



UG 41-Mobilität

Untergliederungsanalyse

Grundlage für die Analyse sind folgende Dokumente:

- ◆ Bundesgesetz über die Bewilligung des Bundesvoranschlages für das Jahr 2024 (Bundesfinanzgesetz 2024 – BFG 2024) samt Anlagen (2178 d.B.)
- ◆ Bundesgesetz, mit dem das Bundesfinanzrahmengesetz 2024 bis 2027 erlassen wird (Bundesfinanzrahmengesetz 2024 bis 2027 – BFRG 2024-2027) (2179 d.B. und Zu 2179 d.B.)



Inhaltsverzeichnis

1	Überblick und Zusammenfassung.....	3
2	Budgetäre Entwicklung der Untergliederung.....	5
3	Rahmenbedingungen der Untergliederung.....	8
3.1	Klima- und Umweltschutz	8
3.2	Zuschüsse an die ÖBB-Infrastruktur AG.....	9
4	Bundesfinanzrahmen und mittelfristige Prioritäten.....	11
5	Bundesvoranschlag 2024	13
5.1	Voranschlagsveränderungen im Finanzierungshaushalt.....	13
5.2	Finanzierungshaushalt auf Global- und Detailbudgetebene	16
5.3	Unterschiede zwischen Finanzierungs- und Ergebnishaushalt	21
5.4	Förderungen	23
5.5	Rücklagen.....	24
6	Personal.....	26
7	Ausgliederungen und Beteiligungen	27
8	Wirkungsorientierung	29
8.1	Überblick	29
8.2	Einzelfeststellungen	30
	Anhang: Auszug aus den Angaben zur Wirkungsorientierung	34
	Abkürzungsverzeichnis.....	44
	Tabellen- und Grafikverzeichnis	46



1 Überblick und Zusammenfassung

Die Untergliederungsanalysen des Budgetdienstes sollen einen Überblick über die wesentlichen Entwicklungen der Budgetuntergliederung vermitteln. Dazu werden die Informationen aus dem Entwurf zum Bundesfinanzgesetz 2024 (BFG-E 2024) sowie dem Entwurf zum Bundesfinanzrahmengesetz 2024-2027 (BFRG-E 2024-2027) um Daten aus anderen Dokumenten (z. B. Strategiebericht, Budgetbericht, Bericht zur Wirkungsorientierung, Beteiligungsbericht, Strategieberichte des Politikfeldes) ergänzt.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Entwicklung der Untergliederung in einer kurz- und mittelfristigen Betrachtung und setzt diese zur Entwicklung des Gesamthaushaltes in Beziehung:

Tabelle 1: Finanzierungs- und Ergebnishaushalt (2022 bis 2027)

Finanzierungshaushalt						
UG 41	Erfolg	BVA	BVA-E	BFRG-E	BFRG-E	BFRG-E
<i>in Mio. EUR</i>	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Auszahlungen	4.707,9	5.493,7	5.917,1	6.227,2	6.739,2	7.054,4
Anteil an Gesamtauszahlungen	4,2%	4,8%	4,8%	5,1%	5,4%	5,5%
jährliche Veränderung	+8,4%	+16,7%	+7,7%	+5,2%	+8,2%	+4,7%
Einzahlungen	1.277,4	1.302,7	1.021,6	1.012,9	1.110,9	1.116,8
Anteil an Gesamteinzahlungen	1,4%	1,3%	1,0%	1,0%	1,0%	1,0%
jährliche Veränderung	+1,2%	+2,0%	-21,6%	-0,8%	+9,7%	+0,5%
Nettofinanzierungssaldo	-3.430,5	-4.191,1	-4.895,6	-5.214,3	-5.628,3	-5.937,7
Ergebnishaushalt						
UG 41	Erfolg	BVA	BVA-E	BFRG-E	BFRG-E	BFRG-E
<i>in Mio. EUR</i>	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Aufwendungen	4.485,3	7.806,9	11.460,0	-	-	-
Anteil an Gesamtaufwendungen	4,2%	6,9%	9,2%	-	-	-
jährliche Veränderung	-20,7%	+74,1%	+46,8%	-	-	-
Erträge	648,2	1.302,6	1.021,4	-	-	-
Anteil an Gesamterträgen	0,7%	1,4%	1,0%	-	-	-
jährliche Veränderung	+2,8%	+100,9%	-21,6%	-	-	-
Nettoergebnis	-3.837,0	-6.504,3	-10.438,6	-	-	-

Quellen: BRA 2022, BVA 2023, BVA-E 2024, BFRG-E 2024-2027.

Der Entwurf zum **Bundesvoranschlag 2024** (BVA-E 2024) sieht für die UG 41-Mobilität im Finanzierungshaushalt Auszahlungen iHv insgesamt 5,92 Mrd. EUR vor. Im Vergleich zum BVA 2023 bedeutet dies für 2024 einen Anstieg um 0,42 Mrd. EUR (+7,7 %). Die Aufwendungen im Ergebnishaushalt weisen aufgrund der Unterschiede bei den Zuschüssen an die ÖBB-Infrastruktur AG eine deutlich andere Entwicklung auf und sind um 5,54 Mrd. EUR höher als die Auszahlungen. Einzahlungen sind im



BVA-E 2024 mit 1,02 Mrd. EUR um 0,28 Mrd. EUR bzw. 21,6 % niedriger als im BVA 2023 budgetiert.

Der Anstieg der Auszahlungen betrifft vor allem das Klimaticket (+290 Mio. EUR), Verkehrsdiensteverträge (VDV; +79 Mio. EUR), Transfers an den Klima- und Energiefonds (KLI.EN; +67 Mio. EUR), weitere Auszahlungen für Aktive Mobilität und E-Mobilität (+67 Mio. EUR) sowie die Zuschussverträge mit der ÖBB-Infrastruktur AG (+52 Mio. EUR). Zu Minderauszahlungen iHv 100 Mio. EUR kommt es wegen des Entfalls des Energiekostenausgleichs im Schienenverkehr. Rückgänge bei den Einzahlungen betreffen die Mittelrückführungen aus der ÖBB-Infrastruktur AG (-552 Mio. EUR), während die Erlöse beim Klimaticket Österreich (+112 Mio. EUR) und die Einzahlungen aus der Anlastung externer Kosten im Straßenverkehr (+105 Mio. EUR) ansteigen.

Im **BFRG-E 2024-2027** steigen die Auszahlungen sukzessive an und sind im Jahr 2027 um 50 % höher als im Erfolg 2022. Sie wachsen damit deutlich schneller als das nominelle BIP (+28 %) bzw. die Verbraucherpreise (+21 %) in diesem Zeitraum. Auch im Vergleich zum vorangegangenen BFRG 2023-2026 sind die Auszahlungsobergrenzen in den Jahren 2024 bis 2026 um jeweils zwischen 6,2 % und 11,0 % bzw. zwischen rd. 336 Mio. EUR und rd. 670 Mio. EUR höher.

Die **Aufwendungen** des Ergebnishaushalts der UG 41-Mobilität liegen im BVA-E 2024 mit 11,46 Mrd. EUR außergewöhnlich deutlich über den Auszahlungen im Finanzierungshaushalt (5,92 Mrd. EUR). Der Unterschied iHv 5,54 Mrd. EUR ist primär auf Unterschiede bei der Verrechnung der Zuschüsse an die ÖBB-Infrastruktur AG zurückzuführen. Im Ergebnishaushalt ist dabei die Höhe der Verbindlichkeiten des Bundes gegenüber der ÖBB-Infrastruktur AG aus bereits getätigten Investitionen relevant. In der Regel kommt es jährlich zu einem deutlichen Zuwachs dieser Verbindlichkeiten und damit zu höheren Aufwendungen als Auszahlungen. Denn die (zukünftigen) Annuitätenzuschüsse für beispielsweise im Jahr 2024 getätigte Investitionen sind höher als die im Jahr 2024 bezahlten Zuschüsse für vergangene Investitionen. Ein Sondereffekt entsteht im Jahr 2024, weil für den BVA-E 2024 angenommen wurde, dass die Zuschussverträge 2023-2028 mit höheren Zinsannahmen nicht mehr im Jahr 2023 abgeschlossen werden und die Verbindlichkeiten zum 31. Dezember 2023 noch auf Basis der alten Zuschussverträge mit geringeren Zinsannahmen bewertet werden. Dann würde es im Ergebnishaushalt im Jahr 2024 nach dem Abschluss neuer Zuschussverträge zu einem Nachholeffekt mit besonders hohen Aufwendungen durch den Verbindlichkeitzuwachs kommen.



In der UG 41-Mobilität wird das gesamte **Personal** des BMK verrechnet. Für das Jahr 2024 ist im Personalplan ein Anstieg auf 1.303 Planstellen vorgesehen, wobei die zusätzlichen 34 Planstellen die Zentralstelle betreffen. Der VBÄ-Istwert zum 1. Juni 2023 beträgt 1.082 und für Ende 2024 ist ein VBÄ-Zielwert von 1.248 vorgegeben. Das entspricht zum 31. Dezember 2024 einem Anteil von 95,8 % der Planstellen im Personalplan.

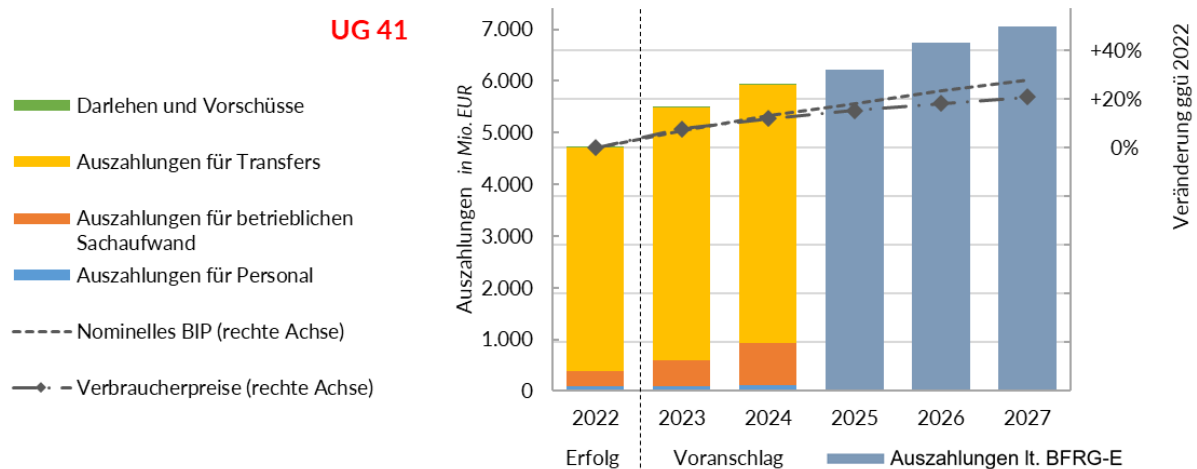
In den Angaben zur **Wirkungsorientierung** sind die vier Wirkungsziele und die angeführten Maßnahmen nach der Überarbeitung im Vorjahr unverändert geblieben. Die beiden gegenüber dem Jahr 2022 gleichgebliebenen Wirkungsziele wurden im Bericht zur Wirkungsorientierung 2022 als zur Gänze (Women in Transport) bzw. als überwiegend (Verbesserung der Verkehrssicherheit) erreicht beurteilt. Bei den Kennzahlen wurde jene zur Kontrolle von Schiffen ersetzt, wobei statt der Anzahl der durchgeführten Kontrollen nunmehr der Anteil von Schiffen mit technischen Mängeln gemessen wird. Neu aufgenommen wird eine Kennzahl zu den CO₂-Emissionen im Verkehr. An den Emissionen im Nicht-Emissionshandelsbereich (Non-ETS), für welche EU-rechtlich vorgegebene Ziele bestehen, betrug der Anteil des Verkehrs 45 % im Jahr 2022. Eine Reduktion der Verkehrsemissionen ist daher wesentlich für die Erreichung der Klimaziele.

2 Budgetäre Entwicklung der Untergliederung

Die nachfolgende Grafik zeigt die Entwicklung der Auszahlungen der Untergliederung ausgehend vom Erfolg des Jahres 2022 bis zum Ende der Finanzrahmenperiode 2027 sowie die Entwicklung des nominellen Bruttoinlandsprodukts (BIP) und der Verbraucherpreise in diesem Zeitraum. Bis zum Jahr 2024 ist auch die Aufschlüsselung nach der ökonomischen Gliederung des BVA verfügbar und farblich dargestellt:



Grafik 1: Entwicklung der Auszahlungen 2022 bis 2027



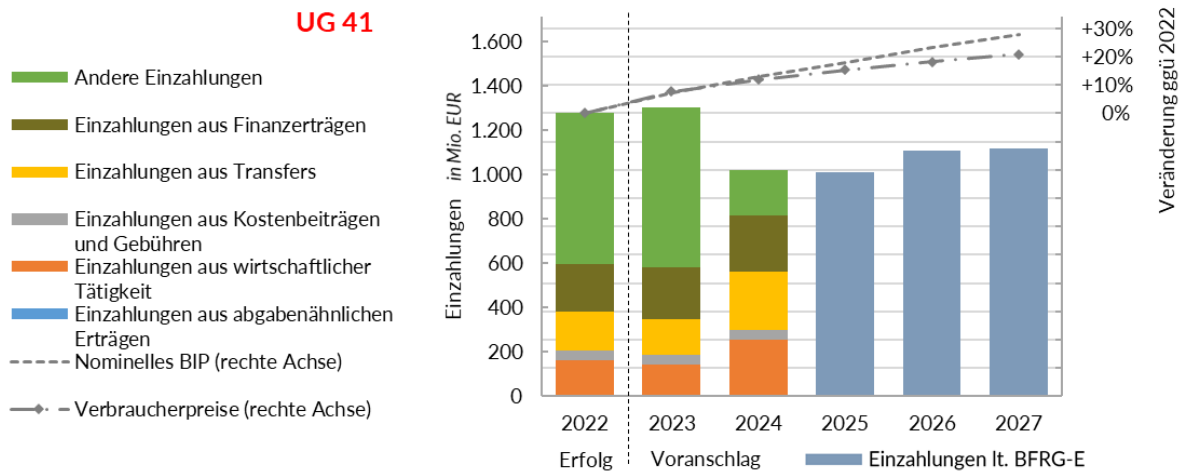
Quellen: BRA 2022, BVA 2023, BVA-E 2024, BFRG-E 2024-2027, Statistik Austria, WIFO.

Die Auszahlungen in der UG 41-Mobilität steigen im Zeitverlauf sukzessive an. Im Jahr 2027 sind sie im BFRG-E 2024-2027 mit 7,05 Mrd. EUR um 50 % höher als im Erfolg 2022. Sie wachsen damit deutlich schneller als das nominelle BIP (+28 %) bzw. die Verbraucherpreise (+21 %) in diesem Zeitraum. Der überwiegende Teil der Auszahlungen der UG 41 entfällt auf Transfers (BVA-E 2024: 84 % der Gesamtauszahlungen). Davon betrifft wiederum etwa die Hälfte die Zuschüsse an die ÖBB-Infrastruktur AG. Unter die Transfers fallen auch Zahlungen für Verkehrsdiensteverträge, die regionalen Klimatickets sowie Zahlungen an den Klima- und Energiefonds (KLI.EN). Auf den betrieblichen Sachaufwand entfallen 6 % der Auszahlungen im BVA-E 2024. Dazu zählen insbesondere Zahlungen für das Klimaticket Österreich (Werkleistungen durch Dritte). Höhere Auszahlungen dafür begründen auch den Anstieg des betrieblichen Sachaufwands.

Die nachfolgende Grafik zeigt die Entwicklung der Einzahlungen der Untergliederung ausgehend vom Erfolg des Jahres 2022 bis zum Ende der Finanzrahmenperiode 2027 sowie die Entwicklung des nominellen BIP und der Verbraucherpreise in diesem Zeitraum. Bis zum Jahr 2024 ist auch die Aufschlüsselung nach der ökonomischen Gliederung des BVA verfügbar und farblich dargestellt:



Grafik 2: Entwicklung der Einzahlungen (2022 bis 2027)



Quellen: BRA 2022, BVA 2023, BVA-E 2024, BFRG-E 2024-2027, Budget- und Strategiebericht 2024, Statistik Austria, WIFO.

