



REPUBLIK ÖSTERREICH
Parlament

Budgetdienst

Entwurf zum Bundesvoranschlag 2017

Untergliederungsanalyse

UG 41-Verkehr, Innovation und Technologie

November 2016



Vorbemerkung zur Untergliederungsanalyse

Mit dieser Analyse gibt der Budgetdienst einen Überblick über die wesentlichen Entwicklungen der betreffenden Untergliederung. Die Informationen aus dem BVA-E 2017 werden um Daten aus anderen Dokumenten (z.B. BFRG, Strategiebericht, Wirkungscontrollingbericht, Beteiligungs- und Ausgliederungsbericht des Bundes) ergänzt um eine umfassende Betrachtung und verschiedene Sichtweisen auf die Entwicklung der Untergliederung zu ermöglichen.

Dabei wird insbesondere auch auf die Unterschiede zwischen dem Finanzierungshaushalt (Geldflussrechnung) und dem Ergebnishaushalt (Ressourcenverbrauch) eingegangen, für die im Wesentlichen die folgenden vier Ursachen ausschlaggebend sind:

- **Periodenabgrenzungen:** Der Ergebnishaushalt enthält finanzierungswirksame Aufwendungen und Erträge, welche erst in späteren Berichtsperioden zu Zahlungen führen. Der Finanzierungshaushalt enthält Aus- und Einzahlungen, deren korrespondierende finanzierungswirksame Aufwendungen und Erträge in vorhergehenden Berichtsperioden angefallen sind.
- **Nicht finanzierungswirksame Gebarungen:** Der Ergebnishaushalt enthält nicht finanzierungswirksame Aufwendungen und Erträge (wie beispielsweise Rückstellungen), die im Finanzierungshaushalt keine Entsprechung finden.
- **Investitionen:** Aus- und Einzahlungen in Zusammenhang mit Investitionen betreffen wiederum nur den Finanzierungshaushalt und finden keinen Niederschlag im Ergebnishaushalt. Im Ergebnishaushalt scheinen nur die entsprechenden Abschreibungen auf.
- **Darlehen und Vorschüsse:** Aus- und Einzahlungen hinsichtlich Darlehen und Vorschüssen betreffen nur den Finanzierungsvoranschlag und finden keinen Niederschlag im Ergebnisvoranschlag.



Inhaltsverzeichnis

1	Zusammenfassung.....	4
2	Überblick über die Untergliederung	5
3	Entwicklung der Untergliederung.....	7
3.1	Mittelfristige budgetäre Entwicklung	7
3.2	Besondere Herausforderungen und Schwerpunkte der Untergliederung.....	9
4	Entwurf zum Bundesvoranschlag 2017	12
4.1	Finanzierungshaushalt auf Global- und Detailbudgetebene.....	12
4.2	Der Finanzierungshaushalt in ökonomischer Gliederung.....	14
4.3	Unterschiede zwischen Ergebnis- und Finanzierungshaushalt	16
5	Personal.....	19
6	Förderungen.....	20
7	Ausgliederungen und Beteiligungen	21
8	Rücklagen	23
9	Wirkungsorientierung	24
9.1	Überblick	24
9.2	Einzelfeststellungen zu Wirkungszielen.....	24



1 Zusammenfassung

Sowohl die Auszahlungen (3,8 Mrd. EUR) als auch die Einzahlungen (0,3 Mrd. EUR) sind im Entwurf zum Bundesvoranschlag 2017 (BVA-E 2017) etwas niedriger veranschlagt als im BVA 2016. Der geringfügige Rückgang der Einzahlungen geht auf eine erwartete Reduktion der Gewinnausschüttung der ASFINAG zurück.

Der Rückgang der budgetierten Auszahlungen wird aber durch die im BVA 2016 veranschlagten Zahlungen für den Breitbandausbau verzerrt. Im Budgetcontrolling wird für 2016 von deutlichen Minderauszahlungen gegenüber dem BVA 2016 ausgegangen, wodurch sich die Auszahlungen für das Jahr 2016 reduzieren (von veranschlagten 300 Mio. EUR werden in der UG 41-Verkehr, Innovation und Technologie voraussichtlich nur rd. 30 Mio. EUR zahlungswirksam) und für 2017 daher ansteigen. Bis 2020 soll insgesamt 1 Mrd. EUR in den Ausbau von flächendeckenden Breitband-Hochleistungsinfrastrukturen investiert werden.

Ein weiterer Schwerpunkt liegt im Bereich der Schiene, für den der überwiegende Teil der Auszahlungen der UG 41-Verkehr, Innovation und Technologie anfällt, insbesondere für Verkehrsdiensteverträge und Zuschüsse an die ÖBB Infrastruktur AG für die Erhaltung und Erweiterung der Schieneninfrastruktur. Im DB 41.02.02-„Schiene“ ist für 2017 ein Auszahlungswachstum von knapp über 5 % vorgesehen. Hier wurde auch ein neuer Rahmenplan bis 2022 verabschiedet. Für die ÖBB Infrastruktur AG ist ein deutlicher Anstieg der Investitionen im Jahr 2017 vorgesehen.

Die UG 41-Verkehr, Innovation und Technologie weist über alle Untergliederungen den mit Abstand höchsten budgetierten Unterschied von knapp 2,9 Mrd. EUR zwischen dem Nettoergebnis des Ergebnishaushalts und dem Nettofinanzierungsbedarf des Finanzierungshaushalts aus. Hauptgrund hierfür ist die unterschiedliche Erfassung der Annuitätenzuschüsse für Investitionen an die ÖBB Infrastruktur AG (Teil der Transfers an Unternehmen), wobei die derzeitige Vorgangsweise der Verbuchung im Ergebnishaushalt überprüft werden sollte (siehe Pkt. 4.3).

Das BMVIT legte für die UG 41-Verkehr, Innovation und Technologie drei Wirkungsziele fest, die mit nur fünf Indikatoren gemessen werden. Im Jahr 2015 wurden bei vier der fünf Kennzahlen die Zielzustände erreicht, beim fünften Indikator haben sich Rahmenbedingungen verändert. Die Wirkungsziele sind knapp und übersichtlich formuliert. Angesichts der großen Bedeutung und der unterschiedlichen Schwerpunkte dieser Untergliederung scheint jedoch der Abdeckungsgrad durch die Wirkungsinformation (Wirkungsziele und zur Wirkungsmessung herangezogene Indikatoren) zu knapp bemessen.



2 Überblick über die Untergliederung

Der Finanzierungs- und Ergebnishaushalt der Untergliederung sieht folgende Eckwerte für die Jahre 2014 bis 2017 vor:

Finanzierungs- und Ergebnishaushalt

in Mio. EUR Finanzierungshaushalt					
UG 41 Verkehr, Innovation und Technologie	Erfolg 2014	Erfolg 2015	BVA 2016	BVA-E 2017	%-Diff. BVA 2016 - BVA-E 2017
Auszahlungen	3.165,091	3.492,651	3.808,769	3.794,126	-0,4
Einzahlungen	422,406	379,764	319,496	314,496	-1,6
Nettofinanzierungsbedarf	-2.742,685	-3.112,887	-3.489,273	-3.479,630	-0,3
in Mio. EUR Ergebnishaushalt					
Aufwendungen	4.568,961	5.559,657	6.632,112	6.730,464	+1,5
Erträge	436,347	390,437	319,193	314,337	-1,5
Nettoergebnis	-4.132,614	-5.169,221	-6.312,919	-6.416,127	+1,6

Quellen: BRA 2014 und 2015, BVA 2016, BVA-E 2017

Die Auszahlungen sind im BVA-E 2017 um 0,4 % niedriger veranschlagt als im BVA 2016. Dies beruht vor allem auf niedrigeren veranschlagten Auszahlungen im Zusammenhang mit dem Breitbandausbau (wo der BVA 2016 deutlich unterschritten werden wird). Der große Unterschied zwischen Auszahlungen und Aufwendungen (für die im BVA-E 2017 ein Anstieg um 1,5 % erwartet) wird in Pkt. 4.3 erläutert.

Der geringfügige Rückgang der Einzahlungen geht auf eine erwartete Reduktion der Gewinnausschüttung der ASFINAG zurück.

