 41-Verkehr, Innovation und Technologie sowie der UG 34-Verkehr, Innovation und Technologie (Forschung) verrechnet. Geringe Steigerungen gegenüber dem BVA 2015 ergeben sich vor allem bei den Bezügen.



Die Dotierung des Klima- und Energiefonds (KL.IEN) wird im Zuge der Budgetkonsolidierung um 18 Mio. EUR auf 47 Mio. EUR reduziert. In der UG 43-Umwelt wird der entsprechende Betrag um 11,35 Mio. EUR gekürzt. Insgesamt sind 84,8 Mio. EUR für den KL.IEN vorgesehen. Im Jahr 2014 wurden 87,3 Mio. EUR von den budgetierten 100 Mio. EUR ausgezahlt. Dafür werden im DB 41.02.01-Gesamtverkehr und Beteiligungen im Verkehr die Mittel für Intelligente Verkehrssysteme um 9,7 Mio. EUR aufgestockt.

Die Auszahlungen für das Österreichische Patentamt bleiben nahezu unverändert. Die Einzahlungen sind im BVA-E 2016 gegenüber dem BVA 2015 um 2,6 Mio. EUR geringer budgetiert. Rückgänge werden vor allem bei den Gebühren, insbesondere den Europäischen Patentgebühren erwartet.

GB 41.02-Verkehrs- und Nachrichtenwesen

Die Auszahlungen im GB 41.02-Verkehrs- und Nachrichtenwesen sind gegenüber dem BVA 2015 um rd. 496 Mio. EUR bzw. 15,5 % (646 Mio. EUR gegenüber dem Erfolg 2014) höher veranschlagt. Die Einzahlungen sollen um 45 Mio. EUR bzw. 18,4 % ansteigen.

Die größten Auszahlungen werden im DB 41.02.02-**Schiene** getätigt. Die bedeutendsten Beträge im BVA-E 2016 sind der oben beschriebene Bundeszuschuss zur ÖBB-Infrastruktur AG für Betrieb und Bereitstellung der Schieneninfrastruktur gemäß § 42 Abs. 1 und 2 Bundesbahngesetz (rd. 2,1 Mrd. EUR), die Schienengüterverkehrsförderung (rd. 106 Mio. EUR), Zahlungen für den Verkehrsdienstvertrag betreffend den Schienenpersonenverkehr zwischen der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH und der ÖBB-Personenverkehr AG (683 Mio. EUR) sowie für die Verkehrsdienstverträge mit den Privatbahnen (rd. 55,5 Mio. EUR) und Zuschüsse für den Bau der Wiener U-Bahn (78 Mio. EUR).

Die Zahlungen an die ÖBB-Infrastruktur AG steigen um 198,3 Mio. EUR gegenüber dem BVA 2015. Für den Verkehrsdienstvertrag mit der ÖBB-Personenverkehr AG sind um 13,1 Mio. EUR und für die Querfinanzierung des Brenner-Basistunnels aus Mauteinnahmen der ASFINAG (§ 8a ASFINAG-Gesetz) um 10,0 Mio. EUR mehr vorgesehen. Mit der Erhöhung wird dem gestiegenen Verkehrsaufkommen und dem größeren Streckennetz Rechnung getragen. Die ETCS (European Train Control System)-Förderung (rd. 26,9 Mio. EUR) fällt dagegen im Jahr 2016 weg.



Im DB 41.02.03-**Telekommunikation** sind gemeinwirtschaftliche Leistungen im Post- und Telekombereich, beispielsweise für Zuschüsse zu Fernsprechentgelten und Blindensendungen sowie die Beitragsleistungen an die Rundfunk u. Telekom Regulierungs-GmbH (RTR) veranschlagt. Im BVA-E 2016 sind erstmals Fördermittel iHv 300 Mio. EUR für den Breitbandausbau 2020 vorgesehen, die über den FFG abgewickelt werden. Rückläufig in diesem DB sind Telefonentgeltbefreiungen (-4,6 Mio. EUR).

Im DB 41.02.06-**Wasser** sind bedeutende Auszahlungen für hoheitliche Aufgaben der Schifffahrtsaufsicht durch die Via Donau vorgesehen. Ein weiterer bedeutsamer Bereich betrifft Hochwasserschutzmaßnahmen. Für die Absiedlung des Eferdinger Beckens sind 15 Mio. EUR vorgesehen; um 10 Mio. EUR weniger als im BVA 2015.