Ein wesentlicher Bestandteil der Einzahlungen in den Jahren 2022 und 2023 sind die grafisch dargestellten „anderen Einzahlungen“, welche die Mittelrückführungen aus Abrechnungsresten der ÖBB-Infrastruktur AG beinhalten. Weil die von der UG 41 ausbezahlten Zuschüsse an die ÖBB-Infrastruktur AG in den letzten Jahren höher als benötigt waren, kam es zu einem Aufbau von Forderungen. Diese werden seit 2020 in den Bundeshaushalt zurückgeführt. Im Erfolg 2022 betrugen sie 583 Mio. EUR und im BVA 2023 sind dafür 645 Mio. EUR budgetiert. Im BVA-E 2024 sind nur mehr 93 Mio. EUR enthalten, sodass auch die Einzahlungen insgesamt signifikant zurückgehen.

Einzahlungen aus wirtschaftlicher Tätigkeit bestehen weitgehend aus den Verkaufserlösen des Klimaticket Österreich (BVA-E 2024: 251 Mio. EUR) und Einzahlungen aus Finanzerträgen aus der Dividende der ASFINAG (BVA-E 2024: 255 Mio. EUR). Einzahlungen aus Kostenbeiträgen und Gebühren bestehen primär aus den Einzahlungen beim österreichischen Patentamt (BVA-E 2024: 40 Mio. EUR). Einzahlungen aus Transfers enthalten jene der ASFINAG (BVA-E 2024: 219 Mio. EUR) aus der Anlastung externer Kosten und der Querfinanzierung des Brenner Basistunnels sowie bundesinterne Transfers aus dem Katastrophenfonds (BVA-E 2024: 42 Mio. EUR) für den Hochwasserschutz.

Die Ansicht der Untergliederung im Zeitverlauf ist auch der interaktiven Budgetvisualisierung unter dem Link [UG 41-Mobilität \(Zeitverlauf\)](#) zu entnehmen. Durch Anklicken des Buttons „Ebene hinunter“ neben der Untergliederungsbezeichnung kann der Zeitverlauf auch für tiefere Budgetebenen (Globalbudget, Detailbudget) angezeigt werden.



3 Rahmenbedingungen der Untergliederung

3.1 Klima- und Umweltschutz

Mit dem BVA-E 2024 wurde die Budgetbeilage Klima- und Umweltschutz im Gegensatz zu den Vorjahren bereits zeitgleich mit dem Budget veröffentlicht. Mit einer Green Budgeting Methode¹ werden im Bundeshaushalt Auszahlungen iHv insgesamt 10,96 Mrd. EUR bzw. 8,9 % der Gesamtauszahlungen identifiziert, welche positiv zum Klima- und Umweltschutz beitragen. Etwa zur Hälfte (5,54 Mrd. EUR) bestehen sie aus Auszahlungen für Maßnahmen, die bewusst und eindeutig zur Erreichung der klimapolitischen Ziele beitragen (Green Budgeting Score 2 – „Intendierte Produktivität“). Bei der anderen Hälfte (5,42 Mrd. EUR) entsteht die positive Wirkung als Nebeneffekt (Green Budgeting Score 1). In der UG 41-Mobilität sind im BVA-E 2024 insgesamt Auszahlungen iHv 5,63 Mrd. EUR mit einem positiven Green Budgeting Score enthalten, wobei ein Großteil davon Score 1 (Nebeneffekt) sein dürfte.²

Inkludiert in den klimaproduktiven Auszahlungen der UG 41-Mobilität sind neben Tickets für den Öffentlichen Verkehr für Bedienstete (0,5 Mio. EUR) jeweils fast zur Gänze die folgenden Detailbudgets:

- ◆ DB 41.02.02-„Schiene“: 4.053 Mio. EUR
- ◆ DB 41.03.01-„Klimaticket“: 795 Mio. EUR
- ◆ DB 41.02.01-„Gesamtverkehr und Beteiligungen“: 418 Mio. EUR
- ◆ DB 41.02.01-„Klima- und Energiefonds (KLI.EN)“: 293 Mio. EUR
- ◆ DB 41.02.06.02-„Wasserstraßen“: 69 Mio. EUR

Klimakontraproduktiv werden hingegen die Auszahlungen in Zusammenhang mit Straßen eingestuft, wobei in der Klima- und Umweltschutzbeilage keine Gesamtzahl genannt wird. Gemäß Spending Review waren im BVA 2022 Auszahlungen iHv 85,9 Mio. EUR in der UG 41-Mobilität kontraproduktiv als Nebeneffekt.

¹ Den Green Budgeting Ansatz entwickelte das BMF im Modul 1 des Green Spending Review Zyklus.

² Die Budgetbeilage enthält dazu keine gesamthaften Zahlen, gemäß Anhang zum Spending Review Modul 1 waren im BVA 2022 3,78 Mrd. EUR mit Score 1 und 0,73 Mrd. EUR mit Score 2 enthalten.



3.2 Zuschüsse an die ÖBB-Infrastruktur AG

Im BVA-E 2024 betragen die Auszahlungen an die ÖBB-Infrastruktur AG für Betrieb, Instandhaltung und Bau von Schieneninfrastruktur 2,51 Mrd. EUR und entsprechen damit 42,4 % der Auszahlungen der UG 41-Mobilität. Die ÖBB-Infrastruktur AG investiert auf Grundlage jährlich zu erstellender sechsjähriger Rahmenpläne gemäß § 42 Bundesbahngesetz. Am 18. Oktober 2023 hat der Ministerrat den ÖBB-Rahmenplan 2024-2029 beschlossen. Ein zugehöriges [Vorbelastungsgesetz](#) wurde am 10. November 2023 im Budgetausschuss beschlossen, zu dem der Budgetdienst eine umfangreichere [Analyse](#) erstellt hat. In diesem Punkt werden die Investitionen der ÖBB-Infrastruktur AG und die Zuschüsse des Bundes dargestellt.

Der ÖBB-Rahmenplan 2024-2029 sieht für den sechsjährigen Zeitraum Investitionen iHv insgesamt 21,1 Mrd. EUR vor. Die nachfolgende Tabelle vergleicht die jährlichen Investitionen mit jenen in vorangegangenen Rahmenplänen und den realisierten Ist-Werten:

Tabelle 2: Investitionsentwicklung der ÖBB-Infrastruktur AG

Investitionen <i>in Mio. EUR</i>	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Ist-Werte	1.978	2.185	2.376	2.766							
Rahmenplan 2021-2026			2.536	2.750	2.916	3.002	3.026	3.258			
Rahmenplan 2022-2027				2.862	3.036	2.991	2.886	3.177	3.260		
Rahmenplan 2023-2028					3.222	3.174	3.129	3.212	3.157	3.076	
Rahmenplan 2024-2029						3.336	3.535	3.648	3.461	3.592	3.578
Differenz zwischen Rahmenplan 2024-2029 und 2023-2028						162	406	437	305	516	

Quellen: Budgetbericht 2024, ÖBB-Rahmenplan 2021-2026, ÖBB-Rahmenplan 2022-2027, ÖBB-Rahmenplan 2023-2028, ÖBB-Rahmenplan 2024-2029.

Die jährlichen geplanten Investitionen liegen zwischen 3,34 Mrd. EUR im Jahr 2024 und 3,65 Mrd. EUR im Jahr 2027. Im neu hinzugekommenen Jahr 2029 sind sie etwa gleich hoch wie 2028. Im Vergleich zum vorangegangenen Rahmenplan sind die geplanten Investitionen in allen Jahren jeweils höher, wobei die Differenz zwischen 162 Mio. EUR im Jahr 2024 und 516 Mio. EUR im Jahr 2028 beträgt.

Insgesamt sind die Investitionen in den fünf überlappenden Jahren im neuen Rahmenplan nominell um 1.824 Mio. EUR bzw. 11,6 % höher. Im neu hinzukommenden Jahr 2029 sind die geplanten Investitionen um 356 Mio. EUR bzw. 11,0 % höher als im ersten Jahr des alten Rahmenplans (2023), weshalb die Gesamtinvestitionen im neuen Rahmenplan insgesamt um 2.180 Mio. EUR höher sind. Zu berücksichtigen ist dabei, dass jeweils nominelle Werte ausgewiesen werden und Preissteigerungen die nominellen Investitionen auch bei gleicher realer Investitionstätigkeit erhöhen.



Der Bund finanziert einen Großteil der getätigten Investitionen über grundsätzlich jährlich zu vereinbarenden Zuschussverträge zwischen der ÖBB-Infrastruktur AG und dem BMK (im Einvernehmen mit dem BMF). Diese betreffen einerseits den Betrieb der Schieneninfrastruktur und deren Bereitstellung an die Nutzer:innen (§ 42 Abs. 1 Bundesbahngesetz) und andererseits die Instandhaltung, die Planung und den Bau von Schieneninfrastruktur (§ 42 Abs. 2 Bundesbahngesetz). Die aktuell gültigen Zuschussverträge wurden im Dezember 2022 unterzeichnet und betreffen noch die Rahmenplanperiode 2022-2027.

Die nachfolgende Tabelle enthält die jährlichen Zuschüsse des Bundes an die ÖBB-Infrastruktur AG sowie die Finanzverbindlichkeiten der ÖBB-Infrastruktur AG. Die Werte für die Zuschüsse ab dem Jahr 2024 beruhen auf dem aktuellen Ministerratsvortrag zum Rahmenplan 2024-2029 und der dazugehörigen WFA. Nach Beschluss des Vorbelastungsgesetzes können die Zuschussverträge für diesen Zeitraum abgeschlossen werden:

Tabelle 3: Finanzierung der ÖBB-Infrastruktur AG

<i>in Mio. EUR</i>	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Zuschüsse des Bundes an die ÖBB-Infrastruktur AG gem. § 42 BBG*	2.505	2.383	2.406	2.509	2.630	2.861	3.152	3.425	3.621
Zahlungen Betrieb gem. § 42 (1) BBG**	824	692	649	450	345	392	512	595	596
Zahlungen Annuitätenzuschüsse gem. § 42 (2) BBG	1.078	1.104	1.183	1.389	1.522	1.653	1.786	1.929	2.072
Zahlungen Instandhaltung gem. § 42 (2) BBG***	603	431	442	505	526	538	556	566	586
Nutzungsentgelt inkl. Zinsabgrenzung gem. § 42 (2) BBG		157	133	165	238	278	297	335	367
Finanzverbindlichkeiten der ÖBB-Infrastruktur AG									
Ist-Werte lt. Geschäftsbericht 2022	24.529	26.703							
vorläufige Mittelfristplanung 2023-2028			29.700	32.100	34.200	36.100	37.800	39.000	
vorläufige Mittelfristplanung 2024-2029				32.100	34.500	36.800	38.900	41.000	43.000

* Die angeführten Zuschüsse in den Jahren 2021 bis 2023 entsprechen den jeweiligen Zuschussverträgen mit der ÖBB-Infrastruktur AG, die Beträge ab dem Jahr 2024 der WFA der Regierungsvorlage zum Vorbelastungsgesetz 2270 d.B.

** Die Zuschüsse gemäß § 42 (1) Bundesbahngesetz ab dem Jahr 2024 werden als Differenz aus der Gesamthöhe der Zuschüsse laut WFA zur Regierungsvorlage 2270 d.B. und den Zahlungen gemäß § 42 (2) Bundesbahngesetz laut Ministerratsvortrag 74/16 berechnet.

*** Ab dem Jahr 2022 decken die Zuschüsse nur noch rd. 70 % der im Rahmenplan enthaltenen Aufwendungen für Inspektion/Wartung, Entstörung und Instandsetzung aufgrund der Durchführungsverordnung (EU) 2015/909.

Quellen: Zuschussverträge mit der ÖBB-Infrastruktur AG zur Rahmenplanperiode 2018-2023 bzw. 2022-2027, Ministerratsvortrag 74/16 vom 18. Oktober 2023, WFA zur Regierungsvorlage 2270 d.B., Geschäftsbericht 2022 der ÖBB-Infrastruktur AG, eigene Berechnungen.

Insgesamt betragen die im Jahr 2024 erwarteten Zuschüsse des Bundes an die ÖBB-Infrastruktur AG 2,51 Mrd. EUR und sind in dieser Höhe im BVA-E 2024 veranschlagt (DB 41.02.02-„Schiene“). In den Folgejahren bis 2029 steigen die Auszahlungen auf 3,62 Mrd. EUR, insbesondere aufgrund steigender Annuitätenzuschüsse. Die derzeit zu leistenden Annuitätenzuschüsse bestimmen sich aus der Summe der seit dem Jahr 2007 erfolgten Investitionen. In jedem Jahr kommt, zusätzlich zu den bestehenden



Zahlungen, die anteilige Zahlung für die laufenden Investitionen hinzu. Daher steigen die erwarteten Annuitätenzuschüsse im Zeitraum des Rahmenplans von 1,18 Mrd. EUR im Jahr 2023 um durchschnittlich rd. 9,8 % pro Jahr auf 2,07 Mrd. EUR im Jahr 2029 an.

Die Finanzverbindlichkeiten der ÖBB-Infrastruktur AG werden zum Sektor Staat gezählt und sind daher ein Teil der gesamtstaatlichen Schuldenquote. Zum 31. Dezember 2022 beliefen sich diese auf rd. 26,7 Mrd. EUR. Der Ministerratsvortrag zum ÖBB-Rahmenplan 2024-2029 enthält die erwarteten Finanzverbindlichkeiten der ÖBB-Infrastruktur AG gemäß vorläufiger Mittelfristplanung 2023-2028. Da die Aufnahme von Finanzverbindlichkeiten für Investitionen derzeit die Tilgung erheblich übersteigt, kommt es bis zum Jahr 2029 zu einem deutlichen Anstieg bei den Schulden der ÖBB-Infrastruktur AG auf 43,0 Mrd. EUR. Auch im Vergleich zur vorangegangenen Mittelfristplanung steigen die erwarteten Schulden an.

4 Bundesfinanzrahmen und mittelfristige Prioritäten

Der Strategiebericht 2024 bis 2027 listet die wichtigsten laufenden oder geplanten Maßnahmen und Reformen für die Untergliederung in der Finanzrahmenperiode 2024-2027 auf. Es werden darin insbesondere folgende Maßnahmen und Reformen angeführt:

- ◆ Erarbeitung und Weiterentwicklung verkehrspolitischer Rahmenbedingungen (Förderung umweltfreundlicher Verkehrsträger und einer nachhaltigen Mobilität, Steigerung des Modal Split Anteils der Schiene im Güterverkehr, digitale Transformation in der Mobilität); Abschluss von Verträgen mit Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen bzw. Eisenbahn-Verkehrsunternehmen betreffend Bereitstellung der Infrastruktur bzw. Erbringung von Verkehrsdiensten (Bereitstellung von Finanzierungsmitteln, Verkehrsdiensteverträge)
- ◆ Implementierung des integrierten Taktfahrplans im Nah- und Fernverkehr, Weiterentwicklung und Verbesserung von Qualität und Effizienz bei den gemeinwirtschaftlichen Leistungen im Schienenverkehr
- ◆ Identifizierung und Umsetzung von Maßnahmen zur Senkung der Kosten bei den Investitionsprogrammen zur Schieneninfrastruktur



- ♦ Umsetzung und Weiterentwicklung Klimaticket Österreich und Unterstützung regionaler Klimatickets zur Förderung des öffentlichen Verkehrs
- ♦ Schwerpunktsetzung in den Themenbereichen E-Mobilität, insbesondere für emissionsfreie Busse und emissionsfreie Nutzfahrzeuge u. a. im Rahmen des Aufbau- und Resilienzplans sowie Aktive Mobilität gemäß Regierungsprogramm
- ♦ Weiterentwicklung und Umsetzung der Maßnahmen zur Verkehrssicherheit auf Grundlage des neuen Österreichischen Verkehrssicherheitsprogramms 2021-2030 unter Berücksichtigung des Konzepts der „Vision Zero“; umfassende Sicherheitsuntersuchungen und intensive LKW-Kontrollen
- ♦ Nachhaltige Etablierung der nationalen Plattform zu „Women in Transport“ (WiT); Umsetzung des Maßnahmenbündels zur Erhöhung des Frauenanteils unter den Beschäftigten im Verkehrsbereich (auch in Führungspositionen)

Diese Maßnahmen und Reformen haben sich im Vergleich zur Darstellung im vorangegangenen Strategiebericht 2023 bis 2026 nicht verändert.