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

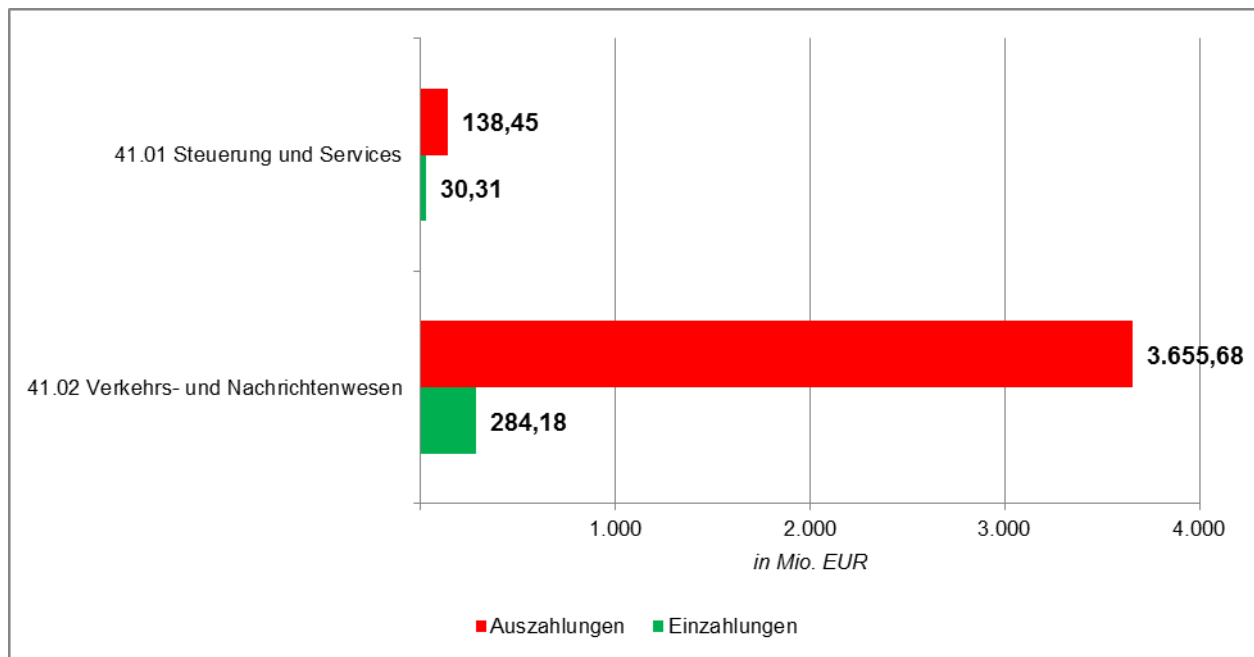
- Umsetzung der mehrjährigen Investitionsprogramme für Schiene (ÖBB und Privatbahnen) und Straße (ASFINAG) mit Schwerpunkt bei der Schieneninfrastrukturoffensive im Rahmen der vorhandenen Mittel
- Verkehrsdiensteverträge mit den Schienenbahnen und Zuschüsse zu Infrastrukturmaßnahmen - in einer transparenten 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

Die Auszahlungen und Einzahlungen der Untergliederung verteilen sich auf folgende **Globalbudgets**:

Aus- und Einzahlungen in den Globalbudgets



Quelle: BVA-E 2017

Das GB 41.01-„Steuerung und Services“ hat nur einen kleinen Anteil an den Gesamtauszahlungen und umfasst den Personal- und Sachaufwand der Zentralstelle, den Klima- und Energiefonds sowie das Österreichische Patentamt.

Sämtliche Bereiche des Verkehrs- und Nachrichtenwesens (Gesamtverkehr, Schiene, Telekommunikation, Straße, Luft, Wasser) sowie die Fernmeldebehörden bzw. Funküberwachungen sind im GB 41.02-„Verkehrs- und Nachrichtenwesen“ veranschlagt. Der hohe Anteil dieses Globalbudgets an den Gesamtauszahlungen der UG 41-Verkehr, Innovation und Technologie geht vor allem auf die dort erfassten Investitionszuschüsse und Verkehrsdienstbestellungen an den ÖBB-Konzern zurück. Auch der überwiegende Teil der Einzahlungen der UG 41 (v.a. Dividenden der ASFINAG, Überweisung des Katastrophenfonds, Geldstrafen) wird im GB 41.02 veranschlagt.



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 (2013 bis 2020)

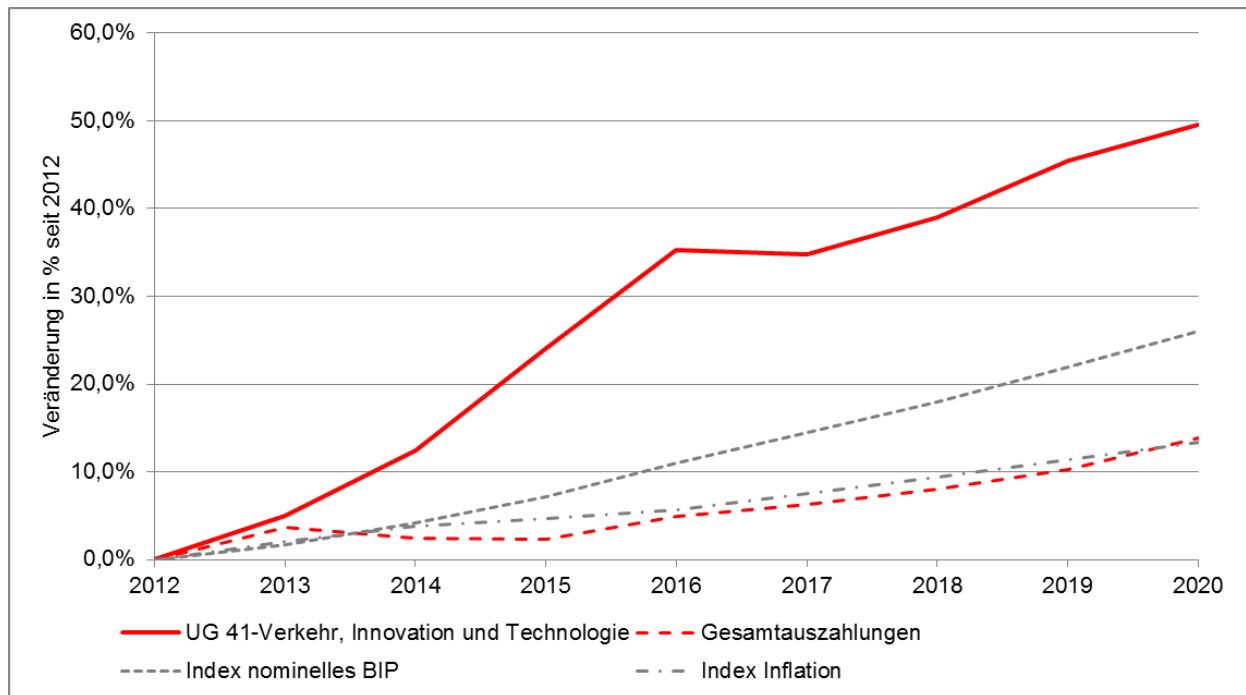
in Mio. EUR								
Finanzierungshaushalt								
UG 41 Verkehr, Innovation und Technologie	Erfolg 2013	Erfolg 2014	Erfolg 2015	BVA 2016	BVA-E 2017	BFRG 2018	BFRG 2019	BFRG 2020
Auszahlungen	2.952,86	3.165,09	3.492,65	3.808,77	3.794,13	3.913,42	4.094,21	4.208,44
in % der Gesamtauszahlungen	3,91%	4,24%	4,68%	4,98%	4,90%	4,97%	5,09%	5,07%
jährliche Veränderung in %	+4,92%	+7,19%	+10,35%	+9,05%	-0,38%	+3,14%	+4,62%	+2,79%
Einzahlungen	2.356,56	422,41	379,76	319,50	314,50	n.v.	n.v.	n.v.
in % der Gesamteinzahlungen	3,30%	0,59%	0,52%	0,44%	0,43%	n.v.	n.v.	n.v.
jährliche Veränderung in %	+626,07%	-82,08%	-10,10%	-15,87%	-1,56%	-	-	-
Nettofinanzierungsbedarf	-596,30	-2.742,69	-3.112,89	-3.489,27	-3.479,63	-	-	-

Quellen: BRA 2013, 2014 und 2015, BVA 2016, BVA-E 2017, BFRG 2017 – 2020

Die Auszahlungen der UG 41-Verkehr, Innovation und Technologie steigen mittelfristig stärker als die Gesamtauszahlungen des Bundes und als das nominelle BIP. Hauptgrund sind vor allem die Zuschüsse an die ÖBB Infrastruktur AG. Wesentliche Gründe für Schwankungen im Ausgabenwachstum sind Bonuszahlungen bei den Verkehrsdienstverträgen (wie im Jahr 2015) und die Entwicklung der (budgetierten) Auszahlungen für die Breitbandoffensive (für die Jahre 2016 und 2017).



