



UG 41-Mobilität

Untergliederungsanalyse – Budgets 2025 und 2026

Grundlage sind die Regierungsvorlagen zu den Bundesfinanzgesetzen 2025 und 2026 sowie zu den Bundesfinanzrahmengesetzen 2025-2028 und 2026-2029.

UG 41: 4,9% (6,0 Mrd. EUR)





Inhaltsverzeichnis

1	Überblick.....	3
2	Rahmenbedingungen der Untergliederung.....	7
2.1	Zuschüsse an die ÖBB-Infrastruktur AG	7
2.2	Beiträge zur Konsolidierung	10
3	Entwicklung des Bundesfinanzrahmens	12
4	Bundesvoranschläge 2025 und 2026	14
4.1	Budgetentwicklung 2025 und 2026 im Detail	14
4.2	Finanzierungshaushalt auf Global- und Detailbudgetebene	18
4.3	Ökonomische Gliederung im Finanzierungshaushalt	22
4.4	Überleitung in den Ergebnishaushalt.....	23
4.5	Förderungen	25
4.6	Rücklagen.....	26
5	Personal.....	27
6	Beteiligungen	28
7	Wirkungsorientierung	29
7.1	Überblick	29
7.2	Details zu den Wirkungsinformationen	30
	Anhang: Auszug aus den Angaben zur Wirkungsorientierung	33
	Abkürzungsverzeichnis	43
	Tabellen- und Grafikverzeichnis	45



1 Überblick

Budgetentwicklung 2025 und 2026

Die Entwürfe zu den Bundesvoranschlägen 2025 (BVA-E 2025) und 2026 (BVA-E 2026) sehen für die UG 41-Mobilität Auszahlungen iHv 6,0 Mrd. EUR bzw. 6,6 Mrd. EUR vor. Die Einzahlungen werden für 2025 mit 1,2 Mrd. EUR und für 2026 mit 1,3 Mrd. EUR veranschlagt.

Tabelle 1: Finanzierungshaushalt (2024 bis 2026)

UG 41 in Mio. EUR	v. Erfolg 2024	BVA-E 2025	Diff. BVA-E 2025 - v. Erfolg 2024	BVA-E 2026	Diff. BVA-E 2026 - BVA-E 2025
Auszahlungen	5.357	6.029	+673	+12,6%	6.592
Zuschussverträge (ÖBB-Infrastruktur)	2.530	2.641	+111	+4,4%	2.941
Verkehrsdiensteverträge	1.112	1.288	+176	+15,8%	1.566
Klimaticket	627	780	+154	+24,5%	815
Klima- und Energiefonds (KLI.EN)	143	229	+87	+60,5%	204
E-Mobilität, aktive Mobilität (exkl. KLI.EN)	67	240	+173	+256,0%	204
Schienengüterverkehrsförderung	200	214	+14	+6,8%	215
Sonstige Auszahlungen	678	637	-41	-6,0%	646
Einzahlungen	1.031	1.168	+137	+13,3%	1.269
Erlöse Klimaticket Österreich	260	286	+26	+10,0%	339
ASFINAG-Dividende	255	305	+50	+19,6%	305
Anlastung externer Kosten bei Mauttarifen	170	255	+85	+50,0%	387
ÖBB-Personenverkehr-Dividende	0	80	+80	-	0
Sonstige Einzahlungen	346	242	-104	-30,0%	239
BFG-Ermächtigung: Nachzahlung Vordienstzeitenreform		-		1	

Quellen: BVA-E 2025 und 2026.

 saldenverschlechternd saldenverbessernd

Die für 2025 veranschlagte Steigerung der **Auszahlungen** um 673 Mio. EUR bzw. 12,6 % gegenüber dem vorläufigen Erfolg 2024 resultiert hauptsächlich aus einem Anstieg der Auszahlungen für Zuschüsse an die ÖBB-Infrastruktur AG (+111 Mio. EUR) und die Verkehrsdiensteverträge (+176 Mio. EUR). Diese beiden Bereiche sind auch maßgeblich für den weiteren Auszahlungsanstieg um 562 Mio. EUR bzw. 9,3 % im Jahr 2026 verantwortlich.