Gegenüber dem BFRG 2023-2026 hat sich der BFRG-E 2024-2027 wie folgt geändert:

Tabelle 4: Vergleich BFRG-E 2024-2027 mit BFRG 2023-2026

UG 41-Mobilität		2024	2025	2026	2027	Gesamt- veränderung 2024-2026
in Mio. EUR						
BFRG 2023-2026		5.434,5	5.724,9	6.069,5	-	
BFRG-E 2024-2027		5.770,6	6.227,2	6.739,2	7.054,4	
Differenz zwischen BFRG-E 2024-2027 und BFRG 2023-2026	abs.	+336,0	+502,3	+669,7	-	+1.508,1
	in %	+6,2%	+8,8%	+11,0%	-	+8,8%
BFRG-E 2024-2027, jährliche Veränderung			+7,9%	+8,2%	+4,7%	

Quellen: BFRG 2023-2026, BFRG-E 2024-2027, Strategiebericht 2024 bis 2027.

Im Vergleich zum vorangegangenen BFRG 2023-2026 steigen die Auszahlungsobergrenzen im BFRG-E 2024-2027 in den Jahren 2024 bis 2026 jeweils zwischen 6,2 % und 11,0 % bzw. zwischen rd. 336 Mio. EUR und rd. 670 Mio. EUR. Die Obergrenze im Jahr 2027 ist um 4,7 % höher als im Jahr 2026. Rücklagenentnahmen sind in den Auszahlungsobergrenzen des BFRG nicht berücksichtigt. Dies betrifft im Jahr 2024 veranschlagte Rücklagenentnahmen iHv 146,6 Mio. EUR, weshalb die budgetierten Auszahlungen im BVA-E 2024 (5.917,1 Mio. EUR) entsprechend höher sind.



Zu Gründen für Abweichungen zum vorangegangenen BFRG verweist der Budgetbericht 2024 bei der UG 41-Mobilität lediglich darauf, dass sich die Auszahlungsobergrenzen an vorhandenen Verpflichtungen und geplanten Bedarfen, dem Regierungsprogramm sowie an der Erreichung der Zielsetzung zur Klimaneutralität und aktuellen Herausforderungen orientieren. In anderen Untergliederungen werden Unterschiede hingegen konkret erläutert. Für einen Teil der Auszahlungen (Klimaticket und Transformation der Mobilität) enthält der Budgetbericht 2024 im Schwerpunktkapitel zu Klima und Transformation zwar auch indikative Werte für den Bundesfinanzrahmen, allerdings sind diesbezüglich keine Vergleichswerte verfügbar.

5 Bundesvoranschlag 2024

5.1 Voranschlagsveränderungen im Finanzierungs- haushalt

Die nachfolgende Tabelle weist die Veränderungen zwischen dem BVA 2023 und dem BVA-E 2024 aus:

Tabelle 5: Vergleich BVA-E 2024 mit BVA 2023

UG 41	Erfolg	BVA	BVA-E	Diff. BVA-E 2024 -	
	2022	2023	2024	BVA 2023	
<i>in Mio. EUR</i>					
Auszahlungen	4.708	5.494	5.917	+423	+7,7%
Klima- und Energiefonds (KLI.EN)	144	226	293	+67	+29,6%
Aktive Mobilität und Dekarbonisierung/E-Mobilität (inkl. ARP)	7	172	239	+67	+38,9%
Zuschussverträge (ÖBB-Infrastruktur)	2.356	2.457	2.509	+52	+2,1%
Verkehrsdiensteverträge (ÖBB-Personenverkehr und Privatbahnen)	945	1.033	1.112	+79	+7,7%
Schiengüterverkehrsförderung	145	173	212	+39	+22,5%
Mittelfristiges Investitionsprogramm für Privatbahnen - ohne Graz-Köflacher Bahn	77	100	80	-20	-20,0%
Investitionsförderbeiträge Graz-Köflacher Bahn (ab 2024 bei ÖBB-Infrastruktur)	67	40	0	-40	-100,0%
Stadt-/Regionalbahnen	0	50	21	-29	-57,4%
Energiekostenausgleich Schienenverkehr		100	0	-100	-100,0%
Klimaticket Österreich	240	309	582	+273	+88,1%
Klimaticket Regional	111	197	213	+17	+8,6%
übrige Auszahlungen	617	636	654	+18	+2,9%
Einzahlungen	1.277	1.303	1.022	-281	-21,6%
Mittelrückführungen aus ÖBB-Infrastruktur AG (Zuschussverträge)	583	645	93	-552	-85,6%
ASFINAG-Dividende	215	235	255	+20	+8,5%
Erlöse Klimaticket Österreich	154	139	251	+112	+80,2%
Zahlungen gem. § 8b ASFINAG-Gesetz (Anlastung externer Kosten)	85	65	170	+105	+161,5%
übrige Einzahlungen	241	218	253	+34	+15,6%

Quellen: BRA 2022, BVA 2023, BVA-E 2024, Budgetbericht 2024.



Die budgetierten **Auszahlungen** 2024 steigen insgesamt um 423 Mio. EUR gegenüber den BVA 2023 (+7,7 %).

Zu einem starken Anstieg der veranschlagten Auszahlungen kommt es beim **Klima- und Energiefonds (KLI.EN)**, welche um weitere 67 Mio. EUR auf 293 Mio. EUR steigen. Das liegt an Mehrauszahlungen für E-Mobilität, Aktive Mobilität und Intelligente Verkehrssysteme. Neue Initiativen betreffen die Wärmewende in Quartieren (10 Mio. EUR in der UG 41-Mobilität)³ und Rail for Climate (5 Mio. EUR zur Unterstützung der Digitalisierung der Bahn).

Außerhalb des KLI.EN werden weitere Mittel für **E-Mobilität und Aktive Mobilität** iHv 239 Mio. EUR veranschlagt (+67 Mio. EUR). Das betrifft unter anderem Auszahlungen für emissionsfreie Busse, Nutzfahrzeuge und Infrastruktur im Rahmen des Aufbau- und Resilienzplans (ARP). Insgesamt stehen 2024 für E-Mobilität damit 342 Mio. EUR zur Verfügung (+85 Mio. EUR).

Die Auszahlungen für die Zuschussverträge an die **ÖBB-Infrastruktur AG** steigen um 52 Mio. EUR (+2,1 %) auf 2.509 Mio. EUR. Beim Mittelfristigen Investitionsprogramm für Privatbahnen sind mit 80 Mio. EUR um insgesamt 60 Mio. EUR weniger als im BVA 2023 enthalten. Ein Teil des Rückgangs im Vorjahresvergleich liegt dabei an der Übertragung des Infrastruktur Teilbetriebs der Graz-Köflacher Bahn in die ÖBB-Infrastruktur AG (BVA 2023: 40 Mio. EUR). Die budgetierten Mittel für Stadt- und Regionalbahnen sinken nach einer Anhebung im Vorjahr auf 21 Mio. EUR (-29 Mio. EUR).

Für **Verkehrsdiensteverträge** (VDV) sind mit insgesamt 1.112 Mio. EUR um 79 Mio. EUR mehr budgetiert (+7,7 %). Bei der **Schienengüterverkehrsförderung** steigen die veranschlagten Auszahlungen um 39 Mio. EUR (+22,5 %). Im Vergleich zum BVA 2023 entfallen hingegen 100 Mio. EUR für einen Energiekostenausgleich im Schienenverkehr.

³ Das Ziel dieser kooperativen Initiative von UG 41-Mobilität und UG 43-Klima, Umwelt und Energie ist die Entwicklung und Demonstration von klimaneutralen Wärme- und Kälteversorgungssystemen für die Wärmewende in Quartieren.



Die budgetierten Auszahlungen für das **Klimaticket** Österreich steigen um 273 Mio. EUR auf 582 Mio. EUR an. Darin sind 120 Mio. EUR für das kostenlose Klimaticket für 18-Jährige enthalten. Ein Teil der Auszahlungen wird durch die zweckgebundene Verwendung der Verkaufserlöse bedeckt. Diesbezügliche Einzahlungen sind im BVA-E 2024 iHv 251 Mio. EUR (+112 Mio. EUR) budgetiert. Auszahlungen für die regionalen Klimatickets steigen inflationsangepasst um 8,6 % auf 213 Mio. EUR.

Die **Einzahlungen** der UG 41-Mobilität sind im BVA-E 2024 mit 1.022 um 281 Mio. EUR niedriger veranschlagt. Zu einem Rückgang kommt es wegen um 552 Mio. EUR geringerer Einzahlungen aus Mittelrückführungen und Abrechnungsresten aus der ÖBB-Infrastruktur AG. In der Vergangenheit waren ausbezahlte Zuschüsse des Bundes an die ÖBB-Infrastruktur AG höher als benötigt, sodass diesbezüglich eine Forderung des Bundes entstanden ist. Zum Jahresende 2022 betrug diese Forderung rd. 738 Mio. EUR, von denen gemäß Budgetierung 645 Mio. EUR im Jahr 2023 und 93 Mio. EUR im Jahr 2024 zurückfließen.

Die Dividende der ASFINAG ist mit 255 Mio. EUR um 20 Mio. EUR höher budgetiert. Für Einzahlungen aus Verkaufserlösen des Klimaticket Österreich werden mit 251 Mio. EUR um 112 Mio. EUR mehr budgetiert. Der deutliche Anstieg im Voranschlagsvergleich liegt aber auch an der Unterbudgetierung im BVA 2023.⁴

Die Einzahlungen aus zweckgebundenen Mitteln aus der **Anlastung externer Kosten** (§ 8b ASFINAG-Gesetz) steigen um 105 Mio. EUR auf 170 Mio. EUR.⁵ Der Anstieg resultiert aus der zusätzlichen Anlastung der CO₂-Emissionen des Schwerverkehrs bei den Mauttarifen. Gemäß WFA zu dieser im Jahr 2023 beschlossenen [Novelle des Bundesstraßen-Mautgesetzes 2002 und des ASFINAG-Gesetzes](#) steigen die Mehreinnahmen aus der Anlastung externer Kosten von 122 Mio. EUR im Jahr 2024 auf knapp 300 Mio. EUR in den Jahren 2026 und 2027.

⁴ Die Einzahlungen im BVA 2023 sind um 15 Mio. EUR niedriger als im Erfolg 2022, tatsächlich waren die Einzahlungen von Jänner bis September 2023 im Vorjahresvergleich um 40 Mio. EUR höher.

⁵ Seit 2017 werden zur Anlastung verkehrsbedingter Luftverschmutzung und Lärmbelastung (externe Kosten) Zuschläge bei den Mauttarifen für Kraftfahrzeuge über 3,5 Tonnen höchstzulässigem Gesamtgewicht eingehoben (§ 8b ASFINAG-Gesetz). Die daraus resultierenden Mehreinnahmen werden dem Bund von der ASFINAG überwiesen und sollen für Maßnahmen zur nachhaltigen Gestaltung des Verkehrs verwendet werden.



5.2 Finanzierungshaushalt auf Global- und Detailbudgetebene

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

Tabelle 6: Aus- und Einzahlungen nach Globalbudgets (2022 bis 2024)

Finanzierungshaushalt					
UG 41		Erfolg	BVA	BVA-E	Diff. BVA-E 2024 -
		2022	2023	2024	BVA 2023
		<i>in Mio. EUR</i>			
41	Auszahlungen	4.707,9	5.493,7	5.917,1	+423,4 +7,7%
41.01	Steuerung und Services	264,2	358,1	433,8	+75,7 +21,1%
41.01.01	Zentralstelle	95,1	105,1	111,8	+6,7 +6,4%
41.01.02	Klima- und Energiefonds (KLI.EN)	143,7	226,0	293,0	+67,0 +29,6%
41.01.03	Österreichisches Patentamt	25,3	27,0	29,0	+2,0 +7,3%
41.02	Mobilität	4.092,6	4.629,7	4.687,9	+58,2 +1,3%
41.02.01	Gesamtverkehr und Beteiligungen im Verkehr	183,9	342,1	427,4	+85,3 +24,9%
41.02.02	Schiene	3.751,6	4.087,1	4.056,8	-30,3 -0,7%
41.02.04	Straße	74,6	109,7	120,6	+11,0 +10,0%
41.02.05	Luft	14,0	14,1	7,1	-7,0 -49,8%
41.02.06	Wasser	68,4	76,8	76,0	-0,8 -1,0%
41.03	Klimaticket	351,2	505,9	795,4	+289,5 +57,2%
41.03.01	Klimaticket	351,2	505,9	795,4	+289,5 +57,2%
41	Einzahlungen	1.277,4	1.302,7	1.021,6	-281,1 -21,6%
41.01	Steuerung und Services	43,2	42,4	42,4	0,0 0,0%
davon					
41.01.03	Österreichisches Patentamt	42,6	41,9	41,9	0,0 0,0%
41.02	Mobilität	1.080,2	1.121,1	728,3	-392,8 -35,0%
davon					
41.02.01	Gesamtverkehr und Beteiligungen im Verkehr	303,7	300,2	425,3	+125,1 +41,7%
41.02.02	Schiene	630,5	693,5	156,7	-536,8 -77,4%
41.02.04	Straße	100,5	82,2	102,2	+20,0 +24,3%
41.02.06	Wasser	45,5	45,2	44,1	-1,1 -2,5%
41.03	Klimaticket	154,0	139,2	250,9	+111,7 +80,2%
Nettofinanzierungssaldo		-3.430,5	-4.191,1	-4.895,6	-704,5 -

Quellen: BRA 2022, BVA 2023, BVA-E 2024.

Die Ansicht der Untergliederung auf Globalbudgetebene ist auch der interaktiven Budgetvisualisierung unter dem Link [UG 41-Mobilität \(Budgetgliederung\)](#) zu entnehmen. Durch Anklicken der Globalbudgets gelangt man auf die tieferen Budgetebenen.

Die einzelnen Globalbudgets zeigen folgende Entwicklung:

GB 41.01-„Steuerung und Services“

Im DB 41.01.01-„Zentralstelle“ des GB 41.01-„Steuerung und Services“ wird der betriebliche Sach- und Personalaufwand des BMK (UG 34-Innovation und



Technologie (Forschung), UG 41-Mobilität, UG 43-Klima, Umwelt und Energie) verrechnet. Die im BVA-E 2024 budgetierten Auszahlungen liegen mit 111,8 Mio. EUR um 6,7 Mio. EUR bzw. 6,4 % höher als im BVA 2023.

Im **DB 41.01.02-„Klima- und Energiefonds (KLI.EN)“** sind die Transferzahlungen an den Klima- und Energiefonds (KLI.EN) budgetiert. Sie steigen nach Zuwächsen in den vergangenen Jahren im BVA-E 2024 mit 293,0 Mio. EUR noch einmal deutlich um 67,0 Mio. EUR im Vergleich zum Jahr 2023. Die für den KLI.EN verwendeten Mittel aus der Anlastung externer Kosten im Straßenverkehr (§ 8b ASFINAG-Gesetz) sind um 90 Mio. EUR höher budgetiert, weil ab 2024 Mehreinnahmen aus der Erweiterung der LKW-Maut um die verkehrsbedingten CO₂-Emissionen entstehen. Die übrigen Transferzahlungen an den KLI.EN sind hingegen um 23,0 Mio. EUR niedriger als im BVA 2023 veranschlagt.

Zahlungen an den KLI.EN bestehen neben der UG 41-Mobilität auch in der UG 43-Klima, Umwelt und Energie. Dort sind im BVA-E 2024 weitere 364,2 Mio. EUR veranschlagt (+8,8 Mio. EUR im Vergleich zum BVA 2023).

Die Auszahlungen für das **DB 41.01.03-„Österreichisches Patentamt“** steigen im BVA-E 2024 auf 29,0 Mio. EUR (+2,0 Mio. EUR im Vergleich zum BVA 2023).

Die **Einzahlungen** des GB 41.01-„Steuerung und Services“ sind mit insgesamt 42,4 Mio. EUR gleich hoch wie im BVA 2023 veranschlagt und bestehen hauptsächlich aus Einzahlungen beim Österreichischen Patentamt aus Kostenbeiträgen und Gebühren.

GB 41.02-„Mobilität“

Die budgetierten Auszahlungen im **DB 41.02.01-„Gesamtverkehr und Beteiligungen im Verkehr“** sind mit 427,4 Mio. EUR um 85,3 Mio. EUR höher als im BVA 2023.