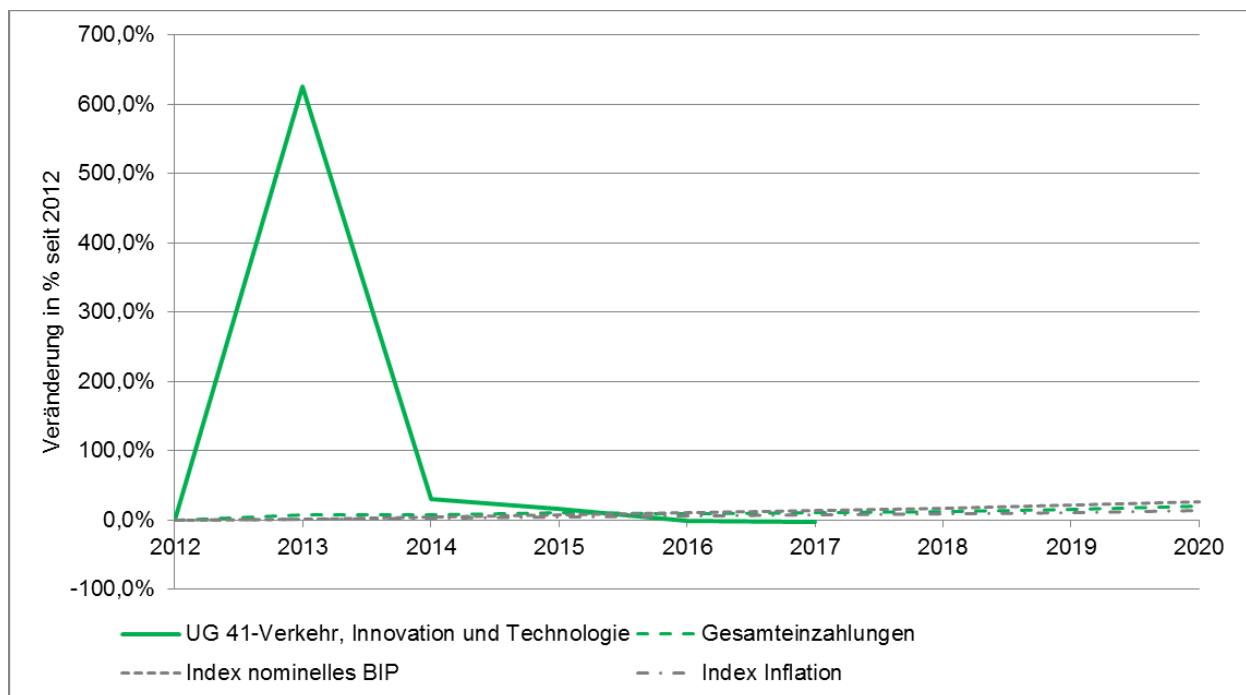
Entwicklung der Auszahlungen (2012 bis 2020)



Quellen: BRA 2013, 2014 und 2015, BVA 2016, BVA-E 2017, BFRG 2017 – 2020

Der Anteil der UG 41-Verkehr, Innovation und Technologie an den gesamten Einzahlungen des Bundes ist weitaus geringer als bei den Auszahlungen, der außergewöhnliche Anstieg 2013 ist auf den Sondereffekt der Mobilfunkfrequenzauktionen zurückzuführen.

Entwicklung der Einzahlungen (2012 bis 2020)



Quellen: BRA 2013, 2014 und 2015, BVA 2016, BVA-E 2017, BFRG 2017 – 2020



3.2 Besondere Herausforderungen und Schwerpunkte der Untergliederung

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) ist für die Bereitstellung der Verkehrs- und Telekommunikationsinfrastruktur in Österreich verantwortlich.

Wesentliche Beiträge der UG 41-Verkehr, Innovation und Technologie zu öffentlichen Infrastrukturinvestitionen

<i>in Mio. EUR</i>	Erfolg 2013	Erfolg 2014	Erfolg 2015	BVA 2016	BVA-E 2017
Auszahlungen für Sachanlagen in UG 41	4,9	7,7	4,2	3,2	2,9
Kapitaltransfers* an Unternehmen in UG 41	1.689,8	1.922,9	2.051,3	2.177,6	2.316,1
davon:					
Zahlungen an die ÖBB gem. § 42 BBG (DB 41.02.02)	1.584,1	1.800,0	1.850,4	2.069,1	2.206,7
BBT-Zahlungen gem. § 8a ASFINAG-Gesetz (DB 41.02.02)	0,3	45,9	145,8	30,0	30,0
Sonstige Kapitaltransfers an Unternehmen in DB 41.02.02-Schiene	64,5	29,8	26,1	30,1	31,1
Transfers an Via Donau-ÖVG (DB 41.02.06)	37,6	36,4	23,5	42,1	42,0
Kapitaltransfers* an Gebietskörperschaften in UG 41	101,1	107,1	166,2	121,7	121,5
U-Bahn-Bau (DB 41.02.02)	78,0	78,0	78,0	78,0	78,0
DB 41.02.04-Straße	5,0	7,9	48,7	0,0	0,0
Hochwasserschutz (DB 41.02.06)	18,1	21,2	39,5	43,7	43,5
Breitbandoffensive via FFG (DB 41.02.03)**	0,0	0,0	0,7	280,0	110,0
Investitionen ausgewählter ausgegliederter Einheiten der UG 41	2.388	2.554	2.615	2.834	3.306
ÖBB Infrastruktur AG	1.684	1.645	1.656	1.767	1.852
ASFINAG-Konzern	704	909	959	1.067	1.454

* Kapitaltransfers laut Kontenplan

** Als laufender Transfer klassifiziert

Quellen: HIS, Budgetbericht 2017, Budgetunterlagen 2016 – Infrastrukturbeilage

Einen wesentlichen Beitrag zur Infrastruktur leisten die Ausgliederungen der UG 41-Verkehr, Innovation und Technologie (v.a. ÖBB, ASFINAG, Via Donau), wobei die Investitionen der ÖBB Infrastruktur AG aufgrund ihrer Größe sowie ihrer Finanzierung durch den Bund im Folgenden näher behandelt werden.

Zudem leistet das BMVIT auch Investitionszuschüsse an Länder und Gemeinden (v.a. für U-Bahn-Bau und Hochwasserschutz) sowie an sonstige Unternehmen (z.B. Privatbahnen). Hier ist vor allem der Beitrag des BMVIT zur Breitbandoffensive von großem Interesse.



Investitionen in die Schieneninfrastruktur

Die **ÖBB Infrastruktur AG** investiert in die Schienenverkehrsinfrastruktur auf Grundlage jährlich zu erstellender sechsjähriger Rahmenpläne gemäß § 42 Bundesbahngesetz (BBG). Für 2016 und 2017 wird jeweils von einem Wachstum der Investitionen ausgegangen (im Jahr 2018 ist ein sprunghafter Anstieg um 483 Mio. EUR vorgesehen). Der Bund finanziert einen Großteil der getätigten Investitionen über ebenso jährlich zu vereinbarenden Zuschussverträge zwischen der ÖBB Infrastruktur AG und dem BMVIT (im Einvernehmen mit dem BMF), einerseits für den Betrieb der Schieneninfrastruktur und deren Bereitstellung an die NutzerInnen (§ 42 Abs. 1 BBG) und andererseits für die Instandhaltung, die Planung und den Bau von Schieneninfrastruktur (§ 42 Abs. 2 BBG).

Der Beitrag des Bundes zu Betrieb und Instandhaltung wird über jährliche direkte Zuschüsse geleistet. Für die Investitionen in die Infrastruktur sehen die Zuschussvereinbarungen hingegen vor, dass der Bund ab 2017 80 % (zuvor 75 % bzw. 70 %) der jährlich getätigten Investitionen in Form einer auf 30 Jahre umgelegten Annuität zu tragen hat. Zur Finanzierung des österreichischen Anteils am Brenner Basistunnel übernimmt der Bund 100 % der Kosten in Form einer auf 50 Jahre umgelegten Annuität. Aus den bereits getätigten Investitionen seit 2007 wies der Bund in der Vermögensrechnung zum 31. Dezember 2015 Verbindlichkeiten von rd. 17,1 Mrd. EUR aus.¹ Für die nächsten Jahre ist ein starker Anstieg der Annuitätzuschüsse vorgesehen.

Investitionsvolumen und Finanzierung der ÖBB Infrastruktur AG

<i>in Mio. EUR</i>	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Investitionen ÖBB Infrastruktur*	1.684	1.645	1.656	1.767	1.852	2.335	2.655	2.817	2.748	2.795
Zuschüsse des Bundes an ÖBB Infrastruktur gem. § 42 BBG**	1.584	1.800	1.850	2.028	2.164	2.254	2.391	2.499	2.596	2.706
davon:										
Betrieb der Schieneninfrastruktur		688	671	791	828	852	875	875	871	871
Annuitätzuschüsse für Investitionen		614	678	700	786	841	933	1.030	1.122	1.220
Inspektion, Wartung, Entstörung u. Instandsetzung		499	501	536	551	561	584	594	603	615
Verbindlichkeiten aus Annuitätzuschüssen laut BRA***	13.903	15.294	17.087							

* Werte für 2013 und 2014 laut Infrastrukturbeilage zum Budget 2016, Werte für 2015 und 2016 laut Budgetbericht 2017

** Werte für 2014 und 2015 laut BRA, Werte für 2016 und 2017 laut Budgetbericht (Zahlen stimmen nicht mit BVA bzw. BVA-E überein), Werte ab 2018 laut Rahmenplan 2017 – 2022

*** Für bis zum Ende des jeweiligen Jahres getätigte Investitionen seit 2007

Quellen: ÖBB-Rahmenplan 2017 – 2022 (Ministerratsvortrag, Vorbelastungsgesetz), Geschäftsberichte der ÖBB Infrastruktur AG, BRA 2014 und 2015, Budgetbericht 2017

¹ Für im Rahmenplan vorgesehene zukünftige Investitionen und daraus induzierte Annuitäten sowie zugesagte Zuschüsse für den Betrieb und die Instandhaltung entstehen dem Bund Verpflichtungen in Form von sogenannten Vorbelastungen zukünftiger Finanzjahre. Das neue Vorbelastungsgesetz wird vom Budgetdienst in einem eigenen Dokument näher dargestellt. Link: [BD – Vorbelastungsgesetz ÖBB-Rahmenplan 2017 – 2022](#)



Nach Information des Ressorts finanziert sich die ÖBB Infrastruktur AG seit kurzem im Rahmen der Rechtsträgerfinanzierung über die Österreichische Bundesfinanzierungsagentur (zuvor vor allem über staatsgarantierte Kapitalmarktmissionen), wodurch sich die Zinskonditionen etwas günstiger gestalten sollten.