Einzahlungsseitig betreffen die bedeutendsten Veränderungen die Gewinnausschüttung der ASFINAG. Im BVA-E 2016 ist sie mit 90 Mio. EUR um 45 Mio. EUR höher als im BVA 2015, aber um 55 Mio. EUR geringer als im Erfolg 2014 veranschlagt. Weiters steigen die Einzahlungen aus den Quersubventionen von der ASFINAG zur Finanzierung des Brenner-Basistunnels, die an die ÖBB-Infrastruktur AG weitergeleitet werden, um 10 Mio. EUR (siehe oben). Aus dem Katastrophenfonds werden um 10 Mio. EUR geringere Einzahlungen erwartet, was mit der Reduktion der veranschlagten Mittel für die Hochwasserhilfe (Eferdinger Becken) einhergeht.

In den DBs 41.02.04-**Straße**, 41.0205-**Luft** und 41.02.07-**Fernmeldebehörden/Funküberwachungen** sind nur geringfügige Anpassungen vorgesehen.

4.2 Ergebnishaushalt in ökonomischer Gliederung

In der UG 41-Verkehr, Innovation und Technologie sind 85,9 % der Aufwendungen für Transfers veranschlagt sind. Der betriebliche Sachaufwand hat einen Anteil von 13,0 % und der Personalaufwand von 1,1 %.



Aufwendungen und Erträge – Hauptpositionen

Ergebnishaushalt					
In Mio. EUR	Erfolg 2013	Erfolg 2014	BVA 2015	BVA-E 2016	%-Diff. BVA 2015 - BVA-E 2016
UG 41					
Verkehr, Innovation und Technologie					
Aufwendungen	4.320,39	4.568,96	5.676,84	6.654,11	17,2%
Personalaufwand	61,49	60,76	67,60	69,88	3,4%
davon					
Bezüge	44,37	45,21	51,59	54,19	5,1%
Gesetzlicher Sozialaufwand	10,33	10,66	11,36	11,72	3,1%
Betrieblicher Sachaufwand	811,87	777,85	853,04	865,76	1,5%
davon					
Aufwand für Werkleistungen	757,71	747,39	795,67	814,42	2,4%
Abschreibungen auf Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	9,83	8,26	10,16	9,80	-3,5%
Sonstiger betrieblicher Sachaufwand	28,53	4,47	29,03	23,35	-19,6%
Transferaufwand	3.445,79	3.730,35	4.756,20	5.718,47	20,2%
davon					
Transfers an die Bundesfonds	81,03	37,52	65,00	47,00	-27,7%
Transfers an Länder	23,38	20,95	14,71	10,27	-30,2%
Transfers an Gemeinden und Gemeindeverbände	95,46	100,50	128,69	123,12	-4,3%
Aufwand für Transfers an Unternehmen	3.234,27	3.560,88	4.535,20	5.526,11	21,8%
Finanzaufwand	1,24		0,00	0,00	0,0%
Erträge	2.378,48	436,35	277,08	319,19	15,2%
Erträge aus der operativen Verwaltungstätigkeit	2.175,30	156,63	117,34	114,57	-2,4%
davon					
Erträge aus wirtschaftlicher Tätigkeit	2.014,35	0,72	0,28	0,68	143,4%
Erträge aus Kostenbeiträgen und Gebühren	69,82	73,67	59,05	56,57	-4,2%
Sonstige Erträge	87,58	78,76	55,06	54,37	-1,3%
Erträge aus Transfers	103,16	134,71	114,70	114,60	-0,1%
davon					
Erträge aus Transfers von Unternehmen	31,24	35,01	20,00	30,00	50,0%
Sonstige Transfers innerhalb des Bundes	70,58	98,58	93,58	83,58	-10,7%
Finanzerträge	100,03	145,01	45,04	90,02	99,9%
davon					
Dividenden und ähnliche Gewinnausschüttungen	100,00	145,00	45,00	90,00	100,0%
Nettoergebnis	-1.941,91	-4.132,61	-5.399,77	-6.334,92	17,3%

Quellen: BRA, BVA-E 2016

Aufwendungen

Die **Transferaufwendungen** entstehen nahezu ausschließlich im DB 41.02.02-Schiene. Im BVA-E 2016 sind Transferaufwendungen an Unternehmen für den Zuschuss zur ÖBB-Infrastruktur AG von 4,9 Mrd. EUR veranschlagt. Das sind um 698,5 Mio. EUR mehr als im BVA 2015 bzw. um 1,7 Mrd. EUR mehr als im Erfolg 2014. Die hohen und weiterhin steigenden Aufwendungen aus dieser Position sind Folge der langfristigen Finanzierung der Schieneninfrastruktur in Form von Annuitätenzuschüssen. In den Transfers an Unternehmen sind weiters die Breitbandförderung von 300 Mio. EUR und die Schienengüterverkehrsförderung von rd. 106 Mio. EUR enthalten.