Für E-Mobilität sind in diesem Detailbudget mit 175,7 Mio. EUR um 65,0 Mio. EUR mehr als im BVA 2023 veranschlagt. Die aus der Aufbau- und Resilienzfazilität (RRF) finanzierten Mittel für emissionsfreie Nutzfahrzeuge und Infrastruktur sind mit 51,2 Mio. EUR gleich hoch wie im BVA 2023 budgetiert. Weitere Mittel für E-Mobilität sind in den Zahlungen an den KLI.EN (DB 41.01.02) enthalten.



Die budgetierten Auszahlungen an die Verkehrsverbünde sind im BVA-E 2024 mit 106,1 Mio. EUR um 3,0 Mio. EUR höher veranschlagt. Mit 50,0 Mio. EUR ist ein Teil der zweckgebundenen Mittel aus der Anlastung externer Kosten (§ 8b ASFINAG-Gesetz) in diesem Detailbudget budgetiert und soll für Verkehrsdiensteverträge verwendet werden (+15,0 Mio. EUR).

Einzahlungsseitig kommt es mit 425,3 Mio. EUR zu einem Anstieg um 125,1 Mio. EUR im Vergleich zum BVA 2023. Dabei steigt die Dividende der ASFINAG um 20 Mio. EUR auf 255,0 Mio. EUR. Die zweckgebundenen Einzahlungen gemäß § 8b ASFINAG-Gesetz (Anlastung externer Kosten) sind mit 170,0 Mio. EUR um 105,0 Mio. EUR höher als im Vorjahr veranschlagt.

Die budgetierten Auszahlungen im **DB 41.02.02-„Schiene“** sind mit 4,06 Mrd. EUR im Jahr 2024 um 30,3 Mio. EUR bzw. 0,7 % niedriger als im BVA 2023. Der größte Anteil der Auszahlungen betrifft mit 2,51 Mrd. EUR die Zuschüsse gemäß § 42 Bundesbahngesetz an die **ÖBB-Infrastruktur AG** für Betrieb und Bereitstellung der Schieneninfrastruktur sowie deren Instandhaltung, Planung und Bau. Diese steigen gegenüber dem BVA 2023 um 52,0 Mio. EUR bzw. 2,1 % (siehe Pkt. 3).

Weitere wesentliche Auszahlungen des Detailbudgets betreffen die **Verkehrsdiensteverträge** (VDV). Für Zahlungen an die ÖBB-Personenverkehr AG sind 996,2 Mio. EUR veranschlagt (+88,4 Mio. EUR). Diesbezügliche Zahlungen an die Privatbahnen sind mit 66,1 Mio. EUR hingegen um 24,1 Mio. EUR niedriger budgetiert als im Jahr 2023. Weitere Auszahlungen für die VDV iHv 50,0 Mio. EUR (+15,0 Mio. EUR) sind in den Auszahlungen der Mittel gemäß § 8b ASFINAG-Gesetz (Anlastung externer Kosten) im DB 41.02.01 enthalten. Dementsprechend steigt der Gesamtbetrag für VDV um 79,3 Mio. EUR auf rd. 1.112 Mio. EUR.

Die budgetierte **Schienengüterverkehrsförderung** steigt um 39,0 Mio. EUR auf 212,4 Mio. EUR an. In unveränderter Höhe sind die Zuschüsse für die Wiener U-Bahn gemäß Schienenverbundvertrag (78,0 Mio. EUR) und die Zahlungen für die Querfinanzierung für den Brenner Basistunnel (BBT) gemäß § 8a ASFINAG-Gesetz (48,5 Mio. EUR) budgetiert. Der im BVA 2023 einmalig budgetierte Energiekostenausgleich im Schienenverkehr (100,0 Mio. EUR) entfällt.

Die budgetierten Auszahlungen für das **Mittelfristige Investitionsprogramm für Privatbahnen** (MIP) betragen 80,0 Mio. EUR.



Die budgetierten **Einzahlungen** im DB 41.02.02-„Schiene“ sind mit 156,7 Mio. EUR im BVA-E 2024 um 536,8 Mio. EUR geringer budgetiert als im BVA 2023. Der Rückgang liegt an den Einzahlungen aus **Mittelnrückführungen und Abrechnungsresten der ÖBB-Infrastruktur AG**, welche von 645 Mio. EUR auf 93 Mio. EUR zurückgehen. Außerdem sind in diesem Detailbudget die zweckgebundenen Einzahlungen gemäß § 8a ASFINAG-Gesetz iHv 48,5 Mio. EUR in unveränderter Höhe budgetiert, welche den Auszahlungen im DB 41.02.02 für die Querfinanzierung des Brenner Basistunnel entsprechen. Zu einer weiteren Einzahlung iHv 15,2 Mio. EUR im Jahr 2024 von der Graz-Köflacher Bahn kommt es in diesem Detailbudget („sonstige Erträge“) in Zusammenhang mit der Übertragung des Teilbetriebs Infrastruktur an die ÖBB-Infrastruktur AG aus der Abrechnung des 9. Mittelfristigen Investitionsprogramms für Privatbahnen.

Im **DB 41.02.04-„Straße“** kommt es im BVA-E 2024 mit 120,6 Mio. EUR zu einem Anstieg der budgetierten Auszahlungen (+11,0 Mio. EUR). Ein Großteil der Auszahlungen betrifft den Zuschuss für die sogenannte Stadtstraße in Wien⁶, welcher im BVA-E 2024 mit 104,3 Mio. EUR um 11,4 Mio. EUR höher budgetiert ist. Die Auszahlungen erfolgen gemäß Baufortschritt und werden durch budgetierte Rücklagenentnahmen bedeckt. Die Einzahlungen des Detailbudgets iHv 102,2 Mio. EUR bestehen überwiegend aus Geldstrafen (94,9 Mio. EUR) und werden um 20,0 Mio. EUR höher als im Vorjahr veranschlagt.

Die Auszahlungen des **DB 41.02.05-„Luft“** betreffen hauptsächlich Transfers an die Austro Control GmbH (ACG). Im BVA-E 2024 gehen die veranschlagten Auszahlungen an die ACG um 7,0 Mio. EUR auf 6,1 Mio. EUR zurück, weil ein geringerer Bedarf im Zusammenhang mit Leistungen aus dem Rahmenvertrag mit der ACG durch höhere Einnahmen im Bereich Überflug und aus COVID-19-bedingten Einmaleffekten (Abrechnungsreste) besteht. Die Gesamtauszahlungen des Detailbudgets sinken dementsprechend auf 7,1 Mio. EUR.

Im **DB 41.02.06-„Wasser“** sinken die budgetierten Auszahlungen leicht auf 76,0 Mio. EUR (-0,8 Mio. EUR). Davon entfallen 46,7 Mio. EUR auf zweckgebundene Auszahlungen für Hochwasserschutzmaßnahmen mit Mitteln aus dem Katastrophenfonds (0,9 Mio. EUR weniger als im BVA 2023). Die via donau erhält für Schleusenaufsicht

⁶ Gemäß § 10 (4) Bundesstraßengesetz erhält das Land Wien einen Zuschuss iHv insgesamt 231,6 Mio. EUR für die Verbindung von A 23 und S 1 bei der Seestadt Aspern.



und Wasserstraßenerhaltung gemäß § 18 Abs. 1 bis 3 Wasserstraßengesetz unverändert 21,0 Mio. EUR im BVA E 2024. Die budgetierten Einzahlungen dieses Detailbudgets (44,1 Mio. EUR) stammen überwiegend aus dem Transfer innerhalb des Bundes aus dem Katastrophenfonds (41,6 Mio. EUR aus der UG 44-Finanzausgleich).

GB 41.03-„Klimaticket“

Im GB 41.03-„Klimaticket“ werden die Einzahlungen und Auszahlungen in Zusammenhang mit dem österreichweiten Klimaticket und die Transfers für die regionalen Klimatickets verrechnet.

Die Verkaufserlöse aus dem **Klimaticket Österreich** sind eine Einzahlung im DB 41.03.01 und werden zweckgebunden an die Verkehrsunternehmen für ihre Leistungen für Klimaticketbesitzer:innen ausbezahlt. Diese budgetierten Einzahlungen und Auszahlungen steigen von 139,2 Mio. EUR im Jahr 2023 auf 250,9 Mio. EUR im Jahr 2024 an, wobei bereits im Jahr 2022 154,0 Mio. EUR eingenommen wurden. Für die Abgeltung an die Verkehrsunternehmen zusätzlich benötigte Mittel werden aus dem Bundeshaushalt getragen. Dafür sind 331,1 Mio. EUR im Jahr 2024 budgetiert (+160,9 Mio. EUR). Für die Umsetzung des kostenlosen Klimatickets für 18-Jährige sind ab 2024 jährlich 120,0 Mio. EUR vorgesehen. Die tatsächlichen Kosten hängen dabei von der Inanspruchnahme dieser Klimatickets ab (Abgeltung an Verkehrsunternehmen).

Für die **regionalen Klimatickets** sind Zahlungen iHv 231,4 Mio. EUR budgetiert, wobei die Steigerung um 16,9 Mio. EUR bzw. 8,6 % auf die Inflationsanpassung zurückzuführen ist. Die Aufteilung auf die Bundesländer erfolgt gemäß Bevölkerungszahl, wegen noch offener Abrechnungen wurden im Jahr 2022 nur 110,9 Mio. EUR der budgetierten 182,0 Mio. EUR ausbezahlt.

In einer Nettodarstellung, unter Berücksichtigung der Einzahlungen, betragen die budgetierten Kosten für das österreichweite und die regionalen Klimatickets im Jahr 2024 daher 544,5 Mio. EUR (+177,8 Mio. EUR).



5.3 Unterschiede zwischen Finanzierungs- und Ergebnishaushalt

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Entwicklung des Finanzierungs- und des Ergebnishaushaltes und die wesentlichen Unterschiede zwischen den beiden Haushalten im BVA-E 2024 auf:

Tabelle 7: Finanzierungshaushalt (Auszahlungen) und Ergebnishaushalt (Aufwendungen)

UG 41 in Mio. EUR	Finanzierungshaushalt				Ergebnishaushalt				Diff. EH-FH
	BVA 2023	BVA-E 2024	Diff. BVA-E 2024 - BVA 2023		BVA 2023	BVA-E 2024	Diff. BVA-E 2024 - BVA 2023		BVA-E 2024
Operative Verwaltungstätigkeit und Transfers / Finanzierungswirksame Aufwendungen	5.492,3	5.915,5	+423,2	+7,7%	7.789,1	11.442,5	+3.653,4	+46,9%	+5.527,0
Auszahlungen / Aufwand für Personal	96,7	104,6	+7,9	+8,2%	98,1	106,2	+8,1	+8,2%	+1,6
davon									
Bezüge	73,5	79,5	+6,0	+8,2%	75,7	81,7	+6,0	+7,9%	+2,2
Gesetzlicher Sozialaufwand	17,6	19,4	+1,7	+9,7%	17,7	19,4	+1,7	+9,7%	+0,0
Auszahlungen / Aufwand für betriebl. Sachaufwand	495,3	833,6	+338,2	+68,3%	498,3	836,5	+338,2	+67,9%	+2,9
davon									
Mieten	10,4	10,3	-0,1	-1,1%	10,4	10,3	-0,1	-1,1%	+0,0
Aufwand für Werkleistungen	470,3	808,4	+338,1	+71,9%	473,2	811,3	+338,1	+71,4%	+2,9
Personalleihe und sonst. Dienstverh. z. Bund	4,9	4,9	+0,0	+0,0%	4,9	4,9	+0,0	+0,0%	0,0
Auszahlungen / Aufwand für Finanzaufwand	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0
Auszahlungen / Aufwand für Transfers	4.900,2	4.977,3	+77,1	+1,6%	7.192,7	10.499,8	+3.307,1	+46,0%	+5.522,5
davon									
an öffentl. Körperschaften und Rechtsträger	445,2	521,2	+76,0	+17,1%	440,4	516,4	+76,0	+17,3%	-4,8
an Unternehmen	4.450,6	4.451,0	+0,5	+0,0%	6.747,9	9.978,4	+3.230,5	+47,9%	+5.527,3
Nicht finanzierungswirksame Aufwendungen					17,8	17,5	-0,3	-1,7%	+17,5
Abschreibungen auf Vermögenswerte					6,6	6,8	+0,2	+3,0%	+6,8
Aufwand aus Wertberichtigungen					0,0	0,0	0,0	0,0%	+0,0
Aufwand durch Bildung von Rückstellungen					11,2	10,7	-0,5	-4,5%	+10,7
davon									
Abfertigungen					1,0	0,9	-0,1	-11,1%	+0,9
Jubiläumswendungen					1,8	1,5	-0,4	-20,8%	+1,5
Prozesse					8,3	8,3	0,0	0,0%	+8,3
Sonst. betr. Sachaufw. u. Abg. v. Sachanlagen					0,0	0,0	0,0	0,0%	+0,0
Auszahlungen aus der Investitionstätigkeit	1,2	1,4	+0,2	+12,4%					-1,4
Darlehen und Vorschüsse	0,2	0,2	0,0	0,0%					-0,2
Auszahlungen / Aufwendungen insgesamt	5.493,7	5.917,1	+423,4	+7,7%	7.806,9	11.460,0	+3.653,1	+46,8%	+5.542,9
Einzahlungen / Erträge insgesamt	1.302,7	1.021,6	-281,1	-21,6%	1.302,6	1.021,4	-281,1	-21,6%	-0,1
Nettofinanzierungssaldo / Nettoergebnis	-4.191,1	-4.895,6	-704,5	-	-6.504,3	-10.438,6	-3.934,3	-	-5.543,0

Quellen: BVA 2023, BVA-E 2024.

Die Aufwendungen des Ergebnishaushalts der UG 41-Mobilität liegen im BVA-E 2024 mit 11,46 Mrd. EUR um 5,54 Mrd. EUR über den Auszahlungen des Finanzierungshaushalts. Unterschiede zwischen Ergebnishaushalt und Finanzierungshaushalt in der UG 41 sind primär auf Unterschiede bei der Verrechnung der Zuschüsse an die ÖBB-Infrastruktur AG zurückzuführen.



Der Bund hat sich verpflichtet, einen Großteil der Investitionen der ÖBB-Infrastruktur AG über 30- bzw. 50-jährige Annuitätenzahlungen zu finanzieren. Um diese zukünftigen Verpflichtungen periodengerecht darzustellen, werden im Ergebnishaushalt neben den Aufwendungen für Instandhaltung und Betrieb auch die jährlichen Investitionsanteile des Bundes inklusive der zukünftigen Annuitätenzahlungen verbucht. Laut BRA 2022 betrugen die zum Jahresende 2022 offenen Verbindlichkeiten für die bis zum Jahr 2022 getätigten Investitionen insgesamt rd. 24,0 Mrd. EUR.

In der Regel kommt es jährlich zu einem deutlichen Zuwachs dieser Verbindlichkeiten und damit zu höheren Aufwendungen als Auszahlungen. Denn die (zukünftigen) Annuitätenzuschüsse für beispielsweise im Jahr 2023 getätigte Investitionen sind höher als die im Jahr 2023 bezahlten Zuschüsse für vergangene Investitionen. Im BVA 2023 sind die Aufwendungen (7,81 Mrd. EUR) daher um 2,31 Mrd. EUR höher veranschlagt als die Auszahlungen (5,49 Mrd. EUR). Im BVA-E 2024 ist dieser Unterschied mit um 5,54 Mrd. EUR höheren Aufwendungen als Auszahlungen besonders stark. Maßgeblich dafür sind die (gestiegenen) Zinsen, welche im Gegensatz zu den Zinsen für die Finanzschulden im Bundeshaushalt (UG 58-Finanzierungen, Währungstauschverträge) nicht periodengerecht zugeordnet werden, sondern bereits im Jahr der Investitionen zu einem Zuwachs der Verbindlichkeiten führen.

Darüber hinaus tritt 2024 ein Sondereffekt auf, weil die derzeit gültigen Zuschussverträge sich noch auf den Rahmenplan 2022-2027 beziehen und niedrigere Zinsannahmen beinhalten.⁷ Dem BVA-E 2024 liegt die Annahme zugrunde, dass die Zuschussverträge 2023-2028 mit höheren Zinsannahmen nicht mehr im Jahr 2023 abgeschlossen werden und die Verbindlichkeiten im BRA zum 31. Dezember 2023 noch auf Basis der geringeren Zinsannahmen eingebucht werden. Dann würde es im Ergebnishaushalt im Jahr 2024 nach dem Abschluss neuer Zuschussverträge zu einem Nachholeffekt mit besonders hohen Aufwendungen kommen.