Breitbandausbau

Bis 2020 soll insgesamt 1 Mrd. EUR in den Ausbau von flächendeckenden **Breitband-Hochleistungsinfrastrukturen** investiert werden, die Umsetzung der Förderungsmaßnahmen erfolgt mit dem Masterplan zur Breitbandförderung durch die Forschungsförderungsgesellschaft (FFG). Im BFG 2016 wurden in der UG 41-Verkehr, Innovation und Technologie für den Breitbandausbau Rücklagenentnahmen iHv 300 Mio. EUR budgetiert.² Bislang erfolgten Ausschreibungen durch das BMVIT mit finanziellen Verpflichtungen iHv rd. 185 Mio. EUR. Im Jahr 2016 werden insgesamt rd. 30 Mio. EUR zahlungswirksam, der BVA 2016 wird damit deutlich unterschritten werden. Der voraussichtliche Zahlungsbedarf steigt 2017 auf 110 Mio. EUR und dann in den Folgejahren bis 2021 deutlich an (siehe Seite 95 im Budgetbericht 2017). In einer Entschließung des Nationalrats vom 12. Oktober 2016³ wurde die Bundesregierung aufgefordert, den bisherigen Vollzug des Masterplans zur Breitbandförderung mit Abschluss der ersten Phase zu evaluieren und einen Bericht über die Umsetzung und die eventuellen Verbesserungsmöglichkeiten zu erstellen und dem Nationalrat vorzulegen. Die Ergebnisse der Evaluierung könnten in die weiteren Förderungsmaßnahmen einfließen, um beispielsweise die Verteilung der Mittel innerhalb der Bundesländer noch weiter zu optimieren.

² Mit der Novelle des BFG 2016 vom Mai 2016 wurden Budgetmittel iHv 20 Mio. EUR für das Teilprogramm AT:net von der UG 41-Verkehr, Innovation und Technologie in die UG 10-Bundeskanzleramt transferiert, wodurch der Wert für den BVA 2016 in der UG 41 auf 280 Mio. EUR reduziert wurde. Bis 2018 sollen für das Programm AT:net und für zusätzliche Digitalisierungsprojekte insgesamt 60 Mio. EUR (jährlich je 20 Mio. EUR) zur Verfügung stehen.

³ Entschließung 172/E XXV. GP



4 Entwurf zum Bundesvoranschlag 2017

4.1 Finanzierungshaushalt auf Global- und Detailbudgetebene

Die Aus- und Einzahlungen der Untergliederung verteilen sich auf die nachfolgenden Global- und Detailbudgets:

Aus- und Einzahlungen nach Globalbudgets

in Mio. EUR Finanzierungshaushalt					
UG 41 Verkehr, Innovation und Technologie	Erfolg 2014	Erfolg 2015	BVA 2016	BVA-E 2017	%-Diff. BVA 2016 - BVA-E 2017
41 Auszahlungen	3.165,09	3.492,65	3.808,77	3.794,13	-0,4%
41.01 Steuerung und Services	117,95	146,34	138,07	138,45	0,3%
41.01.01 Zentralstelle	61,63	60,61	70,30	70,65	0,5%
41.01.02 Klima- und Energiefonds (KLI. EN)	37,33	66,00	47,00	47,00	0,0%
41.01.03 Österreichisches Patentamt	19,00	19,73	20,77	20,80	0,1%
41.02 Verkehrs- und Nachrichtenwesen	3.047,14	3.346,31	3.670,70	3.655,68	-0,4%
41.02.01 Gesamtverkehr und Beteiligungen im Verkehr	98,96	108,24	119,63	119,64	0,0%
41.02.02 Schiene	2.789,82	3.046,34	3.091,77	3.254,06	5,2%
41.02.03 Telekommunikation	31,09	22,28	313,47	135,54	-56,8%
41.02.04 Straße	22,74	63,35	15,45	15,63	1,2%
41.02.05 Luft	13,14	13,46	13,76	13,96	1,5%
41.02.06 Wasser	79,94	85,07	109,62	109,70	0,1%
41.02.07 Fernmeldebehörden / Funküberwachungen	11,45	7,57	7,00	7,15	2,1%
41 Einzahlungen	422,41	379,76	319,50	314,50	-1,6%
41.01 Steuerung und Services	38,70	40,73	30,31	30,31	0,0%
41.01.01 Zentralstelle	2,06	1,97	0,39	0,39	0,0%
41.01.03 Österreichisches Patentamt	36,64	38,76	29,93	29,93	0,0%
41.02 Verkehrs- und Nachrichtenwesen	383,71	339,03	289,18	284,18	-1,7%
41.02.01 Gesamtverkehr und Beteiligungen im Verkehr	145,04	95,02	90,00	85,00	-5,6%
41.02.02 Schiene	33,73	38,21	30,00	30,00	0,0%
41.02.04 Straße	71,02	73,64	60,65	60,65	0,0%
41.02.05 Luft			0,00	0,00	0,0%
41.02.06 Wasser	98,33	93,39	83,32	83,32	0,0%
41.02.07 Fernmeldebehörden / Funküberwachungen	35,59	38,78	25,22	25,22	0,0%
41 Nettofinanzierungsbedarf	-2.742,69	-3.112,89	-3.489,27	-3.479,63	-0,3%

Quellen: BRA 2014 und 2015, BVA 2016, BVA-E 2017

GB 41.01-„Steuerung und Services“

Im GB 41.01 werden für die Zentralstelle (DB 41.01.01) der betriebliche Sach- und Personalaufwand der UG 41-Verkehr, Innovation und Technologie sowie der UG 34-Verkehr, Innovation und Technologie (Forschung) verrechnet. Die geringen Steigerungen von 0,3 % gegenüber dem BVA 2016 ergeben sich vor allem bei den Bezügen.

Die Dotierung des Klima- und Energiefonds (KLI.IEN) im DB 41.01.02 bleibt unverändert bei 47 Mio. EUR. Der KLI.IEN wird gleichzeitig auch von der UG 43-Umwelt dotiert, diese soll 2017 einen Beitrag von 37,7 Mio. EUR leisten, gegenüber dem Jahr 2016 bleibt die Dotierung damit nahezu unverändert.

Die Aus- und Einzahlungen für das Österreichische Patentamt (DB 41.01.03) bleiben mit 20,8 Mio. EUR nahezu unverändert.



GB 41.02-„Verkehrs- und Nachrichtenwesen“

Im DB 41.02.01-„Gesamtverkehr und Beteiligungen im Verkehr“ gehen die Auszahlungen vor allem auf Transfers an die Verkehrsverbände und die Einzahlungen auf die ASFINAG-Dividende zurück. Letztere soll gegenüber 2016 um 5 Mio. EUR zurückgehen (auf 85 Mio. EUR).

Die Auszahlungen im DB 41.02.02-„Schiene“ sollen 2017 um etwas mehr als 5 % auf 3,3 Mrd. EUR steigen. Dies ist vor allem auf die Entwicklung der Zahlungen an die ÖBB Infrastruktur AG zurückzuführen, die um knapp 138 Mio. EUR höher veranschlagt werden. Die anderen größeren Auszahlungsposten in diesem Detailbudget sind die Werkleistungen im Zusammenhang mit den Verkehrsdienstverträgen mit der ÖBB (702,9 Mio. EUR) und den Privatbahnen (56,7 Mio. EUR), die Investitionszuschüsse zum Wiener U-Bahn-Bau (78 Mio. EUR) und an andere Bahngesellschaften sowie die Schienengüterverkehrsförderungen (108,5 Mio. EUR).

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 und Telekom Regulierungs-GmbH (RTR) veranschlagt. Der Rückgang gegenüber dem BVA 2016 ist insbesondere auf die niedriger veranschlagten Fördermittel für den Breitbandausbau zurückzuführen.

Im DB 41.02.06-„Wasser“ sind bedeutende Auszahlungen an die Via Donau für hoheitliche Aufgaben der Schifffahrtsaufsicht sowie für Hochwasserschutzmaßnahmen vorgesehen. Zahlungen für Hochwasserschutzmaßnahmen erfolgen zudem auch an Länder und vor allem an Gemeinden. Die Einzahlungen dieses Detailbudgets stammen überwiegend aus dem Katastrophenfonds.

In den DBs 41.02.04-„Straße“, 41.02.05-„Luft“ und 41.02.07-„Fernmeldebehörden/ Funküberwachungen“ sind nur geringfügige Anpassungen gegenüber dem BVA 2016 vorgesehen.