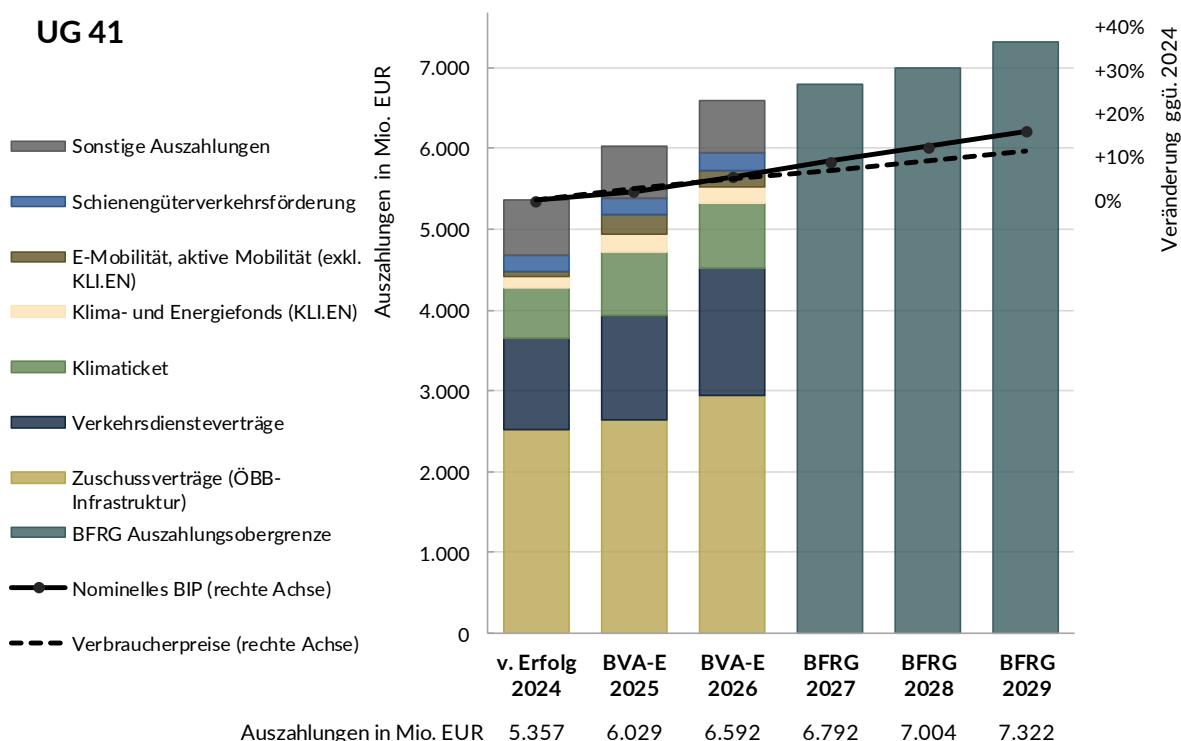
Auszahlungen für das Klimaticket sind im BVA-E 2025 um 154 Mio. EUR bzw. 24,5 % höher budgetiert und steigen damit stärker als die Einzahlungen aus dem Verkauf von Klimatickets. Auch bei den Auszahlungen für den Klima- und Energiefonds (KLI.EN) und weiteren Förderungen der E-Mobilität kommt es zu stärkeren Anstiegen im Vergleich zum Erfolg 2024. Dies liegt an Voranschlagsunterschreitungen im Jahr 2024, im Vergleich zum BVA 2024 sind die budgetierten Auszahlungen geringer. Im BVA-E 2026 gehen die budgetierten Auszahlungen sowohl beim KLI.EN als auch bei weiteren E-Mobilitätsförderungen zurück.

Zu Steigerungen der **Einzahlungen** kommt es in der UG 41-Mobilität insbesondere wegen der Anlastung von CO₂-Emissionen bei den Lkw-Mauttarifen der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (ASFINAG). Diese Einzahlungen aus der Anlastung externer Kosten steigen um 85 Mio. EUR im BVA-E 2025 und um weitere 132 Mio. EUR im BVA-E 2026. Außerdem wird die ASFINAG-Dividende ab 2025 um 50 Mio. EUR erhöht und im Jahr 2025 einmalig eine ÖBB-Personenverkehr-Dividende iHv 80 Mio. EUR vereinnahmt. Die erwarteten Erlöse aus dem Verkauf des Klimaticket Österreich steigen auch durch die vorgenommenen Preisanpassungen.