⁷ Der ÖBB-Rahmenplan 2022-2027 wurde im November 2021 beschlossen und die zugehörigen Zuschussverträge mit der ÖBB-Infrastruktur AG im Dezember 2022 abgeschlossen.



Die Erträge des Ergebnishaushaltes werden ähnlich hoch wie die Einzahlungen im Finanzierungshaushalt budgetiert. In den Einzahlungen ist jedoch der Forderungsabbau durch Mittelrückführungen von der ÖBB-Infrastruktur AG iHv 93,0 Mio. EUR enthalten. Dabei handelt es sich um keinen Ertrag, weil eine entsprechende Forderung bereits im BRA 2022 erfasst ist.⁸ Im Erfolg 2024 ist daher von niedrigeren Erträgen als Einzahlungen auszugehen.

5.4 Förderungen

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

Tabelle 8: Direkte Förderungen (Auszug)

UG 41	Erfolg 2022	BVA 2023	BVA-E 2024	Diff. BVA-E 2024 - BVA 2023	
<i>in Mio. EUR</i>					
Förderungen	541,8	870,7	973,5	+102,8	+11,8%
41.01.02-Klima- und Energiefonds (KLI.EN)	143,7	226,0	293,0	+67,0	+29,6%
41.02.01-Gesamtverkehr und Beteiligungen im Verkehr	12,0	182,5	250,5	+68,0	+37,3%
davon					
E-Mobilität	0,7	110,7	175,7	+65,0	+58,7%
Emissionsfreie Busse und Nutzfahrzeuge finanziert durch Aufbau- und Resilienzfähigkeit		51,2	51,2	0,0	0,0%
Aktive Mobilität	5,8	10,2	12,2	+2,0	+19,7%
41.02.02-Schiene	368,5	437,9	406,9	-31,0	-7,1%
davon					
Schienengüterverkehrsförderung	144,7	173,4	212,4	+39,0	+22,5%
Mittelfristiges Investitionsprogramm für Privatbahnen	126,5	123,5	80,2	-43,3	-35,1%
Wiener U-Bahn (gem. Schienenverbundvertrag)	78,0	78,0	78,0	0,0	0,0%
Stadt-/Regionalbahnen	0,3	50,0	21,3	-28,7	-57,4%
Anschlussbahnfinanzierung	19,0	13,0	15,0	+2,0	+15,4%
41.02.04-Straße	0,1	1,2	1,2	0,0	0,0%
41.02.06-Wasser	17,5	23,0	21,8	-1,2	-5,3%
davon					
Transfers an Gemeinden und -verbände vorwiegend Hochwasserschutz	16,8	20,1	20,3	+0,2	+0,9%

Quellen: BMF, BVA 2023, BVA-E 2024.

Die direkten Förderungen werden im BVA-E 2024 mit 973,5 Mio. EUR um 102,8 Mio. EUR höher veranschlagt als im BVA 2023. Zu Zuwächsen im Vergleich zum BVA 2023 kommt es vor allem im DB 41.01.02-„Klima- und Energiefonds (KLI.EN)“ wegen der höheren Transferzahlungen an den KLI.EN (+67,0 Mio. EUR) und im DB 41.02.01-„Gesamtverkehr und Beteiligungen im Verkehr“ bei der E-Mobilität (+65,0 Mio. EUR).

⁸ Bereits in den Jahren 2020 bis 2022 wurden zwar diesbezügliche Einzahlungen als Erträge budgetiert, im Zuge der Erstellung der jeweiligen BRA wurden diese jedoch auf null gesetzt.



Im DB 41.02.02-„Schiene“ sind die budgetierten Förderungen um insgesamt 31,0 Mio. EUR niedriger, wobei der höheren Schienengüterverkehrsförderung (+39,0 Mio. EUR) geringere Förderungen für das Mittelfristige Investitionsprogramm für Privatbahnen (-43,3 Mio. EUR) sowie für Stadtregionalbahnen (-28,7 Mio. EUR) gegenüberstehen. Unverändert bleiben die budgetierten Mittel iHv 78,0 Mio. EUR für die Wiener U-Bahn.

Im Vergleich zum Erfolg 2022 steigen die Förderungen im BVA-E 2024 wesentlich stärker um 431,7 Mio. EUR an, wobei die im Jahr 2022 ausbezahlten Förderungen auch um 200,0 Mio. EUR niedriger als budgetiert waren. Dies betraf zum einen die noch nicht ausbezahlten Förderungen für emissionsfreie Nutzfahrzeuge und Busse im Rahmen des Aufbau- und Resilienzplans (ARP; -86,2 Mio. EUR). Zum anderen waren auch die im DB 41.02.01 ausbezahlten Mittel für E-Mobilität um 140,9 Mio. EUR niedriger als veranschlagt, während die Auszahlungen an den KLI.EN im DB 41.01.02 um 76,3 Mio. EUR höher als budgetiert waren.

5.5 Rücklagen

Die nachstehende Tabelle weist den Stand der Rücklagen mit Ende 2022 sowie die im Jahr 2023 bis Ende September bereits erfolgten Rücklagenentnahmen aus. Abzüglich der im BVA-E 2024 budgetierten Rücklagenentnahmen iHv 146,6 Mio. EUR ergibt sich der in der Tabelle ausgewiesene Rücklagenrest. Da der endgültige Rücklagenstand für das Jahr 2023 erst zum Jahresende feststeht (Rücklagenzuführungen für 2023 erfolgen mit dem BRA), ist der hier angeführte Rücklagenrest nur ein vorläufiger.

Tabelle 9: Rücklagengebarung

UG 41	Stand 31.12.2022	Veränderung 31.12.2022 - 30.09.2023	Stand 30.09.2023	Budget. RL- Verwendung BVA-E 2024	Rücklagen -rest	Anteil RL-Rest am BVA-E 2024
<i>in Mio. EUR</i>						
Detailbudgetrücklagen	1.263,9	-186,2	1.077,7	-141,5		
Zweckgebundene Einzahlungsrücklagen	352,2	-45,1	307,1	-5,1		
Gesamtsumme	1.616,1	-231,3	1.384,8	-146,6	1.238,3	20,9%

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 2022, Bericht über Mittelverwendungsüberschreitungen im 3. Quartal 2023, BVA 2023, BVA-E 2024.



Die UG 41-Mobilität verfügte Ende 2022 über Rücklagen iHv 1.616 Mio. EUR, wovon 1.264 Mio. EUR auf Detailbudgetrücklagen entfielen. Dies betraf insbesondere das DB 41.01.02-„Klima- und Energiefonds (KLI.EN)“ (391 Mio. EUR), das DB 41.03.01-„Klimaticket“ (255 Mio. EUR), das DB 41.02.02-„Schiene“ (93 Mio. EUR) sowie das DB 41.02.01-„Gesamtverkehr und Beteiligungen im Verkehr“ (85 Mio. EUR). Im Budgetvollzug bis September 2023 wurden 231 Mio. EUR entnommen. Neben den im BVA 2023 budgetierten Entnahmen iHv 102 Mio. EUR wurden 129 Mio. EUR für Mittelverwendungsüberschreitungen (v. a. Klimaticket) verwendet.

Zweckgebundene Einzahlungsrücklagen betrugen Ende 2022 insgesamt 352 Mio. EUR. Der Großteil der zweckgebundenen Rücklagen betrifft Katastrophenfondsmittel im DB 41.02.06-„Wasser“ (272 Mio. EUR). Im Budgetvollzug bis September 2023 gingen die zweckgebundenen Rücklagen um 45 Mio. EUR zurück.

Daraus ergibt sich ein Rücklagenstand zum 30. September 2023 iHv insgesamt 1.385 Mio. EUR. Im BVA-E 2024 sind Rücklagenentnahmen iHv 146,6 Mio. EUR budgetiert:

- ◆ 104,3 Mio. EUR für die „Stadtstraße“ in Wien
- ◆ 30,7 Mio. EUR für das Klimaticket Österreich
- ◆ 6,1 Mio. EUR für den Hochwasserschutz
- ◆ 4,8 Mio. EUR für Zweckzuschüsse für Eisenbahnkreuzungen auf Gemeindestraßen
- ◆ 0,7 Mio. EUR für das Österreichische Patentamt

Daraus ergibt sich vorbehaltlich weiterer Rücklagenentnahmen sowie -zuführungen ein vorläufiger Rücklagenrest von 1.238 Mio. EUR bzw. 20,9 % der im BVA-E 2024 budgetierten Auszahlungen.



6 Personal

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

Tabelle 10: Planstellenverzeichnis⁹

UG 41	2022	2023	2024	BFRG-E 2024-2027		
				2025	2026	2027
PLANSTELLEN	1.230	1.269	1.303	1.303	1.303	1.303
PERSONALSTAND	zum 31.12.	zum 1.6.	Zielwert			
VBÄ	1.066	1.082	1.248			
Personalaufwand <i>in Mio. EUR</i>	Erfolg	BVA	BVA-E			
Aufwendungen im Ergebnishaushalt	93,0	101,0	108,5			

Quellen: BRA 2022, BFG 2023, Anlage IV „Personalplan“ zum BFG-E 2024, BFRG-E 2024-2027, Ministerratsvortrag vom 18. Oktober 2023.

In der UG 41-Mobilität wird das gesamte Personal des BMK verrechnet. Für das Jahr 2024 sind im Personalplan 1.303 Planstellen vorgesehen. Die Planstellen steigen gegenüber dem BVA 2023 um insgesamt 34 Stellen in der Zentralstelle des BMK, laut Budgetbericht 2024 für den juristischen, administrativen und technischen Kompetenzaufbau in den Sektionen, zur Erhöhung der Krisensicherheit und im administrativen Support. Im BFRG-E 2024-2027 bleibt die Anzahl in der Folge gleich hoch.

Mit Stand 1. Juni 2023 betrug die Anzahl der tatsächlich besetzten VBÄ 1.082. Dabei war die Anzahl der VBÄ vor allem in der Zentralstelle mit 807 VBÄ bei 972 verfügbaren Planstellen geringer. Für das Jahr 2024 wird dem gesamten Ressort laut Ministerratsvortrag vom 18. Oktober 2023 ein VBÄ-Zielwert von 1.248 vorgegeben. Das entspricht zum 31. Dezember 2024 einem Anteil von 95,8 % der Planstellen im Personalplan.

⁹ Erläuterungen zu einzelnen Begriffen in der Tabelle:

Planstellen berechtigen zur Beschäftigung einer Person im Ausmaß von höchstens einem Vollbeschäftigungsäquivalent.

Vollbeschäftigungsäquivalente (VBÄ) sind Messgrößen des tatsächlichen Personaleinsatzes gemäß dem Beschäftigungsausmaß, für das zu einem bestimmten Stichtag Leistungsentgelte aus dem Personalaufwand ausbezahlt werden. Eine zur Gänze besetzte Planstelle entspricht einem VBÄ. Die VBÄ haben 2 Funktionen: Zum einen werden sie im Personalplan als Messgröße verwendet, um die Einhaltung der gesetzlich fixierten Personalobergrenzen zu überprüfen (betrifft in Tabelle 2022 und 2023). Zum anderen werden sie herangezogen, um sogenannte „VBÄ-Ziele“ (zumeist mittels Ministerratsvortrag) zu definieren, die zum Ende des Jahres von den jeweiligen Ressorts erreicht werden sollten (betrifft 2024). Dadurch werden vom tatsächlich vorhandenen Personalstand zu erreichende Einsparungsziele festgelegt bzw. die sukzessive Heranführung an den nächstjährigen Personalplan mit neuen maximalen Personalkapazitäten vorbereitet. Die VBÄ-Zielwerte werden für das gesamte Ressort vereinbart und können damit unter Umständen mehrere Untergliederungen betreffen.



7 Ausgliederungen und Beteiligungen

Der im Zusammenhang mit den Budgetunterlagen vorgelegte Budgetbericht sowie der Beteiligungsbericht enthalten Informationen über die wesentlichen Kennzahlen der Beteiligungsunternehmen des Bundes. Die nachstehende Tabelle zeigt die Verflechtungen der der Untergliederung zugehörigen Unternehmen mit dem Bundesbudget:

Tabelle 11: Zahlungsflüsse aus Ausgliederungen und Beteiligungen

in Mio. EUR	Erfolg 2021	Erfolg 2022	BVA 2023	BVA-E 2024	Diff. BVA-E 2024 - BVA 2023	
Auszahlungen gesamt	5.710,9	5.600,8	5.811,1	6.127,2	+316,0	+5,4%
davon						
Österreichische Bundesbahnen-Holding AG	5.618,5	5.457,9	5.682,8	6.044,9	+362,1	+6,4%
Eisenbahn Infrastruktur UG 41	2.460,2	2.355,8	2.457,3	2.509,3	+52,0	+2,1%
Gemeinwirtschaftliche Leistungen UG 41	910,9	881,9	942,9	1.046,2	+103,3	+11,0%
Mittel aus COVID-19-Krisenbewältigungsfonds UG 41	126,2	47,7				-
Pensionen + Pflegegeld UG 23	2.121,2	2.172,5	2.282,6	2.489,4	+206,8	+9,1%
Einzahlungen gesamt	1.203,6	1.129,8	1.200,6	677,2	-523,4	-43,6%
davon						
Österreichische Bundesbahnen-Holding AG	922,5	909,3	959,9	416,7	-543,2	-56,6%
Eisenbahn Infrastruktur UG 41	582,5	582,5	645,0	93,0	-552,0	-85,6%
Pensionen Beamt:innen UG 23	340,0	326,8	314,9	323,7	+8,8	+2,8%
ASFINAG - Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs AG*	275,4	215,2	235,4	255,4	+20,0	+8,5%

* Einzahlungen der ASFINAG gemäß Tabelle in Budgetbericht 2024 sowie Beteiligungsbericht 2024. Darin nicht enthalten sind Einzahlungen gemäß § 8a und § 8b ASFINAG-Gesetz zur Querfinanzierung des Brenner Basistunnels (BVA-E 2024: 48,5 Mio. EUR) bzw. zur Anlastung externer Kosten (BVA-E 2024: 170,0 Mio. EUR).

Quellen: Budgetbericht 2024, Beteiligungsbericht 2024.

Die mit Abstand größten Zahlungen der UG 41-Mobilität an eine Ausgliederung gehen im BVA-E 2024 an die **ÖBB-Holding AG** mit 6,13 Mrd. EUR (+5,4 % im Vergleich zum BVA 2023). Davon entfallen 2,51 Mrd. EUR (+2,1 %) auf die Zuschüsse an die ÖBB-Infrastruktur AG, 2,49 Mrd. EUR (+9,1 %) auf Pensionen und Pflegegeld in der UG 23-Pensionen – Beamtinnen und Beamte¹⁰ sowie 1,05 Mrd. EUR (+11,0 %) auf gemeinwirtschaftliche Leistungen (VDV mit der ÖBB-Personenverkehr AG). Einzahlungen von der ÖBB-Holding AG betreffen die Mittelrückführungen von der ÖBB-Infrastruktur AG (93,0 Mio. EUR) sowie die Einzahlungen für Sozialbeiträge der Beamt:innen in der UG 23 (323,7 Mio. EUR). Der deutliche Rückgang zum BVA 2023 um 543,2 Mio. EUR resultiert dabei aus niedrigeren Mittelrückführungen (-552,0 Mio. EUR).

¹⁰ Diese Auszahlungen werden in der UG 23-Pensionen – Beamtinnen und Beamte verrechnet, dies gilt auch für die dazugehörigen Einzahlungen aus Sozialbeiträgen. Keine Einzahlungen in die UG 23 entstehen aus den Pensionsbeiträgen der nicht beamteten ÖBB-Bediensteten.



Weitere Auszahlungen iHv insgesamt 82,3 Mio. EUR der UG 41-Mobilität an Beteiligungen betreffen unter anderem die via donau (44,1 Mio. EUR) und die SCHIG (16,0 Mio. EUR ohne Zahlungen für VDV). Ab dem Jahr 2024 entfallen die Auszahlungen an die Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH für Investitionsförderungen wegen der Übertragung des Teilbetriebs Infrastruktur an die ÖBB-Infrastruktur AG. Budgetiert sind daher nur mehr die Zahlungen des Bundes an die Allgemeine Pensionskasse (4,0 Mio. EUR)

Die **ASFINAG** finanziert sich durch eigene Erlöse (v. a. Maut und Vignetten). Die im Beteiligungsbericht 2024 angeführten Einzahlungen von der ASFINAG bestehen primär aus der Dividende (BVA-E 2024: 255,0 Mio. EUR). Weitere finanzielle Verflechtungen bestehen durch die Überweisung der Netto-Benützungsentgelte gemäß § 8a ASFINAG-Gesetz (BVA-E 2024: 48,5 Mio. EUR), die für die Querfinanzierung des Brenner Basistunnels verwendet werden, sowie die Netto-Benützungsentgelte gemäß § 8b ASFINAG-Gesetz (BVA-E 2024: 170,0 Mio. EUR), die für Maßnahmen im Bereich E-Mobilität (90,0 Mio. EUR) und der Aktiven Mobilität (30,0 Mio. EUR) sowie für VDV (50,0 Mio. EUR) verwendet werden sollen.