4.2 Der Finanzierungshaushalt in ökonomischer Gliederung

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Hauptpositionen der Untergliederung nach der ökonomischen Gliederung des Finanzierungshaushalts:

Auszahlungen und Einzahlungen – Hauptpositionen

in Mio. EUR Finanzierungshaushalt					
UG 41 Verkehr, Innovation und Technologie	Erfolg 2014	Erfolg 2015	BVA 2016	BVA-E 2017	%-Diff. BVA 2016 - BVA-E 2017
Auszahlungen	3.165,09	3.492,65	3.808,77	3.794,13	-0,4%
Auszahlungen für Personal	59,84	61,83	67,52	69,69	3,2%
davon					
Bezüge	45,38	47,24	51,89	53,24	2,6%
Auszahlungen für Betrieblichen Sachaufwand	759,75	846,33	829,13	837,84	1,1%
davon					
Aufwand für Werkleistungen	739,62	829,66	808,33	816,77	1,0%
Auszahlungen für Finanzaufwand			0,00	0,00	0,0%
Auszahlungen für Transfer	2.337,55	2.580,13	2.908,48	2.883,31	-0,9%
davon					
an öffentl. Körperschaften und Rechtsträger	167,05	255,27	188,97	189,20	0,1%
an Unternehmen	2.167,93	2.321,41	2.716,13	2.690,68	-0,9%
Auszahlungen aus der Investitionstätigkeit	7,87	4,32	3,42	3,06	-10,5%
Sachanlagen	7,69	4,18	3,25	2,90	-10,9%
Immaterielle Vermögenswerte	0,18	0,14	0,16	0,15	-3,8%
Beteiligungen			0,01	0,01	0,0%
Darlehen und Vorschüsse	0,09	0,04	0,23	0,23	0,0%
Einzahlungen	422,41	379,76	319,50	314,50	-1,6%
Abgabenähnliche Einzahlungen	3,49	3,45	2,95	2,95	0,0%
Einzahlungen aus wirtschaftlicher Tätigkeit	0,71	0,78	0,68	0,71	4,7%
Kostenbeiträge und Gebühren	73,58	78,86	56,57	56,57	0,0%
Einzahlungen aus Transfers	134,63	134,12	114,60	114,66	0,1%
davon					
von Unternehmen	34,94	39,32	30,00	30,00	0,0%
innerhalb des Bundes	98,58	93,58	83,58	83,58	0,0%
Vergütungen innerhalb des Bundes		0,00	0,00	0,00	33,3%
Sonstige Einzahlungen	64,83	66,51	54,37	54,43	0,1%
davon					
Geldstrafen	64,53	66,03	54,28	54,29	0,0%
Einzahlungen aus Finanzerträge	145,01	95,00	90,02	85,01	-5,6%
davon					
Dividenden und ähnliche Gewinnausschüttungen	145,00	95,00	90,00	85,00	-5,6%
Einzahlungen aus Investitionstätigkeit	0,01	0,90	0,02	0,02	0,0%
davon					
Sachanlagen	0,01	0,90	0,02	0,02	0,0%
Darlehen und Vorschüsse	0,14	0,14	0,28	0,14	-50,0%
Nettofinanzierungsbedarf	-2.742,69	-3.112,89	-3.489,27	-3.479,63	-0,3%

Quellen: BRA 2014 und 2015, BVA 2016, BVA-E 2017

Auszahlungen

Die Auszahlungen für Personal entstehen größtenteils in der Zentralstelle (50,4 Mio. EUR) und im Österreichischen Patentamt (14,8 Mio. EUR). Als Werkleistungen (betrieblicher Sachaufwand) sind insbesondere der Aufwand aus dem Verkehrsdienstevertrag zwischen der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH und der ÖBB-Personenverkehr AG (702,9 Mio. EUR, siehe auch Pkt. 7) sowie die Aufwendungen aus den Verkehrsdiensteverträgen mit den Privatbahnen veranschlagt.



Bei den Auszahlungen für Transfers an öffentliche Körperschaften und Rechtsträger sind 2017 vor allem Zahlungen an den Klima- und Energiefonds (DB 41.01.02), Zahlungen für zusätzliche Verkehrsdienste an Länder und Gemeinden (DB 41.02.01), der Zuschuss für den U-Bahnbau in Wien (DB 41.02.02, siehe auch Pkt. 6) und Zahlungen für Hochwasserschutz an Länder und Gemeinden (DB 41.02.06, siehe auch Pkt. 6) veranschlagt. Das hohe Niveau 2015 ging auf in diesem Jahr deutlich höhere Zuschüsse an Länder für Bundesstraßen (DB 41.02.04) zurück.

Die Transfers an Unternehmen erfolgen größtenteils im DB 41.02.02-„Schiene“. Im BVA-E 2017 sind hier Zuschüsse an die ÖBB Infrastruktur AG von 2.206,7 Mio. EUR veranschlagt. Der stetige Anstieg dieser Position ist eine Folge der langfristigen Finanzierung der Schieneninfrastruktur in Form von Annuitätenzuschüssen (siehe Pkt. 3.2). Zudem sind im Bereich der Schiene auch die Schienengüterverkehrsförderung (siehe auch Pkt. 6), Zuschüsse an die Brenner-Basistunnel-Gesellschaft sowie kleinere Transferzahlungen an andere Bahngesellschaften enthalten. Die starken Schwankungen der Transfers an Unternehmen in den Jahren 2016 und 2017 geht vor allem auch auf die im DB 41.02.03-„Telekommunikation“ erfasste Breitbandförderung zurück. Weitere größere Transfers an Unternehmen gehen auch an die Verkehrsverbünde (DB 41.02.01-„Gesamtverkehr und Beteiligungen im Verkehr“).

Einzahlungen

Die bedeutendsten Einzahlungen stammen im BVA-E 2017 aus der Gewinnausschüttung der ASFINAG (85 Mio. EUR; DB 41.02.01). Erträge aus Kostenbeiträgen und Gebühren stehen vor allem im Zusammenhang mit Gebühren des Österreichischen Patentamts (DB 41.01.03) sowie Gebühren der Fernmeldebehörden (DB 41.02.07).

Die Transfers von Unternehmen gehen auf die Querfinanzierung des Brenner Basistunnels durch die ASFINAG gemäß § 8a ASFINAG-Gesetz zurück (DB 41.02.02) und die erhaltenen Transfers innerhalb des Bundes auf Mittel für vorbeugende Maßnahmen aus dem Katastrophenfonds (von der UG 44-Finanzausgleich) im DB 41.02.06-„Wasser“. Die sonstigen Erträge stammen beinahe ausschließlich aus Geldstrafen im DB 41.02.04-„Straße“.



4.3 Unterschiede zwischen Ergebnis- und Finanzierungshaushalt

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Entwicklung des Ergebnishaushalts und die wesentlichen Unterschiede zwischen dem Ergebnis- und dem Finanzierungshaushalt im BVA-E 2017 auf:

Ergebnishaushalt (Aufwendungen) und Finanzierungshaushalt (Auszahlungen)

UG 41 Verkehr, Innovation und Technologie <i>in Mio. EUR</i>	Ergebnishaushalt - Aufwendungen				Fin. Haush.	Diff. EH-FH	
	Erfolg 2015	BVA 2016	BVA-E 2017	Diff. BVA 2016 - BVA-E 2017	BVA-E 2017	BVA-E 2017	
Operative Verwaltungstätigkeit und Transfers/ Finanzierungswirksame Aufwendungen	5.540,3	6.601,0	6.701,6	100,6	1,5%	3.790,8	2.910,8
Aufwand / Auszahlungen für Personal	61,1	69,2	71,5	2,3	3,3%	69,7	1,8
davon <i>Bezüge</i>	47,1	54,2	55,5	1,3	2,4%	53,2	2,2
Betrieblicher Sachaufwand (ohne Finanzaufwand)	823,6	835,3	843,8	8,5	1,0%	837,8	6,0
davon <i>Aufwand für Werkleistungen</i>	806,9	814,4	822,8	8,4	1,0%	816,8	6,0
Aufwand / Auszahlungen für Finanzaufwand	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0	0,0
Aufwand / Auszahlungen für Transfer	4.655,6	5.696,5	5.786,3	89,8	1,6%	2.883,3	2.903,0
davon <i>an öffentl. Körperschaften und Rechtsträger</i>	537,9	189,0	204,2	15,2	8,1%	189,2	15,0
<i>an Unternehmen</i>	4.114,5	5.504,1	5.578,7	74,6	1,4%	2.690,7	2.888,0
Nicht finanzierungswirksame Aufwendungen	19,4	31,1	28,9	-2,3	-7,3%		28,9
Abschreibungen auf Vermögenswerte	8,2	9,8	8,7	-1,1	-11,4%		8,7
Aufwand durch Bildung von Rückstellungen	11,2	21,3	20,2	-1,2	-5,4%		20,2
davon <i>Abfertigungen</i>	0,3	0,3	0,7	0,4	168,1%		0,7
<i>Jubiläumswendungen</i>	1,0	0,4	1,1	0,6	148,5%		1,1
<i>Sonstige</i>	9,7	20,6	18,4	-2,2	-10,8%		18,4
Aufwand aus Wertberichtigungen	0,0	0,0	0,0	0,0	4,2%		0,0
Auszahlungen aus der Investitionstätigkeit						3,1	-3,1
Darlehen und Vorschüsse						0,2	-0,2
Aufwendungen / Auszahlungen insgesamt	5.559,7	6.632,1	6.730,5	98,4	1,5%	3.794,1	2.936,3

Quellen: BRA 2015, BVA 2016, BVA-E 2017



Ergebnishaushalt (Erträge) und Finanzierungshaushalt (Einzahlungen)