In den Transferaufwendungen an Gemeinden und Gemeindeverbänden sind der Zuschuss für den U-Bahnbau in Wien (78 Mio. EUR) sowie Maßnahmen des Hochwasserschutzes veranschlagt. Die Transfers an die Bundesfonds enthalten den Aufwand für die Dotierung des Klima- und Energiefonds. Die Transfers von Unternehmen stehen für die Mittel aus der



Querfinanzierung des Brenner-Basistunnels durch die ASFINAG gemäß § 8a ASFINAG-Gesetz.

Als Werkleistungen (**betrieblicher Sachaufwand**) sind insbesondere der Aufwand aus dem Verkehrsdienstvertrag betreffend den Schienenpersonenverkehr zwischen der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH und der ÖBB-Personenverkehr AG (683,1 Mio. EUR) sowie die Aufwendungen aus den Verkehrsdienstverträgen mit den Privatbahnen (rd. 58,5 Mio. EUR) veranschlagt.

Der **Personalaufwand** entsteht vor allem für Bedienstete der Zentralstelle (51,9 Mio. EUR) und des Österreichischen Patentamts (13,5 Mio. EUR).

Erträge

Die bedeutendsten Erträge im BVA-E 2016 sollen aus der Gewinnausschüttung der ASFINAG (90 Mio. EUR) stammen. Im DB 41.02.06-Wasser werden für vorbeugende Maßnahmen Mittel vom Katastrophenfonds und der Via Donau überwiesen („Transfers innerhalb des Bundes“). Die Erträge aus Kostenbeiträgen und Gebühren stehen vor allem im Zusammenhang mit Gebühren des Österreichischen Patentamts (rd. 29 Mio. EUR) sowie Gebühren der Fernmeldebehörden (rd. 25 Mio. EUR). Sonstige Erträge stammen aus Geldstrafen im DB 41.02.04-Straße.

Die wesentlichen Änderungen gegenüber dem BVA 2015 wurden bereits bei den Einzahlungen des Finanzierungshaushalts erläutert.

4.3 Unterschiede zwischen Finanzierungs- und Ergebnishaushalt

Im BVA-E 2016 übersteigen die Aufwendungen die Auszahlungen um 2,8 Mrd. EUR. Verantwortlich dafür sind nahezu ausschließlich die Modalitäten zur Finanzierung der Schieneninfrastruktur in Form von Annuitätenzuschüssen (DB 41.02.02-Schiene). Der Bund geht dabei Verbindlichkeiten ein, die er erst langfristig wieder zurückführen wird (siehe 3.2 Anmerkungen). Die jährliche Veränderung der Verbindlichkeiten ist zusätzlich zur Zahlung als Aufwand ausgewiesen. Weiters werden nichtfinanzierungswirksame Aufwendungen für die Dotierung von Prozesskostenrückstellungen (20,6 Mio. EUR) veranschlagt. Die Einzahlungen weichen lediglich um 0,3 Mio. EUR von den Erträgen ab.



5 Rücklagen

Die nachstehende Tabelle weist den Stand der Rücklagen mit Ende 2013 und Ende 2014 sowie die bis zum dritten Quartal 2015 erfolgten Veränderungen durch Rücklagenentnahmen³ aus⁴. Nach Entnahme der im BVA-E 2016 bereits budgetierten Rücklagenverwendung verbleibt ein fiktiver Rücklagenrest.