8 Wirkungsorientierung

8.1 Überblick

Im Anhang zur Analyse werden die Wirkungsziele, die Maßnahmen und die Kennzahlen der Untergliederung im Überblick dargestellt. Die Angaben zur Wirkungsorientierung werden von jedem Ressort bzw. Obersten Organ individuell festgelegt, zur Erreichung angestrebter Wirkungen ist jedoch vielfach das Zusammenwirken verschiedener Ressorts erforderlich. Um den Überblick über die Wirkungsinformationen aller Ressorts zu erleichtern, hat der Budgetdienst mehrere, auf der Parlamentswebsite verfügbare Übersichtslandkarten erstellt:

Landkarte	Inhalt
Wirkungsziel-Landkarte	Wirkungsziele aller Untergliederungen des BVA-E 2024 inklusive Vergleich zum Vorjahr
Gleichstellungsziel-Landkarte	Wirkungsziele, Maßnahmen und Kennzahlen aller Untergliederungen des BVA-E 2024 aus dem Gleichstellungsbereich
SDG-Landkarte¹¹	Überblick über den Beitrag der Wirkungsorientierung zur Umsetzung der SDGs ¹²
Klima- und Umweltziel-Landkarte	Wirkungsziele, Maßnahmen und Kennzahlen des BVA-E 2024 mit Bezug zum Klima- und Umweltschutz
Klima- und Umweltziel-Landkarte (Maßnahmen)	Maßnahmen auf Global- und Detailbudgetebene des BVA-E 2024 mit Bezug zum Klima- und Umweltschutz

Das BMK hat im BVA-E 2024 für die UG 41-Mobilität insgesamt vier Wirkungsziele festgelegt. Nach der Überarbeitung im BVA 2023 sind diese unverändert geblieben. Die beiden gegenüber dem Jahr 2022 gleichgebliebenen Wirkungsziele wurden im Bericht zur Wirkungsorientierung 2022 als zur Gänze (Women in Transport) bzw. als überwiegend (Verbesserung der Verkehrssicherheit) erreicht beurteilt.

¹¹ Die UN-Ziele für eine nachhaltige Entwicklung (Sustainable Development Goals – SDGs) stehen im Mittelpunkt der Strategie für nachhaltiges Wachstum 2030 der Europäischen Kommission. Im Regierungsprogramm 2020 – 2024 wird deren Umsetzung mehrfach als Zielsetzung angeführt.

¹² Viele der Ressorts haben ihre Angaben zur Wirkungsorientierung den SDGs zugeordnet. Der Budgetdienst hat aufgrund dessen eine Landkarte erstellt, wobei er den Angaben zur Wirkungsorientierung zusätzlich Indikatoren aus dem [EU-Indikatorenset](#) gegenübergestellt hat.



Bei den Kennzahlen wurde jene zur Kontrolle von Schiffen ersetzt, wobei statt der Anzahl der durchgeführten Kontrollen nunmehr der Anteil von Schiffen mit technischen Mängeln gemessen wird. Neu aufgenommen wird eine Kennzahl zu den CO₂-Emissionen im Verkehr. Im Jahr 2022 betrug der Anteil dieser Emissionen 28 % im Vergleich zu den Gesamtemissionen Österreichs. An den Emissionen im Nicht-Emissionshandelsbereich (Non-ETS), für welche EU-rechtlich vorgegebene Ziele bestehen, betrug der Anteil des Verkehrs 45 %. Eine Reduktion der Verkehrsemissionen ist daher wesentlich für die Erreichung der Klimaziele.

8.2 Einzelfeststellungen

Das **Wirkungsziel 1** „Verbesserung der Verkehrssicherheit“ trägt zu den SDGs 3 – Gesundheit und Wohlergehen, 9 – Industrie, Innovation und Infrastruktur und 11 – Nachhaltige Städte und Gemeinden bei. Im Bericht zur Wirkungsorientierung wurde es im Jahr 2022 als überwiegend erreicht beurteilt, wobei bei der Anzahl der durchgeführten Schiffskontrollen das Ziel (500) mit 365 Kontrollen nicht erreicht wurde. Diese Input-orientierte Kennzahl wurde im BVA-E 2024 durch eine neue Kennzahl ersetzt, welche den Anteil der Schiffe mit technischen Mängeln bei Kontrollen misst. Ziel ist ein Anteil von maximal 10 %, was in etwa dem Niveau der Jahre 2021 und 2022 entspricht. Die analoge Kennzahl 41.1.2 zum Anteil der Lkw mit Mängeln mit Gefahr in Verzug bei technischen Unterwegskontrollen lag 2022 mit rd. 23,8 % auf einem ähnlichen Niveau wie vor der COVID-19-Pandemie und unter dem Zielwert (24 %). Dieser Zielwert wird unverändert bis 2030 beibehalten.

Der Anteil der durch die Internationale Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) als zufriedenstellend bewerteten Auditfragen (Kennzahl 41.1.1) verändert sich im Zeitverlauf grundsätzlich nur bei einem neuen Audit. Im Jahr 2022 betrug er auf Basis eines früheren Audits rd. 93 %, langfristig werden 95 % im Jahr 2030 angestrebt. Die Kennzahl 41.1.3 zur Anzahl der (gewichteten) schwerwiegenden Personenschäden bei Eisenbahnunfällen im Verhältnis zur Verkehrsleistung verbesserte sich im Berichtsjahr 2021 auf rd. 101 und lag damit deutlich besser als der Zielwert, welcher dem europäischen Referenzwert entspricht. Das Sicherheitsniveau ist in Österreich damit höher als im EU-Durchschnitt (rd. 319).



Wirkungsziel 2 („Forcierung der Mobilitätswende zur Erreichung der Klimaneutralität 2040“) wurde mit dem BVA 2023 neu festgelegt. Mit der Umsetzung des Mobilitätsmasterplans 2030 soll Verkehr vermieden, verlagert und verbessert werden. Damit leistet es einen Beitrag zu den SDGs 3 – Gesundheit und Wohlergehen, 8 – Menschenwürdige Arbeit und Wirtschaftswachstum, 9 – Industrie, Innovation und Infrastruktur sowie 11 – Nachhaltige Städte und Gemeinden.

Mit dem BVA-E 2024 wurde eine fünfte Kennzahl zu den CO₂-Emissionen im Verkehr eingeführt, mit der die Wirkung der Maßnahmen im Mobilitätsbereich gemessen werden kann. Im Jahr 2022 betrugen die CO₂-Emissionen 20,6 Mio. t CO₂eq. Gemäß dieser Kennzahl sollen die Emissionen im Verkehr bis 2024 auf 19,5 Mio. t CO₂eq und bis 2030 auf 12,7 Mio. t CO₂eq sinken.¹³

Im Schienenpersonenverkehr stieg die Anzahl im Jahr 2022 wieder auf 12,9 Mrd. Personenkilometer (Kennzahl 41.2.1), lag aber immer noch unter dem Wert des Vorjahres 2019 (13,4 Mrd. Personenkilometer). Bis 2025 ist ein Anstieg auf 13,1 Mrd. Personenkilometer das Ziel. Beim Modal Split im Schienengüterverkehr (Kennzahl 41.2.2) setzte sich der rückläufige Trend beim Anteil mit 29,6 % im Jahr 2021 fort. Bis zum Jahr 2030 soll er wieder auf 33 % steigen. Diese beiden Kennzahlen sind auch auf EU-Ebene vergleichbar, wobei Österreich jeweils überdurchschnittlich abschneidet.

Die weiteren zwei Kennzahlen beziehen sich auf die Anteile emissionsfreier Antriebe an den Neuzulassungen bei den Pkw (Klasse M1; Kennzahl 41.2.3) bzw. schweren Lkw (Klasse N3; Kennzahl 41.2.4). Im Bereich der Pkw zeigten sich in den letzten Jahren bereits hohe Wachstumsraten bei den emissionsfreien Antrieben. Im Jahr 2022 betrug der Anteil 15,9 %, bis zum Jahr 2025 soll er auf 43 % steigen. Bei den schweren Lkw war dieser Anteil im Jahr 2022 nur 0,55 %, bis zum Jahr 2025 soll er jedoch auf 10 % steigen. Dazu gibt es ein Förderprogramm für Emissionsfreie Nutzfahrzeuge und Infrastruktur (ENIN), welches auch im überarbeiteten ARP enthalten ist.

¹³ Dieser Wert für den Verkehrssektor entspricht auch dem (nicht gesetzlich festgeschriebenen) Zielwert im [Entwurf des Nationalen Energie- und Klimaplan \(NEKP\)](#) für das Jahr 2030. Mit dem aktuellen Szenario WAM („with additional measures“) würde dieses Ziel laut [Klimaschutzbericht 2023](#) mit 17,1 Mio. t CO₂eq im Verkehr im Jahr 2030 deutlich verfehlt werden. Das ambitionierte Transitionsszenario mit einem Pfad zur Klimaneutralität 2040 würde durch die Elektrifizierung des Personenverkehrs, ein geringeres Verkehrsaufkommen und durch den Ausbau des öffentlichen Verkehrs im Jahr 2030 hingegen nur Emissionen iHv 8,6 Mio. t CO₂eq im Verkehr vorsehen.



Beim **Wirkungsziel 3** („Sicherung der Mobilität von Menschen und Gütern unter Berücksichtigung sozialer und wirtschaftlicher Nachhaltigkeit“) liegt der Fokus auf Aktiver Mobilität und dem Zugang zum öffentlichen Verkehr (ÖV). Die Zielsetzung trägt zu den SDGs 8 – Menschenwürdige Arbeit und Wirtschaftswachstum, 9 – Industrie, Innovation und Infrastruktur, 11 – Nachhaltige Städte und Gemeinden und 13 – Maßnahmen zum Klimaschutz bei.

Kennzahl 41.3.1 misst den Anteil der Wohnbevölkerung mit einer Güteklasse für die Anbindung an den Öffentlichen Verkehr von zumindest „E“. Im ländlichen Raum würde das einer zumindest sehr guten Basiserschließung entsprechen. Bei dieser im BVA 2023 neu aufgenommenen Kennzahl wurden nun auch Istwerte für die Vergangenheit angegeben. Im Jahr 2023 lag der Anteil der Wohnbevölkerung bei 63,7 %, das Ziel ab 2024 sind 65 %. Die Länge des sicheren Radverkehrsnetzes (Kennzahl 41.3.2) stieg von 13.081 km im Jahr 2021 deutlich auf 14.724 km im Jahr 2022. Der Zielwert für das Jahr 2025 wurde auf 15.000 km nach oben angepasst.

Der Elektrifizierungsgrad im ÖBB Streckennetz (Kennzahl 41.3.3) lag im Jahr 2022 mit 74,2 % unter dem Zielwert (75 %), wobei eine methodische Veränderung ihn leicht reduzierte.¹⁴ Im Jahr 2021 wurde das Ziel erreicht. Bis zum Jahr 2030 soll der Elektrifizierungsgrad schrittweise auf 85,0 % angehoben werden. Der Anteil der Fahrgäste an barrierefreien Bahnhöfen an den insgesamt Bahnreisenden (Kennzahl 41.3.4) stieg von 2021 (85 %) weiter auf 86 % im Jahr 2022. Bis zum Jahr 2027 sollen 90 % erreicht werden.

Beim Klimaticket war die Marktdurchdringung (Kennzahl 41.3.5) mit 14,6 % der Bevölkerung im Jahr 2022 höher als beim initialen Zielpfad (11,3 %). Der Zielwert für 2025 wurde nunmehr auf 15,0 % angehoben.

¹⁴ Mit der alten Berechnungsmethode hätte er 74,8 % betragen.



Das **Wirkungsziel 4** setzt sich die Steigerung der Beschäftigungszahlen von Frauen und die Erhöhung der Chancengleichheit im Verkehrssektor zum Ziel. Europaweit sind Frauen mit einem Anteil von etwas mehr als 20 % im Jahr 2017 deutlich unterrepräsentiert. Mit der EK-Initiative „Women in Transport“ bzw. der nationalen Plattform in Österreich soll der Frauenanteil gesteigert werden. Als Gleichstellungsziel trägt es zum SDG 5 – Geschlechtergleichheit bei. Das Wirkungsziel besteht in dieser Form seit dem BVA 2022 und wurde im Jahr 2022 als zur Gänze erreicht beurteilt.

Seit 2020 verbesserten sich beide Kennzahlen. Die Kennzahl 41.4.1 setzt sich einen höheren Frauenanteil unter den Beschäftigten in repräsentativen österreichischen Unternehmen im Verkehrssektor zum Ziel. Im Jahr 2022 lag dieser mit 26,8 % über dem Ziel (25,0 %). Der Zielwert für 2024 wurde nunmehr auf 27,0 % angehoben. Der Frauenanteil in Führungspositionen in diesen Unternehmen (Kennzahl 41.4.2) war im Jahr 2022 mit rd. 22,4 % ebenfalls über dem Ziel (21,0 %), sodass das Ziel für 2024 auf 22,5 % angehoben wurde.



Anhang: Auszug aus den Angaben zur Wirkungsorientierung

Der Budgetdienst hat die Kennzahlen zu den Wirkungszielen aufbereitet und den in den Budgetangaben ausgewiesenen Istzuständen für 2020 bis 2022 auch die diesbezüglichen Zielzustände gegenübergestellt. Der Grad der Zielerreichung wurde vom Budgetdienst mit über Zielzustand (positive Abweichung) oder unter Zielzustand (negative Abweichung) angegeben. Damit ist ersichtlich, ob die Zielwerte vergangenheitsbezogen erreicht wurden und wie die Ausrichtung der künftigen Zielwerte angelegt ist.

Legende (Vergleich BVA-E 2024 mit BVA 2023)	
Neue Kennzahl	Änderung Kennzahl (z. B. Änderung der Bezeichnung, Berechnungsmethode, Ziel- und Istzustände)

Wirkungsziel 1

Verbesserung der Verkehrssicherheit.

Maßnahme

Stetige Verbesserung der Verkehrssicherheit in allen Verkehrsträgern durch Implementierung der entsprechenden Rahmenbedingungen, behördlicher Tätigkeit und Bewusstseinsarbeit; Umsetzung der Österreichischen Verkehrssicherheitsstrategie 2021 - 2030.