UG 41 Verkehr, Innovation und Technologie <i>in Mio. EUR</i>	Ergebnishaushalt - Erträge					Fin. Haush.	Diff. EH-FH
	Erfolg 2015	BVA 2016	BVA-E 2017	Diff. BVA 2016 - BVA-E 2017		BVA-E 2017	BVA-E 2017
Operative Verwaltungstätigkeit und Transfers/ Finanzierungswirksame Erträge	385,6	319,2	314,3	-4,9	-1,5%	314,3	-0,0
Abgabenähnliche Erträge	3,7	3,0	3,0	0,0	0,0%	3,0	0,0
Erträge / Einzahlungen aus wirtschaftl. Tätigkeit	1,0	0,7	0,7	0,0	4,7%	0,7	0,0
Kostenbeiträgen und Gebühren	78,6	56,6	56,6	-0,0	0,0%	56,6	0,0
Erträge / Einzahlungen aus Transfers	134,1	114,6	114,7	0,1	0,1%	114,7	0,0
davon							
<i>von Unternehmen</i>	39,3	30,0	30,0	0,0	0,0%	30,0	0,0
<i>innerhalb des Bundes</i>	93,6	83,6	83,6	-0,0	0,0%	83,6	0,0
Vergütungen innerhalb des Bundes	0,0	0,0	0,0	0,0	33,3%	0,0	0,0
Sonst. Erträge / Einzahlungen	73,2	54,4	54,4	0,1	0,1%	54,4	-0,0
davon							
<i>Geldstrafen</i>	70,6	54,3	54,3	0,0	0,0%	54,3	0,0
Finanzerträge	95,0	90,0	85,0	-5,0	-5,6%	85,0	0,0
davon							
<i>Dividenden u. ähnliche Gewinnausschüttungen</i>	95,0	90,0	85,0	-5,0	-5,6%	85,0	0,0
Nicht finanzierungswirksame Erträge	4,8	0,0	0,0	0,0	100,0%		0,0
Operative Verwaltungstätigkeit und Transfers	4,8	0,0	0,0	0,0	100,0%		0,0
<i>Erträge aus Auflösungen von Rückstellungen</i>	3,9	0,0	0,0	0,0	-		0,0
<i>Übrige Erträge operative Verw. u. Transfers</i>	0,9	0,0	0,0	0,0	50,0%		0,0
Investitionstätigkeit						0,0	-0,0
Darlehen und Vorschüsse						0,1	-0,1
Erträge / Einzahlungen insgesamt	390,4	319,2	314,3	-4,9	-1,5%	314,5	-0,2
Nettoergebnis / Nettofinanzierungsbedarf	-5.169,2	-6.312,9	-6.416,1	-103,2	1,6%	-3.479,6	-2.936,5

Quellen: BRA 2015, BVA 2016, BVA-E 2017

Das Nettoergebnis des Ergebnishaushalts liegt im BVA-E 2017 um 2.936,5 Mio. EUR unter dem Nettofinanzierungsbedarf des Finanzierungshaushalts. Dies ist mit Abstand der größte budgetierte Unterschied zwischen den beiden Haushalten in allen Untergliederungen. Wie auch in vielen anderen Untergliederungen ergeben sich hier kleinere Unterschiede durch Rückstellungsbildung und durch über den Auszahlungen für Sachanlagen liegende Abschreibungen von Sachanlagen. Der Haupttreiber des Unterschieds in der UG 41-Verkehr, Innovation und Technologie ist aber, mit einem Effekt von knapp 2,9 Mrd. EUR, die unterschiedliche Erfassung der Annuitätzuschüsse für Investitionen an die ÖBB Infrastruktur AG (Teil der Transfers an Unternehmen), die in der Folge näher erläutert wird.



Der Bund hat sich verpflichtet, einen Großteil der Investitionen ÖBB Infrastruktur AG über langjährige Annuitätenzahlungen zu finanzieren (für Details siehe Pkt. 3.2). Im BRA werden die noch zu zahlenden Annuitäten für bereits getätigte Investitionen der ÖBB als Verbindlichkeiten verbucht. Im BRA 2014 wurde diese Verbindlichkeit mit rd. 15,3 Mrd. EUR⁴ ausgewiesen, im BRA 2015 mit rd. 17,1 Mrd. EUR⁵. Der Anstieg dieser Verbindlichkeiten von rd. 1,8 Mrd. EUR entspricht der Differenz zwischen den Auszahlungen im Finanzierungshaushalt 2015 und den Aufwendungen im Ergebnishaushalt 2015.

Die Verpflichtungen des Bundes gegenüber der ÖBB Infrastruktur AG für bereits getätigte Investitionen werden im Vermögenshaushalt des Bundes als Verbindlichkeit dargestellt und der Anstieg als Aufwand im Ergebnishaushalt erfasst. Allerdings stehen diesen Positionen keine entsprechenden Gegenpositionen auf der Aktivseite bzw. den Erträgen gegenüber, die den Vermögenszuwachs aus den Investitionen entsprechend widerspiegeln würden. Somit führen die hohen Investitionen der ÖBB Infrastruktur AG jedes Jahr zu einem stark negativen Nettoergebnis und einer deutlichen Verschlechterung des im Vermögenshaushalt ausgewiesenen Nettovermögens des Bundes. Die derzeitige Vorgangsweise der Verbuchung im Ergebnishaushalt sollte daher überprüft werden

Bei einer konsolidierten Betrachtungsweise (in der die ÖBB Infrastruktur AG direkt in den Haushalten erfasst werden würde) käme es zu einem deutlich besseren Nettoergebnis im Ergebnishaushalt (und einer besseren Entwicklung des Nettovermögens). In diesem Fall würden die Investitionen der ÖBB Infrastruktur AG nicht nur die Schulden des Bundes, sondern auch die Aktiva des Bundes erhöhen. Diese Aktiva würden dann über eine längere Laufzeit abgeschrieben werden (analog zur Erfassung der Investitionen des Bundesbudgets in Sachanlagen wie Fahrzeuge, Waffensysteme oder Gebäude).

⁴ Ab 2015 zu zahlende Annuitäten für in den Jahren 2007 bis 2014 getätigte Investitionen

⁵ Ab 2016 zu zahlende Annuitäten für in den Jahren 2007 bis 2015 getätigte Investitionen



5 Personal

Der Personalplan sieht bei den Planstellen der Untergliederung sowie beim Personalaufwand folgende Entwicklung vor:

Planstellenverzeichnis

UG 41-Verkehr, Innovation und Technologie				
	2014	2015	2016	2017
PLANSTELLEN				
Planstellen	888	877	895	982
PCP**)	334.400	333.234	340.291	372.299
PERSONALSTAND	zum 31.12	zum 31.12	zum 1.6.	
VBÄ*)	836	834	841	-
PCP**)	308.759	308.247	314.216	-
Personalaufwand	Erfolg		BVA	BVA-E
Aufwendungen im Ergebnishaushalt <i>in Mio. EUR</i>	60,8	62,6	69,9	73,2

*) 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.

Quelle: BRA 2014 und 2015, aktuelle Personalpläne, Anlage IV „Personalplan“ zum BFG-E 2017

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. Der in der Tabelle ausgewiesene Anstieg um 105 Planstellen (Vergleich 2017 mit 2015) geht vor allem auf die Einrichtung der Verkehrssicherheitsbehörde zurück.



6 Förderungen

Auf Grundlage der Abgrenzungen des Förderungsberichts zeigt die nachstehende Tabelle die Entwicklung und Veranschlagung der direkten Förderungen der Untergliederung und der wesentlichen Förderungsbereiche:

Direkte Förderungen

UG 41 Verkehr, Innovation und Technologie <i>in Mio EUR</i>	Erfolg 2014	Erfolg 2015	BVA 2016	BVA-E 2017	%-Diff. BVA 2016 - BVA-E 2017
DB 41.02.01-Gesamtverkehr und Beteiligungen im Verkehr	10,61	5,94	5,65	8,75	54,9%
davon:					
FFG - FTI-Programme, Förderungen	2,16	2,50	2,00	2,00	0,0%
GKB IFB-Vertrag	0,00	0,00	0,00	3,10	-
Progr. Kombierter Güterverk. Straße-Schiene-Schiff	2,43	2,37	3,30	3,30	0,0%
DB 41.02.02-Schiene	223,71	235,84	221,99	225,62	1,6%
davon:					
Zuschuss gemäß Schienenverbundvertrag (U-Bahn-Bau Wien)	78,00	78,00	78,00	78,00	0,0%
Schiengüterverkehrsförderung	105,46	109,54	105,88	108,52	2,5%
ETCS-Finanzierung	2,46	22,20	0,00	0,00	-
Anschlussbahnfinanzierung	8,00	0,00	8,00	8,00	0,0%
Raab-Oedenb.-Ebenfu. EB AG, Inv.Förd.Beitr.(Vertr.)	4,81	9,95	8,78	9,73	10,8%
GKB, Sonderanlagen, IFB-Vertrag	1,16	0,00	1,80	1,80	0,0%
DB 41.02.03-Telekommunikation	8,30	0,62	267,55	105,60	-60,5%
davon:					
FFG - FTI-Programme, Förderungen	4,62	0,00	0,00	0,00	-
FFG Breitband Austria 2020 Förderungen	0,00	0,00	253,60	105,60	-58,4%
FFG Breitband Austria 2020 Förderungen AT:net	0,00	0,00	13,95	0,00	-100,0%
DB 41.02.04-Straße	0,74	0,74	1,29	1,29	0,0%
DB 41.02.06-Wasser	23,26	41,55	46,79	46,79	0,0%
davon:					
Transfers an Länder (Hochwasserschutz)	0,30	0,05	2,34	2,49	6,4%
Transfers an Gemeinden (Hochwasserschutz)	22,17	40,72	43,66	43,51	-0,3%
Auszahlungen Förderungen	266,61	284,69	543,26	388,05	-28,6%

Quellen: Förderungsbericht des Bundes 2014, BVA 2016, BVA-E 2017, HIS

Die direkten Förderungen werden im BVA-E 2017 mit etwas mehr als 10 % der Gesamtauszahlungen der Untergliederung veranschlagt. Die starken Schwankungen der Förderungen der UG 41-Verkehr, Innovation und Technologie gehen auf die schon zuvor angesprochenen Entwicklungen bei den FFG Breitband Austria 2020 Förderungen im DB 41.02.03-„Telekommunikation“ zurück.⁶

Die Förderungen in den Bereichen Schiene (v.a. Schienengüterverkehrsförderung und Zuschuss zum U-Bahn-Bau in Wien) und Wasser entwickeln sich von 2015 bis 2017 vergleichsweise kontinuierlich.