Rücklagengebarung

in Mio. EUR							
Entwicklung des Rücklagenstandes							
UG 41 Verkehr, Innovation und Technologie	Stand 31.12.2013	Stand 31.12.2014	Veränderung 31.12.2014 - 30.09.2015	Stand 30.09.2015	Budgetierte RL Verwendung BVA-E 2016	Rücklagen- rest	Rücklagen- rest in % des BVA-E 2016
Detailbudgetrücklagen	1.679,90	1.724,02	-51,49	1.672,53	-300,00	1.372,53	37,2%
Zweckgebundene Einzahlungsrücklagen	232,52	265,96	-107,64	158,32		158,32	108,6%
Gesamtsumme	1.912,42	1.989,98	-159,13	1.830,85	-300,00	1.530,85	40,0%

Anmerkung: Detailbudgetrücklagen sind bei der Verwendung nicht mehr an den Zweck der seinerzeitigen Veranschlagung gebunden. Zweckgebundene Einzahlungsrücklagen dürfen nur im Rahmen einer zweckgebundenen Gebarung verwendet werden.

Quellen: BRA, BVA-E 2016

Der Rücklagenstand in der UG 41-Verkehr, Innovation und Technologie ist Ende 2014 mit rd. 2,0 Mrd. EUR mit Ausnahme der Rücklagen des Bundesministeriums für Finanzen am höchsten. Dies ist auf die im Jahr 2013 erfolgte Rücklagenzuführung von 1,1 Mrd. EUR aus den Erlösen der Versteigerung der Mobilfunklizenzen iHv 2 Mrd. EUR zurückzuführen, deren Mehreinzahlungen zur Hälfte für Investitionen in den Ausbau von Breitband-Internetinfrastrukturen („Breitbandmilliarde“) vorgesehen wurden. Für 2016 ist eine Rücklagenentnahme iHv 300 Mio. EUR für den Ausbau des Breitbandnetzes budgetiert. Im Vollzug 2015 (erstes bis drittes Quartal) erfolgten bedeutende Rücklagenentnahmen für die Querfinanzierung der ÖBB-Infrastruktur AG aus Mitteln der ASFINAG (107,6 Mio. EUR) und Kapitaltransferzahlungen an Länder für Bundesstraßen gemäß Baufortschritt (48,7 Mio. EUR). Vorbehaltlich der Rücklagenveränderungen im Vollzug (159,1 Mio. EUR im ersten bis dritten Quartal 2015) sowie allfälliger Rücklagenzuführungen zum Jahresende verbleibt dem BMVIT in der UG 41 ein Rücklagenrest von rd. 1,5 Mrd. EUR (40,0 % der veranschlagten Auszahlungen 2016).

³ In einzelnen Untergliederungen erfolgten auch unterjährige Rücklagenzuführungen von tatsächlichen Mehreinzahlungen gegenüber dem Bundesvoranschlag (vgl. § 55 Abs. 3 BHG)

⁴ Der so ermittelte Rücklagenstand zum 30. September 2015 beinhaltet daher die für 2015 veranschlagten Rücklagenentnahmen sowie die bereits erfolgten Rücklagenentnahmen im Vollzug.



Der Budgetdienst weist darauf hin, dass sich der fiktive Rücklagenrest durch allfällige Rücklagenentnahmen im Vollzug im vierten Quartal 2015 sowie durch eine am Jahresende 2015 vorgenommene Zuführung von positiven Saldenabweichungen zum budgetierten Nettofinanzierungsbedarf noch verändern wird.

6 Ausgliederungen und Beteiligungen

Der Bericht über Ausgliederungen und Beteiligungen des Bundes enthält Informationen über die wesentlichen Kennzahlen dieser Unternehmen und die Verflechtungen mit dem Bundesbudget und umfasst in der Untergliederung folgende Unternehmen:

- Austria Tech GmbH
- Austro Control GmbH
- ASFINAG AG (IFRS Konzernabschluss)
- Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH
- Lokalbahn Lambach-Vorchdorf-Eggenberg AG
- Österreichische Bundesbahnen (IFRS Konzernabschluss)
- Rundfunk und Telekom Regulierungs-GmbH⁵
- Schienen-Control GmbH
- Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG)
- Via Donau – Österreichische Wasserstraßen-GmbH

Die wesentlichen Vermögens- und Ertragskennzahlen sowie die Verflechtungen mit dem Bundesbudget (Auszahlungen/Einzahlungen) sind diesem Bericht zu entnehmen.

⁵ Im Bundesrechnungsabschluss 2014 wird die Rundfunk und Telekom Regulierungs-GmbH der UG 10-Bundeskanzleramt zugeordnet.