Indikatoren

Kennzahl 41.1.1	Effective Implementation (EI) - Grad der Umsetzung der „Standards and Recommended Practices“ (SARPs) der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) in den österreichischen Zivilluftfahrt-behörden					
Berechnungsmethode	Anzahl der durch die ICAO als zufriedenstellend (positiv) bewerteten Auditfragen geteilt durch die Anzahl aller anwendbaren Auditfragen multipliziert mit 100%					
Datenquelle	Online Framework (OLF) der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO)					
Messgrößenangabe	%					
	2020	2021	2022	2023	2024	2030
Zielzustand	93,35	90	90	92,75	92,75	95
Istzustand	93,35	93,35	92,75			
Zielerreichung	= Zielzustand	über Zielzustand	über Zielzustand			
	<p>Die auf Staatenebene heruntergebrochene Kennzahl „Effective Implementation“ wurde von der internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) entwickelt und dient zur Umsetzung des Ziels "Strengthen States' safety oversight capabilities (Stärkung der Aufsichtstätigkeit der Staaten)" des ICAO Global Aviation Safety Plan (GASP).</p> <p>Die ICAO hat mit Beginn 2022 das Universal Safety Oversight Audit Programme (USOAP), Continuous Monitoring Approach (CMA) aktualisiert und die Anzahl der Auditfragen, sog. Protocol Questions, aktualisiert.</p> <p>Mit der Aktualisierung der Auditfragen erfolgte auch eine Strukturänderung dieser. Daraus resultierte, dass der Istzustand für 2022 sich geringfügig verringert hat. Diese strukturbedingte Absenkung des Zielwerts bleibt so lange bestehen, bis eine, durch die ICAO durchzuführende, erneute Validierung abgeschlossen ist und damit die zufriedenstellende Implementierung der ICAO-Vorgaben bei den österreichischen Zivilluftfahrtbehörden bestätigt werden kann.</p>					

Kennzahl 41.1.2	Anteil der Lastkraftwagen (LKW) bei denen Mängel mit Gefahr in Verzug bei technischen Unterwegskontrollen festgestellt werden					
Berechnungsmethode	Anzahl der Fahrzeuge mit Mängeln mit Gefahr im Verzug wird bezogen auf die Gesamtanzahl der bei technischen Unterwegskontrollen geprüften Fahrzeuge					
Datenquelle	Gemäß § 58a Abs. 7 KFG 1967 gespeicherte Gutachtendaten in der Begutachtungsplakettendatenbank					
Messgrößenangabe	%					
	2020	2021	2022	2023	2024	2030
Zielzustand	24	24	24	24	24	24
Istzustand	21,86	24,59	23,84			
Zielerreichung	über Zielzustand	unter Zielzustand	über Zielzustand			
	<p>Fahrzeuge mit technischen Mängeln stellen eine erhebliche Gefahr für die Fahrer:innen selbst und für andere Verkehrsteilnehmer:innen dar. Es wird daher durch technische Unterwegskontrollen ein hohes Niveau der Verkehrs- und Betriebssicherheit bei LKW kontrolliert und sichergestellt. LKW mit Mängeln mit Gefahr in Verzug werden aus dem Verkehr gezogen. Aus der langjährigen Erfahrung mit den Zahlen der technischen Unterwegskontrolle und der durch die Trennung in anfängliche und gründlichere technische Unterwegskontrolle nochmals gesteigerten Effizienz der Kontrollen hat sich ein Zielwert von 24% als verlässliche und gute Größe zur Sicherstellung eines guten durchschnittlichen Zustandsniveaus der Fahrzeugflotte im österreichischen Straßennetz erwiesen. Der Rückgang während der COVID-19-Pandemie ist auf die geringere Fahrzeugdichte und die damit einhergehende geringere Dichte an Fahrzeugen in schlechtem Zustand zurückzuführen, wodurch weniger Fahrzeuge in schlechtem Zustand für Kontrollen ausgewählt werden konnten. Die Zahlen sind 2021 auf einen Wert über die Werte vor der COVID-19-Pandemie gestiegen. Als Ursache kann ein tendenziell gestiegenes Alter der Flotte auf Grund der COVID-19-bedingten Lieferprobleme für neue Fahrzeuge vermutet werden, sowie eventuell der Einsatz zuvor nicht verwendeter, bereits stillgelegter älterer Fahrzeuge auf Grund der sich erholenden Wirtschaft und des dadurch gestiegenen Transportbedarfs. 2022 liegt die Zahl wieder auf einem ähnlichen Niveau wie vor der COVID-19-Pandemie.</p>					



Kennzahl 41.1.3	Risiken für die Gesellschaft im Eisenbahnbereich					
Berechnungsmethode	Gewichtete Gesamtzahl der schwerwiegenden Personenschäden im Berichtsjahr bezogen auf die Gesamtzahl der Zugkilometer pro Jahr					
Datenquelle	Bewertungsbericht der Europäischen Eisenbahnagentur über die Erreichung der gemeinsamen Sicherheitsziele. Gemäß Punkt 3.1.3 des Anhangs der Entscheidung 2009/460/EG teilt die Agentur der Kommission bis zum 31. März jedes Jahres das Ergebnis der Bewertung mit. Diese werden auf der Website der Agentur (www.era.europa.eu) veröffentlicht (z.B. Assessment of achievement of safety targets - 2021).					
Messgrößenangabe	Nationaler Referenzwert					
	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Zielzustand	≤ 329	≤ 329	≤ 329	≤ 329	≤ 329	≤ 329
Istzustand	119,59	101,49	nicht verfügbar			
Zielerreichung	über Zielzustand	über Zielzustand	-			
	Als Zielzustand wurde die relative Kennzahl in Form des Nationalen Referenzwertes (NRV) von 329 (gemäß Durchführungsbeschluss 2013/2753/EU), welcher den Mitgliedsstaaten vorgegeben wurde, verwendet. Dabei wird die Anzahl der (gewichteten) schwerwiegenden Personenschäden bei Eisenbahnunfällen in Relation zur Verkehrsleistung gesetzt. Dadurch und durch die jährlichen Beobachtungen des Istzustandes ist eine internationale Vergleichbarkeit gegeben und sind nationale Entwicklungen ersichtlich. In Österreich liegt daraus abgeleitet ein höheres Sicherheitsniveau vor als im Vergleich zum EU-weiten Durchschnitt. Die Ist- und Zielzustände beziehen sich auf die jeweiligen Berichtsjahre. Die EU-Durchschnittswerte lagen im Jahr 2019 bei 360,8, im Jahr 2020 bei rund 282,28 und im Jahr 2021 bei rund 318,7. Die mit der Entwicklung dieser Kennzahl in Verbindung stehenden Tätigkeiten, Entwicklungen und Erfahrungen können dem Jahresbericht der nationalen Sicherheitsbehörde gemäß § 13a des Eisenbahngesetz 1957 – EisebG entnommen werden. Dieser ist unter www.bmk.gv.at abrufbar. Der aktuelle Bewertungsbericht 2023 befasst sich mit dem Ergebnis für das Berichtsjahr 2021 und es wird daher der Istzustand 2021 als letzter verfügbarer Wert erfasst.					

Kennzahl 41.1.4	Anteil der Schiffe bei denen technische Mängel bei Kontrollen der Schifffahrtsaufsichten festgestellt wurden					
Berechnungsmethode	Anzahl der Schiffe mit technischen Mängeln bezogen auf die Gesamtanzahl der geprüften Schiffe					
Datenquelle	Eigene Aufzeichnungen der Kontrollorgane (Schifffahrtsaufsicht des BMK)					
Messgrößenangabe	%					
	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Zielzustand	-	-	-	nicht verfügbar	< 10	< 10
Istzustand	nicht verfügbar	9	10			
Zielerreichung	-	-	-			
	Diese Kennzahl wurde im BVA 2024 neu eingeführt und es liegen keine historischen Istzustände aus den Jahren vor 2021 vor. Fahrzeuge mit technischen Mängeln stellen eine Gefahr für die Fahrer:innen selbst und für andere Verkehrsteilnehmer:innen dar. Es wird daher durch technische Schiffskontrollen ein hohes Niveau der Verkehrs- und Betriebssicherheit bei der gewerblichen Güter- und Personenschifffahrt kontrolliert und sichergestellt. Ein Zielwert von maximal 10% wird als verlässliche Größe zur Sicherstellung eines guten durchschnittlichen Zustandsniveaus der Schiffsflotte angenommen. Im Jahr 2022 wurden insgesamt 365 Schiffskontrollen durchgeführt.					



Wirkungsziel 2

Forcierung der Mobilitätswende zur Erreichung der Klimaneutralität 2040.

Maßnahme

Umsetzung des Mobilitätsmasterplans 2030 mit Schwerpunktsetzung auf Verkehr Vermeiden, Verlagern und Verbessern. Die Verkehrswende soll zu weniger Verkehr durch nachhaltige Standort- und Raumplanung, einer Verlagerung des Verkehrs auf den Umweltverbund und zur Verbesserung des verbleibenden Verkehrs beitragen.

Indikatoren

Kennzahl 41.2.1	Personenkilometer im Schienenpersonenverkehr					
Berechnungsmethode	Erhebung der Schienen-Control GmbH, Personenkilometer im Schienenpersonenverkehr stellen die Summe der von allen Fahrgästen im gesamten Schienennetz (ÖBB und Privatbahnen) zurückgelegten Kilometer pro Jahr dar. Die Daten werden von den einzelnen Bahnen anhand von Zählungen und Fahrkartenverkäufen hochgerechnet und an die Schienen-Control GmbH gemeldet, die diese zusammenführt.					
Datenquelle	https://schienencontrol.gv.at					
Messgrößenangabe	Mrd. Personen-km					
	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Zielzustand	12,89	12,15	10,85	12,27	13,02	13,08
Istzustand	7,4	8,5	12,9			
Zielerreichung	unter Zielzustand	unter Zielzustand	über Zielzustand			
	Die COVID-19-Pandemie hat starke Auswirkungen auf die Kennzahl. Aufgrund des Lockdowns hat sich im Jahr 2020 gegenüber der vor Corona aktuellen Prognose um 45% weniger Nachfrage ergeben. Aufgrund der weiter bestehenden Reiserestriktionen (2. und 3. Welle) war auch 2021 ein Nachfragerückgang gegeben, wobei aber eine leichte Erholung feststellbar war. Es hat sich nunmehr gezeigt, dass sich die Nachfrage im Jahr 2022 wieder etwas erholt hat, das Vor-COVID-19-Niveau aber noch nicht wieder erreicht wurde. In den Zielzustand 2024 und 2025 ist die Annahme eingeflossen, dass aufgrund des breiten Angebots an günstigen Tickets für den ÖV und den verfügbaren Anbindungen die Kennzahl sich wieder verbessert und ein Anstieg der Personenkilometer im Schienenpersonenverkehr erfolgt. Es wird jedoch aktuell davon ausgegangen, dass aufgrund von geänderten Arbeitsverhalten (Teleworking, Videokonferenzen etc.) und geänderten Freizeitverhalten eine gegenüber der vor Corona aktuellen Prognose eine reduzierte Nachfrage bestehen bleibt.					



Kennzahl 41.2.2	Modal Split im Schienengüterverkehr					
Berechnungsmethode	Der Modal Split im Schienengüterverkehr ergibt sich als Anteil der Transportleistung (Tonnenkilometer) an der gesamten Transportleistung.					
Datenquelle	Eurostat					
Messgrößenangabe	%					
	2020	2021	2022	2023	2024	2030
Zielzustand	30	30	30	30	30	33
Istzustand	29,7	29,6	nicht verfügbar			
Zielerreichung	unter Zielzustand	unter Zielzustand	-			
	<p>Der Modal Split ist eine Kennzahl, die den Anteil eines Verkehrsträgers an der gesamten Verkehrsleistung angibt. Für das BMK ist dabei der Anteil des Schienengüterverkehrs maßgeblich. Die Einheit sind dabei Tonnenkilometer, d.h. das Produkt aus Transportaufkommen und Transportweite. Aufgrund der gegenüber der Straße deutlich höheren Energieeffizienz der Schiene ist eine Steigerung des Anteils der Schiene am Güterverkehr im Mobilitätsmasterplan 2030 als wichtiges Ziel definiert, stellt aber aufgrund unterschiedlicher Rahmenbedingungen und Trends des europäischen Verkehrsmarktes und der Infrastruktur eine besondere Herausforderung dar:</p> <ul style="list-style-type: none">- Der Modal Split im Bereich der Schiene ist in Österreich bereits heute durch einen im Europäischen Vergleich hohen Anteil gekennzeichnet.- Das Halten des aktuellen Anteils der Schiene bzw. die erforderliche Dämpfung erwarteter Rückgänge erfordert weiterhin großes Engagement im Bereich des Infrastrukturausbaus, Ausrollung technologischer Neuerungen (z.B. DAK, ETCS), gezielter Förderungen und begleitender Strategien zu einer Anpassung des Transportsektors. <p>Im Jahr 2021 (die Daten für 2022 liegen noch nicht vor) ist ein leichter Rückgang des Modals Split zu verzeichnen. Die Transportleistung im Schienengüterverkehr hat zwar zugenommen, jenes der Straße aber noch stärker.</p> <p>Hinweis: Bei der Berechnung des Modal Split werden die Daten aus dem Bereich von Eurostat herangezogen. Diese weisen einen geringfügig höheren Modal Split aus, als in der Realität zu beobachten wäre. Ursachen sind dabei unter anderem die fehlende Erfassung von Drittstaaten innerhalb der Europäischen Statistiken. Um eine bessere Vergleichbarkeit mit anderen Mitgliedsstaaten der EU zu gewährleisten wird auf diese Kennzahl zurückgegriffen.</p>					

Kennzahl 41.2.3	Anteil der Personenkraftfahrzeuge (Klasse M1) mit emissionsfreien Antrieben an den Neuzulassungen					
Berechnungsmethode	Erfassung PKW-Neuzulassungen durch Statistik Austria					
Datenquelle	Statistik Austria					
Messgrößenangabe	%					
	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Zielzustand	-	-	nicht verfügbar	25	30	43
Istzustand	6,4	13,9	15,9			
Zielerreichung	-	-	-			
	<p>Für das Erreichen der Pariser Klimaziele und der Klimaneutralität 2040 ist es unumgänglich, dass der verbleibende motorisierte Verkehr (und somit jener, welcher nicht vermieden oder auf den Umweltverbund verlagert werden kann) durch emissionsfreie Antriebsformen ersetzt wird. Mehrere Faktoren haben hier zu einem deutlichen Anstieg der Kennzahl beigetragen:</p> <ul style="list-style-type: none">- Die Anhebung des Ambitionsniveaus der EU CO₂-Flottengrenzwerte für die Fahrzeughersteller 2020 und 2021- Die Förderangebote des BMK in Kooperation mit der Fahrzeugwirtschaft für emissionsfreie Pkw und Ladeinfrastruktur- entsprechende nationale Vorgaben für Öffentliche Beschaffer <p>Durch die sukzessive Erweiterung der Angebotspalette emissionsfreier Fahrzeuge durch die Hersteller sowie den kontinuierlichen Ausbau der Ladeinfrastruktur ist zu erwarten, dass die Kennzahl auch weiterhin deutlich ansteigt.</p>					



Kennzahl 41.2.4	Anteil der schweren Lastkraftfahrzeuge (N3) mit emissionsfreien Antrieben an den Neuzulassungen					
Berechnungsmethode	Erfassung LKW-Neuzulassungen durch Statistik Austria					
Datenquelle	Statistik Austria					
Messgrößenangabe	%					
	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Zielzustand	-	-	nicht verfügbar	0,3	1,5	10
Istzustand	0	0,06	0,55			
Zielerreichung	-	-	-			
	<p>Für das Erreichen der Pariser Klimaziele und der Klimaneutralität 2040 ist es unumgänglich, dass der verbleibende motorisierte Verkehr (und somit jener, welcher nicht vermieden oder auf den Umweltverbund verlagert werden kann) durch emissionsfreie Antriebsformen ersetzt wird. Auf Basis u.a. folgender Faktoren, wird mit einem dynamischen Anstieg der emissionsfreien Neuzulassungen auf 10% bis 2025 gerechnet:</p> <ul style="list-style-type: none">- sukzessive Erweiterung der Angebotspalette emissionsfreier Fahrzeuge durch die Hersteller- Aufbau der Ladeinfrastruktur und Umsetzung der Vorgaben aus der EU-Verordnung zum Aufbau alternativer Infrastruktur (AFIR)- Reduktion der Maut in Österreich für emissionsfreie Fahrzeuge- ENIN Förderprogramm des BMK für die Anschaffung emissionsfreier Lkw und Errichtung von Infrastruktur- EU CO2-Flottengrenzwerte für die Fahrzeughersteller ab 2025					

Kennzahl 41.2.5	CO₂-Emissionen im Verkehr					
Berechnungsmethode	Messungen des Umweltbundesamtes im Zuge der Luftschadstoff-Inventur für Treibhausgase gemäß Kyoto-Protokoll					
Datenquelle	Umweltbundesamt (UBA)					
Messgrößenangabe	tCO ₂ eq (Tonnen CO ₂ -Äquivalent)					
	2020	2021	2022	2023	2024	2030
Zielzustand	-	-	-	nicht verfügbar	19,5	12,7
Istzustand	20,5	21,6	20,6			
Zielerreichung	-	-	-			
	<p>Das Umweltbundesamt erstellt jährlich bis zum 15. Jänner die Österreichische Luftschadstoff-Inventur (OLI) für die Treibhausgase (THG) gemäß Kyoto-Protokoll.</p> <p>Darüber hinaus wird im Juli jeden Jahres eine erste Abschätzung der THG-Emissionen für das Vorjahr (Nahzeitprognose) vorgelegt, welche den aktuellen Wissensstand widerspiegelt. Diese Ergebnisse werden im Jänner des darauffolgenden Jahres, mit dem Zeitpunkt der Publikation der finalen Inventurdaten des UBA konkretisiert.</p> <p>Darüber hinaus wird auch die Zielerreichung des Mobilitätsmasterplan 2030 auf derselben Basis hinsichtlich der Reduktion der CO₂-Emissionen im Verkehr überprüft und inklusive einer Reihe von zusätzlichen Basis-Indikatoren bewertet. Der Nahzeitprognose-Bericht wird vor diesem Hintergrund um zusätzliche Monitoring-Informationen des Mobilitätsmasterplans 2030 erweitert.</p> <p>Der Istzustand für 2022 beruht auf einer vorläufigen Berechnung und entstammt dem NowCast des Umweltbundesamtes.</p>					



Wirkungsziel 3

Sicherung der Mobilität von Menschen und Gütern unter Berücksichtigung sozialer und wirtschaftlicher Nachhaltigkeit.