⁶ Die Zuschüsse an die FFG für Administration des Projekts werden nicht als Förderung erfasst.



7 Ausgliederungen und Beteiligungen

Der im Zusammenhang mit den Budgetunterlagen vorgelegte Bericht über Ausgliederungen und Beteiligungen des Bundes (Oktober 2016) enthält Informationen über die wesentlichen Kennzahlen der Beteiligungsunternehmen des Bundes. Die nachstehende Tabelle zeigt die Verflechtungen der der Untergliederung zugehörigen Unternehmen mit dem Bundesbudget auf und weist die Anzahl ihrer Beschäftigten aus.

Zahlungsflüsse aus Ausgliederungen und Beteiligungen

UG 41 Verkehr, Innovation und Technologie	Erfolg	Erfolg	BVA	BVA-E	Durchschn.
<i>in Mio. EUR</i>	2014	2015	2016	2017	Beschäftigte
					2015
Auszahlungen gesamt	4.652,6	4.769,6	4.969,1	5.117,1	<i>in VZÄ</i>
Austria Tech - Gesellschaft des Bundes für technologiepolitische Maßnahmen GmbH	2,7	2,4	3,1	2,6	37
<i>laufende Transferzahlungen UG 34</i>	1,4	1,2	1,9	1,4	
<i>laufende Transferzahlungen UG 41</i>	1,3	1,2	1,2	1,2	
Austro Control Österreichische Gesellschaft für Zivilluftfahrt mbH	12,7	13,0	13,3	13,5	987
<i>Luftfahrtbehördliche Tätigkeiten</i>	12,7	13,0	13,3	13,5	
Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs AG (ASFINAG)	2,4	3,0	3,0	3,0	2.596
<i>Katastrophenfonds</i>	2,4	3,0	3,0	3,0	
Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH	32,0	32,9	32,4	32,6	405
<i>Gemeinwirtschaftliche Leistungen</i>	9,3	11,2	9,7	9,9	
<i>Transferleistungen</i>	21,5	19,7	20,9	20,9	
<i>Sonderanl., Inv. Förd. Beitr.</i>	1,2	2,0	1,8	1,8	
Lokalbahn Lambach-Vorchdorf-Eggenberg AG	0,5	0,5	0,5	0,5	0
<i>Investitionszuschüsse</i>	0,5	0,5	0,5	0,5	
Österreichische Bundesbahnen-Holding AG	4.548,5	4.676,7	4.855,0	5.003,0	40.710
<i>Eisenbahn Infrastruktur</i>	1.800,0	1.850,4	2.069,1	2.206,7	
<i>Gemeinwirtschaftliche Leistungen</i>	635,5	722,3	683,1	702,9	
<i>Pensionen + Pflegegeld (UG 23)</i>	2.113,0	2.104,1	2.102,8	2.093,4	
Rundfunk- und Telekom RegulierungsGmbH	2,6	2,6	3,0	3,1	103
Schienen- Control Österr. Gesellschaft für Schienenverkehrsmarktregulierung mbH	0,0	0,0	0,0	0,0	15
Schieneninfrastruktur - DienstleistungsgmbH	5,1	5,2	7,0	7,0	56
Via Donau - Österr. Wasserstraßen-GmbH	46,1	33,2	51,8	51,8	239
<i>Katastrophenfonds</i>	27,0	18,1	29,8	29,8	
<i>Zahlungen gem. § 18 Abs. 1-3 WSG</i>	19,1	15,1	22,0	22,0	
Einzahlungen gesamt	529,8	486,7	475,6	472,8	
Austria Tech - Gesellschaft des Bundes für technologiepolitische Maßnahmen GmbH	0,0	0,0	0,0	0,0	
Austro Control Österreichische Gesellschaft für Zivilluftfahrt mbH	0,0	0,0	0,0	0,0	
Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs AG (ASFINAG) davon	146,4	95,1	90,1	85,0	
<i>Erträge aus Kapitalbeteiligungen</i>	145,0	95,0	90,0	85,0	
Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH	0,0	0,0	0,0	0,0	
Lokalbahn Lambach-Vorchdorf-Eggenberg AG	0,0	0,0	0,0	0,0	
Österreichische Bundesbahnen-Holding AG	380,2	388,6	382,5	384,7	
<i>Deckungsbeitrag für Pensionen (UG 23)</i>	380,2	388,6	382,5	384,7	
Rundfunk- und Telekom RegulierungsGmbH	0,0	0,0	0,0	0,0	
Schienen- Control Österr. Gesellschaft für Schienenverkehrsmarktregulierung mbH	0,0	0,0	0,0	0,0	
Schieneninfrastruktur - DienstleistungsgmbH	0,0	0,0	0,0	0,0	
Via Donau - Österr. Wasserstraßen-GmbH	3,2	3,0	3,0	3,1	
<i>Via Donau - ÖWG</i>	2,6	2,5	2,5	2,7	
<i>Pensionsbeiträge für BeamtInnen</i>	0,6	0,5	0,5	0,4	

Quelle: Bericht über Ausgliederungen und Beteiligungen des Bundes, Oktober 2016



Die mit Abstand größten Zahlungen der UG 41-Verkehr, Innovation und Technologie an eine Ausgliederung gehen an den ÖBB-Konzern, und zwar größtenteils für Zuschüsse zur Infrastruktur und die gemeinwirtschaftlichen Leistungen (jeweils aus dem DB 41.02.02-„Schiene“). Die ebenfalls in der Tabelle angeführten Zahlungen für Pensionen und Pflegegeld von ÖBB-BeamtInnen werden in der UG 23-Pensionen – Beamtinnen und Beamte erfasst, dies gilt auch für die dazugehörigen Einzahlungen aus Sozialbeiträgen. Keine Einzahlung in die UG 23 entstehen aus den Pensionsbeiträgen der nicht beamteten ÖBB-Bediensteten.

Die UG 41-Verkehr, Innovation und Technologie leistet aber auch höhere Zahlungen an einige andere Beteiligungen, insbesondere an die Via Donau (DB 41.02.06-„Wasser“), die Graz-Köflacher Bahn (DB 41.02.02-„Schiene“) oder die Austro Control (DB 41.02.05-„Luft“).

Der ASFINAG-Konzern finanziert sich hingegen durch eigene Erlöse (v.a. Mauten und Vignetten), seine Dividende stellt die einzige größere einzahlungsseitige Position der UG 41-Verkehr, Innovation und Technologie aus einer Beteiligung dar.



8 Rücklagen

Die nachstehende Tabelle weist den Stand der Rücklagen mit Ende 2014 und Ende 2015 sowie die bis zum dritten Quartal 2016 erfolgten Veränderungen durch Rücklagenentnahmen⁷ aus⁸. Nach Entnahme der im BVA-E 2017 bereits budgetierten Rücklagenverwendung verbleibt ein fiktiver Rücklagenrest (der Budgetdienst weist darauf hin, dass sich dieser fiktive Rücklagenrest durch allfällige Rücklagenentnahmen im Vollzug im vierten Quartal 2016 sowie durch eine am Jahresende 2016 vorgenommene Zuführung von positiven Saldenabweichungen zum veranschlagten Nettofinanzierungsbedarf noch verändern wird).

Rücklagengebarung

in Mio. EUR							
Entwicklung des Rücklagenstandes							
UG 41 Verkehr, Innovation und Technologie	Stand 31.12.2014	Stand 31.12.2015	Veränderung 31.12.2015 - 30.9.2016	Stand 30.9.2016	Budgetierte RL- Verwendung BVA-E 2017	Rücklagen -rest	Rücklagen- rest in % des BVA-E 2017
Detailbudgetrücklagen	1.724,02	1.762,26	-316,80	1.445,46	-110,00	1.335,46	
Zweckgebundene Einzahlungsrücklagen	265,96	186,69	-3,75	182,94		182,94	
Gesamtsumme	1.989,98	1.948,95	-320,55	1.628,40	-110,00	1.518,40	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 2015, Bericht über die genehmigten Mittelverwendungsüberschreitungen 3. Quartal 2016, BVA-E 2017

Der sehr hohe Rücklagenstand in der UG 41-Verkehr, Innovation und Technologie ist unter anderem 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 wurden bisher Rücklagen von 321 Mio. EUR entnommen. Den größten Beitrag hierzu leistete eine Rücklagenentnahme iHv 300 Mio. EUR für den Ausbau des Breitbandnetzes, die jedoch im Jahr 2016 noch nicht benötigt werden wird.⁹ Die budgetierte Rücklagenentnahme von 110 Mio. EUR im Jahr 2017 geht ebenfalls darauf zurück.