7 Personal

Der Personalplan sieht bei den Planstellen der Untergliederung (und deren Bewertung) sowie beim Personalaufwand folgende Entwicklung vor:

Planstellenverzeichnis

UG 41-Verkehr, Innovation und Technologie				
	2013	2014	2015	2016
PLANSTELLEN***)				
Planstellen	896	888	877	869
PCP**)	335.894	334.400	333.234	331.585
PERSONALSTAND	zum 31.12	zum 31.12	zum 1.6.	
VBÄ*)	797	836	834	-
PCP**)	294.799	308.759	308.247	-
Personalaufwand	Erfolg		BVA	BVA-E
Aufwendungen im Ergebnishaushalt <i>in Mio. EUR</i>	61,5	60,8	67,6	69,9

*) Vollbeschäftigtenäquivalente (VBÄ) sind eine Messgröße für den tatsächlichen Personaleinsatz, für den Leistungsentgelte aus dem Personalaufwand anfallen. Eine zur Gänze besetzte Planstelle entspricht einem VBÄ.

**) Personalcontrollingpunkte (PCP) sind Punktwerte, die die Höhe der verwendeten Mittel für eine besetzte Planstelle zum Ausdruck bringen. Qualitativ höhere und damit „teurere“ Stellen erfordern mehr PCP. Die Planstellen begrenzen die Personalkapazitäten und die PCP die Kosten.

***) Werte für 2015 aus 2. Personalplananpassung.

Quelle: Anlage IV „Personalplan“ zum BFG-E 2016

Das Personal des BMVIT wird nur in der UG 41-Verkehr, Innovation und Technologie verrechnet, übernimmt aber auch die Agenden der in UG 34-Verkehr, Innovation und Technologie (Forschung) verrechneten Sachverhalte. Die Zahl der Planstellen betrug 2014 888 und wird in den Jahren 2015 und 2016 auf 877 bzw. 869 abgesenkt. Die Verringerung der Planstellen ergibt sich aus der weiteren Umsetzung der Konsolidierungsmaßnahmen des Regierungsprogramms. Die Planstellen werden vor allem im DB 41.01.01-Zentralstelle reduziert. Der tatsächliche Personalstand zum 1. Juni 2015 entspricht mit 834 VBÄ einem Anteil von 95 % an den Planstellen im Stellenplan.

Zur Einrichtung der Verkehrssicherheitsbehörde durch Bundesgesetz kann der Personalplan im Jahr 2016 in der UG 41-Verkehr, Innovation und Technologie um bis zu 165 Planstellen überschritten werden. Sofern es einen provisorischen Personalplan im Jahr 2017 geben sollte, gilt die Überschreitungsermächtigung auch für das Jahr 2017.

Der veranschlagte Personalaufwand 2016 steigt gegenüber dem Voranschlag 2015 um 2,3 Mio. EUR (+3,4 %) an, gegenüber dem tatsächlichen Wert von 2014 um 9,1 Mio. EUR (+15,0 %). Der Anstieg 2016 gegenüber 2015 beruht im Wesentlichen auf höheren Ansätzen für die Bezüge.



8 Wirkungsorientierung

Im Anhang zur Analyse werden die Wirkungsziele, die Maßnahmen und die Kennzahlen auf Ebene der Untergliederung im Überblick dargestellt.

Das BMVIT legte für die UG 41-Verkehr, Innovation und Technologie drei Wirkungsziele fest, die mit fünf Indikatoren gemessen werden und gegenüber dem BVA 2015 unverändert geblieben sind. Die Wirkungsziele sind knapp und übersichtlich formuliert. Überlegenswert wäre ein Wirkungsziel für den Bereich des Österreichischen Patentamtes festzulegen, nachdem dieser Bereich nicht von den beschriebenen Maßnahmen abgedeckt ist und sich auch in die Ziele nur schwer integrieren lässt. Auch der für die Untergliederung bedeutende Bereich der Beteiligungsverwaltung könnte explizit in den Wirkungszielen bzw. Maßnahmen umfasst sein.

Bezüglich der Wirkungskennzahlen hat es keine bedeutenden Änderungen gegeben. Zentrale Kennzahlen sind die Zahlen der Personenkilometer im Schienenpersonenverkehr im Bereich der ÖBB-Personenverkehr AG sowie der Anteil schadstoffarmer Lastkraftwagen an der Gesamtfahrleistung.