Maßnahme

Zugänglichkeit zum öffentlichen Verkehr, Gestaltung und Entwicklung des Mautsystems im Sinne einer modernen und nachhaltigen Mobilität, Verträge mit Verkehrsverbundorganisationengesellschaften und Personenverkehrsunternehmen zur Einführung der Klimatickets, Bereitstellung von Mitteln zur Finanzierung der Infrastruktur für den Personen- und Güterverkehr, der Verkehrsdienstleistungen und der Klimatickets, österreichweiter Ausbau der Infrastruktur für die Aktive Mobilität (z.B. regionale und städtische Radverkehrsnetze, Radschnellverbindungen, Fußgängerzonen, Begegnungszonen, etc.) und breite Förderung des Rad- und Fußverkehrs durch Bund, Länder und Gemeinden. Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehr.

Indikatoren

Kennzahl 41.3.1	Anteil der Wohnbevölkerung, die in einer Öffentlichen Verkehr (ÖV)-Güteklasse E oder besser wohnt					
Berechnungsmethode	Die ÖV-Güteklasse eines Standorts wird anhand seiner Entfernung zur nächsten ÖV-Haltestelle sowie durch die Angebotsqualität (Dichte) des ÖV an dieser Haltestelle definiert. Durch eine Verschneidung von Rasterdaten der Wohnbevölkerung ist es möglich, den Anteil der Bevölkerung in jeder ÖV-Güteklasse zu berechnen. Es gibt 7 Güteklassen A bis G, wobei A die Beste ist. Die ÖV-Güteklassen sind ein österreichweit einheitliches Modell zur räumlichen Darstellung der Erschließungsqualität von Standorten und Gebieten durch öffentliche Verkehrsmittel und wurden im Rahmen der ÖREK-Partnerschaft (Österreichisches Raumentwicklungskonzept) "Plattform Raumordnung & Verkehr" erarbeitet.					
Datenquelle	ÖV-Güteklassen: Berechnungen von AustriaTech im Auftrag des BMK und in Abstimmung mit der ÖROK. Bevölkerungsdaten: Statistik Austria					
Messgrößenangabe	%					
	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Zielzustand	-	-	nicht verfügbar	59	65	65
Istzustand	61,2	63,1	63,7			
Zielerreichung	-	-	-			
	<p>Der Indikator ist ein wesentliches Maß für den Zugang der Bevölkerung zum Öffentlichen Verkehr. Folgende Faktoren beeinflussen ihn:</p> <p>Das ÖV-Angebot: Eine Verbesserung des ÖV-Angebots bewirkt einen steigenden Indikator. Das ÖV-Angebot ist nur zum Teil in der Zuständigkeit des BMK, sondern wird auch stark von der Bestellung gemeinwirtschaftlicher Leistungen durch die Länder, aber auch von Städten beeinflusst.</p> <p>Die räumliche Entwicklung: Eine verstärkte Siedlungsentwicklung im Umfeld der ÖV-Haltestellen würde den Indikator auch steigen lassen. Die räumliche Entwicklung liegt nicht in der Zuständigkeit des Bundes.</p> <p>Zwischen 2020 und 2022 hat der Indikator leicht zugenommen. In diesem Zeitraum fanden auch entsprechende Ausweitungen der VDV-Bestellungen und damit des ÖV-Angebots statt.</p> <p>Die als Schwellenwert herangezogene Klasse E ist definiert als „sehr gute Basiserschließung im ländlichen Raum“, die Klassen A bis D beziehen sich auf den Ballungsraum.</p>					



Kennzahl 41.3.2	Länge des sicheren Radverkehrsnetzes					
Berechnungsmethode	Auswertung Graphenintegrationsplattform					
Datenquelle	Graphenintegrationsplattform					
Messgrößenangabe	km					
	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Zielzustand	-	-	nicht verfügbar	13.281	14.900	15.000
Istzustand	nicht verfügbar	13.081	14.724			
Zielerreichung	-	-	-			
	<p>Vom derzeit für das Radfahren zulässigen Straßennetz in der Länge von rd. 175.000 Kilometer sind derzeit nur rd. 14.700 Kilometer sicher mit dem Fahrrad befahrbar. Das sichere Radverkehrsnetz umfasst folgende Elemente: Radwege, Geh- und Radwege, Mehrzweckstreifen, Radfahrstreifen, Begegnungszonen, Fahrradstraßen sowie Straßen mit einer maximalen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h.</p> <p>Auf allen anderen Straßen ist ein sicheres Radfahren im Mischverkehr nicht möglich. Durch die klimaktiv mobil Förderung für Radprojekte von Bundesländern und Gemeinden soll die Länge des sicheren Radverkehrsnetzes erhöht werden.</p> <p>Der Istzustand für 2020 ist mangels Digitalisierung in der Graphenintegrationsplattform nicht verfügbar.</p>					

Kennzahl 41.3.3	Elektrifizierungsgrad im ÖBB-Streckennetz					
Berechnungsmethode	[Streckenlänge des elektrifizierten Streckennetzes der ÖBB-Infrastruktur AG (ein- und zweigleisige Strecken)] / [Streckenlänge des Gesamtnetzes der ÖBB-Infrastruktur AG]					
Datenquelle	ÖBB-Infrastruktur AG, Daten veröffentlicht auf https://infrastruktur.oebb.at/de/unternehmen/zahlen-daten-fakten					
Messgrößenangabe	%					
	2020	2021	2022	2023	2024	2030
Zielzustand	73	74	75	76	76	85
Istzustand	73,8	74,1	74,2			
Zielerreichung	über Zielzustand	über Zielzustand	unter Zielzustand			
	<p>Der gesamte Bahnverkehr am Netz der ÖBB soll langfristig dekarbonisiert werden. Dazu ist ein Mix aus strecken- und fahrzeugseitigen Maßnahmen vorgesehen. Auf Grundlage von wirtschaftlichen Analysen wird definiert, ob eine Strecke durch Errichtung einer Oberleitung streckenseitig oder durch den Einsatz von Zügen mit alternativen Antrieben (z.B. Akkutriebwagen) fahrzeugseitig dekarbonisiert werden soll. Als Teilaspekt davon soll der streckenseitige Elektrifizierungsgrad bis 2030 schrittweise auf 85% angehoben werden.</p> <p>Methodischer Hinweis:</p> <p>Aufgrund einer Änderung der zugrundeliegenden Berechnungsmethode kommt es zu einer geringfügigen Anpassung des Zielzustandes für 2024. Der Zielzustand für 2030 in Höhe von 85% wird beibehalten.</p> <p>Bisher wurde der Indikator „betriebliche Länge“ verwendet, dieser soll nun auf die „bauliche Länge“ umgestellt werden. Dadurch soll die Einheitlichkeit und Harmonisierung der Daten sichergestellt werden, ebenso wird dieser Indikator von der ÖBB Infrastruktur AG in ihren Veröffentlichungen verwendet.</p>					



Kennzahl 41.3.4	Anteil der Fahrgäste, denen eine barrierefreie Verkehrsstation zur Verfügung steht					
Berechnungsmethode	Die Kennzahl Barrierefreiheit berechnet sich mittels Division der Summe der Reisenden an barrierefreien Bahnhöfen durch die Summe der gesamten Reisenden.					
Datenquelle	ÖBB-Infrastruktur AG, Daten veröffentlicht auf https://infrastruktur.oebb.at/de/unternehmen/zahlen-daten-fakten					
Messgrößenangabe	%					
	2020	2021	2022	2023	2024	2027
Zielzustand	-	-	nicht verfügbar	86	88	90
Istzustand	84	85	86			
Zielerreichung	-	-	-			
	Ziel ist bis zum Jahr 2027 alle Verkehrsstationen mit mehr als 1.000 Reisenden pro Tag sowie die wichtigsten Verkehrsstationen in Bezirks- und Landeshauptstädten barrierefrei auszugestalten. Das bedeutet, dass bis 2027 ca. 100 zusätzliche Bahnhöfe barrierefrei werden. Im Jahr 2024 sollen 88 % der täglichen Ein- und Aussteiger barrierefreie Verkehrsstationen nützen können. Bis zum Jahr 2027 soll dieser Anteil auf 90 % ansteigen.					

Kennzahl 41.3.5	Marktdurchdringung des Klimatickets in % der Bevölkerung					
Berechnungsmethode	Marktdurchdringung: Anteil Summe Absatz Klimatickets (Österreich und Region) gemessen an Jahresdurchschnittsbevölkerung Österreich 2019 gemäß Statistik Austria.					
Datenquelle	BMK, Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften, Verkehrsunternehmen, Statistik Austria					
Messgrößenangabe	%					
	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Zielzustand	-	nicht verfügbar	11,3	11,5	14,8	15
Istzustand	nicht verfügbar	nicht verfügbar	14,6			
Zielerreichung	-	-	über Zielzustand			
	Die Einführung des Klimaticket Österreich und die Unterstützung regionaler Klimatickets in den Bundesländern erfolgt seit 2021. Der initiale Zielpfad wurde auf Basis von Vertriebsdaten vor der KlimaTicket-Reform sowie unter rationalen Verhaltensannahmen modellbasiert hergeleitet. Nach einer Markthochlaufphase wurden ab dem Zielzustand 2024 jährliche Steigerungsraten der Marktdurchdringung von 0,2 Prozentpunkten angenommen. Dass der Istzustand 2022 bereits deutlich über dem angestrebten Zielzustand liegt, zeigt den Erfolg der KlimaTicket-Reform. Durch die gesteigerte Nachfrage an Jahresnetzkarten zählen mit Dezember 2022 rund 14,6% aller in Österreich lebenden Menschen zu Stammkundinnen und Stammkunden des Öffentlichen Verkehrs.					

Wirkungsziel 4

Gleichstellungsziel

Women in Transport – Steigerung der Beschäftigungszahlen von Frauen und Erhöhung der Chancengleichheit im Verkehrssektor.

Maßnahme

- ◆ Nachhaltige Etablierung der nationalen Plattform zu „Women in Transport“ (WiT)



Indikatoren

Kennzahl 41.4.1	Anteil der Frauen unter den Beschäftigten in repräsentativen österreichischen Unternehmen im Verkehrssektor					
Berechnungsmethode	Erhebung des Durchschnittswerts des Frauenanteils an den Beschäftigten in Relation zu den Beschäftigten insgesamt in repräsentativen österreichischen Unternehmen im Verkehrssektor					
Datenquelle	BMK					
Messgrößenangabe	%					
	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Zielzustand	-	nicht verfügbar	25	25,5	27	27,5
Istzustand	23,98	25,83	26,81			
Zielerreichung	-	-	über Zielzustand			
	Bei den rund 20 Mitgliedern der nationalen WiT-Plattform (Unternehmen aus dem Verkehrssektor) stieg der durchschnittliche Frauenanteil an der Gesamtzahl der Beschäftigten 2022 auf über 26%. Mit der Erarbeitung und Unterzeichnung der „Women in Transport-Declaration“ inklusive eines umfassenden Maßnahmenbündels wurde das Ziel gesetzt, diesen Frauenanteil kontinuierlich zu erhöhen: zunächst auf 25% im Jahr 2022. Da der Istzustand 2022 bereits über dem angestrebten Zielzustand liegt, erfolgte eine Anpassung der Zielzustände ab dem Jahr 2024. In den Folgejahren wird eine Steigerung um jeweils mindestens 0,5%-Punkte pro Jahr angenommen.					

Kennzahl 41.4.2	Anteil der Frauen unter den Beschäftigten in Führungspositionen in repräsentativen österreichischen Unternehmen im Verkehrssektor					
Berechnungsmethode	Erhebung des Durchschnittswerts des Frauenanteils an den Beschäftigten in Führungspositionen in Relation zu den Beschäftigten in Führungspositionen insgesamt in repräsentativen österreichischen Unternehmen im Verkehrssektor					
Datenquelle	BMK					
Messgrößenangabe	%					
	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Zielzustand	-	nicht verfügbar	21	21,5	22,5	23
Istzustand	20,13	20,97	22,37			
Zielerreichung	-	-	über Zielzustand			
	Bei den rund 20 Mitgliedern der nationalen WiT-Plattform (Unternehmen aus dem Verkehrssektor) stieg der durchschnittliche Frauenanteil an der Gesamtzahl der Beschäftigten in Führungspositionen 2022 auf über 22%. Mit der Erarbeitung und Unterzeichnung der „Women in Transport-Declaration“ inklusive eines umfassenden Maßnahmenbündels wurde das Ziel gesetzt, diesen Frauenanteil kontinuierlich zu erhöhen: zunächst auf 21% im Jahr 2022. Da der Istzustand 2022 bereits über dem angestrebten Zielzustand liegt, erfolgte eine Anpassung der Zielzustände ab dem Jahr 2024. In den Folgejahren wird eine Steigerung um jeweils mindestens 0,5%-Punkte pro Jahr angenommen.					



Abkürzungsverzeichnis

Abs.	Absatz
ACG	Austro Control GmbH
ARP	Aufbau- und Resilienzplan
ASFINAG	Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft
BFG	Bundesfinanzgesetz
BFG-E	Entwurf zum Bundesfinanzgesetz
BFRG	Bundesfinanzrahmengesetz
BFRG-E	Entwurf zum Bundesfinanzrahmengesetz
BMF	Bundesministerium für Finanzen
BMK	Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie
BRA	Bundesrechnungsabschluss
BVA	Bundesvoranschlag
BVA-E	Entwurf zum Bundesvoranschlag
CO ₂ eq	CO ₂ -Äquivalente
DB	Detailbudget(s)
EU	Europäische Union
EUR	Euro
GB	Globalbudget(s)
iHv	in Höhe von
KLI.EN	Klima- und Energiefonds
km	Kilometer
Mio.	Million(en)
Mrd.	Milliarde(n)
Non-ETS	Nicht-Emissionshandelsbereich
ÖV	öffentlicher Verkehr



rd.	rund
RRF	Aufbau- und Resilienzfähigkeit
SCHIG	Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH
SDG(s)	Sustainable Development Goal(s)/ UN-Ziel(e) für eine nachhaltige Entwicklung
t	Tonne(n)
u. a.	unter anderem
UG	Untergliederung(en)
v. a.	vor allem
VBÄ	Vollbeschäftigungsäquivalent(e)
VDV	Verkehrsdiensteverträge
WFA	Wirkungsorientierte Folgenabschätzung(en)
z. B.	zum Beispiel



Tabellen- und Grafikverzeichnis

Tabellen

Tabelle 1:	Finanzierungs- und Ergebnishaushalt (2022 bis 2027)	3
Tabelle 2:	Investitionsentwicklung der ÖBB-Infrastruktur AG	9
Tabelle 3:	Finanzierung der ÖBB-Infrastruktur AG	10
Tabelle 4:	Vergleich BFRG-E 2024-2027 mit BFRG 2023-2026.....	12
Tabelle 5:	Vergleich BVA-E 2024 mit BVA 2023.....	13
Tabelle 6:	Aus- und Einzahlungen nach Globalbudgets (2022 bis 2024)	16
Tabelle 7:	Finanzierungshaushalt (Auszahlungen) und Ergebnishaushalt (Aufwendungen).....	21
Tabelle 8:	Direkte Förderungen (Auszug)	23
Tabelle 9:	Rücklagengebarung	24
Tabelle 10:	Planstellenverzeichnis	26
Tabelle 11:	Zahlungsflüsse aus Ausgliederungen und Beteiligungen	27

Grafiken

Grafik 1:	Entwicklung der Auszahlungen 2022 bis 2027	6
Grafik 2:	Entwicklung der Einzahlungen (2022 bis 2027).....	7