⁷ In einzelnen Untergliederungen erfolgten auch unterjährige Rücklagenzuführungen von tatsächlichen Mehreinzahlungen gegenüber dem BVA (vgl. § 55 Abs. 3 BHG)

⁸ Der so ermittelte Rücklagenstand zum 30. September 2016 beinhaltet daher die für 2016 veranschlagten Rücklagenentnahmen sowie die bereits erfolgten Rücklagenentnahmen im Vollzug.

⁹ Da es laut Information des Budgetberichts im Jahr 2016 zu erheblichen Minderauszahlungen im Zusammenhang mit der Breitbandoffensive kommen wird (siehe auch Pkt. 3.2), wird der Rücklagenstand per 31. Dezember 2016 voraussichtlich weitaus höher sein als am 30. September 2016.



9 Wirkungsorientierung

9.1 Überblick

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. Die Wirkungsziele sind knapp und übersichtlich formuliert. Die Erklärungen der Kennzahlen sind zudem sehr gut verständlich. Im Jahr 2015 wurden bei vier der fünf Indikatoren die Zielzustände erreicht, beim fünften Indikator haben sich Rahmenbedingungen verändert.

Allerdings wird der Umfang der Wirkungsziele und Indikatoren nicht der großen Bedeutung und den unterschiedlichen Schwerpunkten dieser Untergliederung gerecht. Einige zentrale Bereiche werden nicht ausreichend abgedeckt. Überlegenswert wäre z.B. die Festlegung eines Wirkungsziels für den Bereich des Österreichischen Patentamtes, weil dieser Bereich nicht von den beschriebenen Maßnahmen abgedeckt ist und sich auch in die Ziele nur schwer integrieren lässt. Für den Bereich der Telekommunikation könnten ebenfalls Ziele bzw. Kennzahlen formuliert werden. Gerade dieser Bereich – Stichwort Ausbau des Breitbandnetzes – wird bis zum Jahr 2020 entsprechend gefördert, was auch mit Kennzahlen hinterlegt werden sollte.

9.2 Einzelfeststellungen zu Wirkungszielen

Die beiden Kennzahlen zum [Wirkungsziel 1](#) „Verbesserung der Verkehrssicherheit“ messen eher die Leistung als die Wirkung. Kennzahl 41.1.2 „Durchzuführende Einsätze der technischen Unterwegskontrollen mit mobilen Prüfzügen zur Bewusstseinsbildung“ könnte auch durch geringere Unfallzahlen abgebildet werden (vgl. die Kennzahl des BMI: „Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden“). Bei dieser Kennzahl wurde der Zielzustand für 2017 unter jenen von 2016 gesetzt, da es zu (im Anhang ausführlich beschriebenen) Änderungen kam.



Dies gilt auch für die zum [Wirkungsziel 2](#) „Sicherung der Mobilität von Menschen, Gütern und Informationen unter Berücksichtigung ökologischer, sozialer und wirtschaftlicher Nachhaltigkeit“ gehörende Kennzahl 41.2.1. Bei der Kennzahl 41.2.2 „Personenkilometer im Schienenpersonenverkehr im Bereich der ÖBB-Personenverkehr (PV) AG“ wurde der Istzustand 2013 geringfügig revidiert.

Das [Wirkungsziel 3](#) „Sicherstellung der Gendergerechtigkeit in der Mobilität sowie eines gleichen Zugangs von Frauen und Männern zu allen Verkehrsdienstleistungen“ ist das Gleichstellungsziel der Untergliederung, wird jedoch nur mit einer Kennzahl abgebildet. Diese führt die durchgeführten Genderanalysen an, der Zielzustand für 2020 wurde von 12 auf 16 angehoben, wobei jeweils die früheren Analysen mitgezählt werden (Erhöhung jährlich um eine Analyse). Dieser Indikator zeigt jedoch keine aus diesen Studien resultierenden Wirkungen für den gleichen Zugangs von Frauen und Männern zu allen Verkehrsdienstleistungen auf.



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 bis 2015 auch den seinerzeitigen Zielzuständen (aus dem BVA 2015 und dem BVA 2016) gegenübergestellt. 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.

Legende	
Neu	Umformulierung (z.B. Änderung der Bezeichnung, Berechnungsmethode, Ziel- und Istzustände)

Wirkungsziel 1:

Verbesserung der Verkehrssicherheit

Maßnahme

- 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	%					
	2013	2014	2015	2016	2017	2020
Zielzustand	10	10	10	20	20	20
Istzustand	15	20	13,5			
Zielerreichung	über Zielzustand	über Zielzustand	über Zielzustand			
	Angestrebte Anzahl der umgesetzten Sicherheitsempfehlungen.					

Kennzahl 41.1.2	Durchzuführende 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					
	2013	2014	2015	2016	2017	2020
Zielzustand	650	650	650	650	455	455
Istzustand	648	658	417			
Zielerreichung	unter Zielzustand	über Zielzustand	unter Zielzustand			
	Im Bereich der technischen Unterwegskontrollen gemäß § 58 KFG 1967 unterlagen die Rahmenbedingungen für die Aufgabenwahrnehmung im Laufe des Jahres 2015 einer wesentlichen Veränderung. Beginnend mit Juni 2015 besteht im Bundesland Wien kein Bedarf mehr an einer Mitwirkung des Bundes bei der Durchführung der Kontrollen. Dementsprechend fanden im Jahr 2015 deutlich weniger (konkret 417) vom Bund unterstützte technische Unterwegskontrollen statt. Für das Jahr 2016 und folgende wird die vom Bund angebotene Unterstützung bei technischen Unterwegskontrollen – auf Basis der verbleibenden Vereinbarungen zwischen ASFINAG und den Bundesländern Burgenland, Steiermark, Kärnten, Tirol und Vorarlberg – bei insgesamt 455 geplanten Schwerpunkteinsätzen liegen. Die Zielzustände ab dem Jahr 2017 wurden entsprechend angepasst.					



Wirkungsziel 2:

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

Maßnahme

- 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 Branchenumfeldes durch die ASFINAG					
Datenquelle	ASFINAG					
Messgrößenangabe	%					
	2013	2014	2015	2016	2017	2020
Zielzustand	> 30	> 40	> 50	60	50	75
Istzustand	35,1	46	57			
Zielerreichung	über Zielzustand	über Zielzustand	über Zielzustand			
	Das österreichische Mautsystem wird ab dem Jahr 2017 umgestellt. Die Ökologisierung erfolgt künftig über die Anlastung der externen Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung und des Lärms in unterschiedlicher Höhe je nach EURO-Emissionsklasse des Fahrzeugs. Wesentliche Zielsetzung ist die Förderung der EURO-Emissionsklasse „EURO VI“, ohne der Emissionsklasse „EEV“ (Enhanced Environmentally Friendly Vehicle, europäisches Abgasstandard für Busse und Lkw). Letztere wird künftig entsprechend dem Konzept der Anlastung der externen Kosten im „neuen“ System tarifmäßig wie die Emissionsklasse „EURO V“ behandelt. Diese Veränderung bedarf auch der Umstellung der Messgröße sowie der Anpassung der Zielwerte für das Jahr 2017 und folgende bei der Kennzahl „Anteil schadstoffarmer Lastkraftwagen (LKW) an der Gesamtfahrleistung“. Die bisherige Entwicklung bezieht sich auf den Fahrleistungsanteil von EEV- und EURO-VI-Fahrzeugen > 3,5 t hzG an der Gesamtfahrleistung (bis 2016). Die künftige Entwicklung bezieht sich auf den Fahrleistungsanteil von EURO-VI-Fahrzeugen > 3,5 t hzG an der Gesamtfahrleistung (ab 2017).					

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					
	2013	2014	2015	2016	2017	2020
Zielzustand	ca. 10,5	ca. 10,5	10,6	10,6	10,7	10,8
Istzustand	10,6	10,67	10,72			
Zielerreichung	= Zielzustand	= Zielzustand	über 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

Maßnahme

- 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.

Indikator

Kennzahl 41.3.1	Durchgeführte Genderanalysen					
Berechnungsmethode	Zählung auf Basis durchgeführter Genderanalysen					
Datenquelle	Interne Erhebung					
Messgrößenangabe	Anzahl					
	2013	2014	2015	2016	2017	2020
Zielzustand	≥ 6	7	≥ 8	9	13	16
Istzustand	6	7	8			
Zielerreichung	= Zielzustand	= Zielzustand	= Zielzustand			
	Zielsetzung ist die Erstellung adäquater Studien, die darauf abzielen, aus den bisherigen Analysen Schlussfolgerungen und konkrete Maßnahmenvorschläge ableiten zu können.					