Die Wirkungskennzahlen zum Ziel 1 („Verbesserung der Verkehrssicherheit“) messen eher die Leistung als die Wirkung. Letztere könnte auch durch geringere Unfallzahlen abgebildet werden (vgl. z.B. die neue Kennzahl des BMI: Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden). Die Kennzahlen zum Ziel 2 („Sicherung der Mobilität von Menschen, Gütern und Informationen“) decken den Aspekt der Telekommunikation nicht ab. Gerade dieser Bereich – Stichwort Ausbau des Breitbandnetzes – wird bis zum Jahr 2020 entsprechend gefördert, was auch mit Kennzahlen hinterlegt werden sollte. Die Wirkungskennzahl zum Gleichstellungsziel („Gendergerechtigkeit in der Mobilität“) bildet die Maßnahmen ab (Anzahl der durchgeführten Genderanalysen), zeigt jedoch keine daraus folgenden Wirkungen. Diese könnten durch Indikatoren zur Messung der unterschiedlichen Nutzung des Verkehrsnetzes gezeigt werden.

Alle Wirkungskennzahlen erfüllten im Jahr 2013 und 2014 die Zielzustände.



Anhang: Auszug aus den Angaben zur Wirkungsorientierung

Der Budgetdienst hat die Kennzahlen zu den Wirkungszielen neu aufbereitet und zusätzlich zu den Budgetangaben die Istzustände für 2013 und 2014 auch den seinerzeitigen Zielzuständen (aus dem BVA 2015) gegenübergestellt. Gegenüber dem Vorjahr neue Kennzahlen sind rot, veränderte Kennzahlen (z.B. Änderungen in der Bezeichnung, der Berechnungsmethode, der Datenquelle oder der Zielzustände) grün gekennzeichnet. Der Grad der Zielerreichung wurde vom Budgetdienst mit **über Zielzustand** (positive Abweichung) oder **unter Zielzustand** (negative Abweichung) bezeichnet. Damit ist ersichtlich, ob die Zielwerte vergangenheitsbezogen erreicht wurden und wie die künftige strategische Ausrichtung der Kennzahlen angelegt ist.

Wirkungsziel 1:

Verbesserung der Verkehrssicherheit

Maßnahmen

Umsetzung der Maßnahmen aus dem Verkehrssicherheitsprogramm 2011 bis 2020 mit dem Schwerpunkt auf bewusstseinsbildende Maßnahmen.

Indikatoren

Kennzahl 41.1.1	Anteil der bewusstseinsbildenden Sicherheitsempfehlungen, die durch Maßnahmen umgesetzt werden					
Berechnungsmethode	100 / Anzahl der früheren (Zeitraum: 5 Jahre) im Rahmen von unabhängigen Sicherheitsuntersuchungen von Unfällen und Störungen ausgesprochenen Sicherheitsempfehlungen * Anzahl der im Anschluss an früher ausgesprochene Sicherheitsempfehlungen getroffenen Maßnahmen					
Datenquelle	Bundesanstalt für Verkehr (BAV), Sicherheitsbericht gemäß § 19 UUG 2005					
Messgrößenangabe	%					
	2012	2013	2014	2015	2016	2020
Zielzustand		10	10	10	20	20
Istzustand	0	15	20			
Zielerreichung		über Zielzustand	über Zielzustand			
	Angestrebte Anzahl der umgesetzten Sicherheitsempfehlungen.					

Kennzahl 41.1.2	Anzahl der durchzuführenden Einsätze der technischen Unterwegskontrollen mit mobilen Prüfzügen zur Bewusstseinsbildung					
Berechnungsmethode	Rückblickende Zählung der Einsätze					
Datenquelle	Bundesanstalt für Verkehr, Tätigkeitsbericht gemäß § 58 Abs. 2b KFG 1967					
Messgrößenangabe	Anzahl					
	2012	2013	2014	2015	2016	2020
Zielzustand		650	650	650	650	650
Istzustand	663	648	658			
Zielerreichung		unter Zielzustand	über Zielzustand			
	Die Zielsetzung des bmvit ist die Verbesserung der Verkehrssicherheit durch die Aufrechterhaltung der Anzahl an qualitativen Kontrollen.					



Wirkungsziel 2:

Sicherung der Mobilität von Menschen, Gütern und Informationen unter Berücksichtigung ökologischer, sozialer und wirtschaftlicher Nachhaltigkeit

Maßnahmen

Erarbeitung verkehrspolitischer Rahmenbedingungen insbesondere zur Förderung umweltfreundlicher Verkehrsträger und einer nachhaltigen Mobilität; Verträge mit den Infrastrukturbetreibern bzw. Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) zur Bereitstellung der Infrastruktur bzw. Erbringung von Verkehrsdiensten, insbesondere Bereitstellung von Mitteln zur Finanzierung der Infrastruktur.

Indikatoren

Kennzahl 41.2.1	Anteil schadstoffarmer Lastkraftwagen (LKW) an der Gesamtfahrleistung					
Berechnungsmethode	Interne Hochrechnung: diese basiert auf vergangenheitsbezogenen Betrachtungen der tatsächlichen Entwicklung der Fahrleistungen auf Monatsbasis (seit Anfang 2010). Es wird eine saisonal bereinigte, also polynomische, Trendkurve herangezogen, wobei für deren Ausrichtung die Fahrleistung der jüngeren Vergangenheit stärker gewichtet wird. Zusätzlich fließen aber auch folgende Faktoren in die Abschätzung mit ein: Anzahl der Neuanmeldungen in den jeweiligen Emissionsklassen, Abschätzung einer preissensitiven Reaktion des Marktes, Gespräche über die Einschätzung mit anderen Europäischen Mautbetreibern (Benchmarking) sowie Abwägungen auf Basis der Kenntnis des Branchen Umfeldes durch die ASFINAG					
Datenquelle	ASFINAG					
Messgrößenangabe	%					
	2012	2013	2014	2015	2016	2020
Zielzustand		> 30	> 40	> 50	> 60	> 60
Istzustand	25,4	35,1	46			
Zielerreichung		über Zielzustand	über Zielzustand			
	Entwicklung bezieht sich auf Fahrleistungsanteil von EEV- und EURO-VI-Fahrzeugen > 3,5 t hzG an der Gesamtfahrleistung					

Kennzahl 41.2.2	Personenkilometer im Schienenpersonenverkehr im Bereich der ÖBB-Personenverkehr (PV) AG					
Berechnungsmethode	Hochrechnung auf Basis von festen Zähltagen unter Berücksichtigung von Sonderterminen wie Feiertage, Ferien etc. bzw. sonstigen Ereignissen wie Wetterkatastrophen, Großereignissen etc. sowie mit Daten der laufenden manuellen und automatisierten Fahrgastzählung					
Datenquelle	ÖBB-PV AG					
Messgrößenangabe	Mrd. Personen-km					
	2012	2013	2014	2015	2016	2020
Zielzustand		ca. 10,5	ca. 10,5	10,6	10,6	10,8
Istzustand	10,3	10,5	10,67			
Zielerreichung		= Zielzustand	= Zielzustand			
	Die Entwicklung bezieht sich auf die vom bmvit gesetzten Maßnahmen im Bereich des Schienenpersonenverkehrs.					



Wirkungsziel 3:

Gleichstellungsziel

Sicherstellung der Gendergerechtigkeit in der Mobilität sowie eines gleichen Zugangs von Frauen und Männern zu allen Verkehrsdienstleistungen

Maßnahmen

Durchführung von spezifischen Genderanalysen, insbesondere in den Bereichen Verkehrssicherheit und Mobilität. Hierbei soll insbesondere u.a. Aspekten wie gegebenen Disparitäten, Nutzung der Infrastruktur, des Mobilitätsbedarfs und den Zugangsvoraussetzungen etc. besondere Berücksichtigung beigemessen werden, sowie aussagekräftige und effektive Kennzahlen und auch bereits erste Umsetzungsmaßnahmen hinsichtlich des identifizierten Handlungsbedarfes entwickelt werden.

Indikatoren

Kennzahl 41.3.1	Anzahl durchgeführter Genderanalysen					
Berechnungsmethode	Zählung auf Basis durchgeführter Genderanalysen					
Datenquelle	Interne Erhebung					
Messgrößenangabe	Anzahl					
	2012	2013	2014	2015	2016	2020
Zielzustand		≥ 6	7	≥ 8	≥ 9	12
Istzustand	5	6	7			
Zielerreichung		= Zielzustand	= Zielzustand			
	Zielsetzung ist die Erstellung einer adäquaten Studie, die drauf abzielt, aus den bisherigen Analysen Schlussfolgerungen und konkrete Maßnahmenvorschläge ableiten zu können.					