Mittelfristige Budgetentwicklung

Die nachfolgende Grafik zeigt die **mittelfristige Entwicklung der Auszahlungen** im Vergleich zum nominellen Bruttoinlandsprodukt (BIP) und zu den Verbraucherpreisen:

Grafik 1: Entwicklung der Auszahlungen (2024 bis 2029)



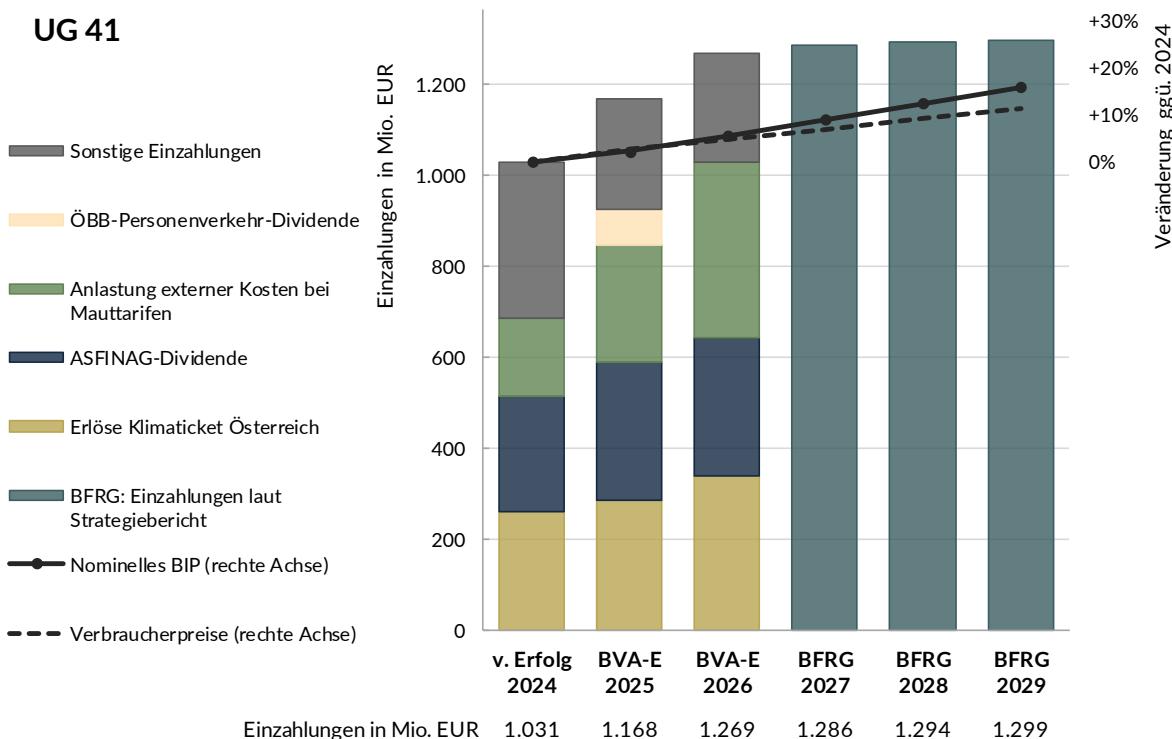
Anmerkung: Die Gliederung der Auszahlungen ist nur bis 2026 verfügbar.

Quellen: BVA-E 2025 und 2026, BFRG 2026-2029, Statistik Austria, WIFO.

Mittelfristig ab 2027 schwächt sich das Wachstum der Auszahlungsobergrenzen zwar ab. Ausgehend von Auszahlungen iHv 5,4 Mrd. EUR im Jahr 2024 steigen die Auszahlungen bis 2029 aber um 37 % auf 7,3 Mrd. EUR. Der Anstieg ist in diesem Zeitraum deutlich stärker als jener des nominellen BIP (+16 %), sodass die Auszahlungen der UG 41-Mobilität von 1,11 % des BIP auf 1,31 % des BIP steigen.

Die nachfolgende Grafik zeigt die **mittelfristige Entwicklung der Einzahlungen** im Vergleich zum nominellen BIP und zu den Verbraucherpreisen:

Grafik 2: Entwicklung der Einzahlungen (2024 bis 2029)



Anmerkung: Die Gliederung der Einzahlungen ist nur bis 2026 verfügbar.

Quellen: BVA-E 2025 und 2026, BFRG 2026-2029, Statistik Austria, WIFO.

Der Budgetbericht 2025 und 2026 sieht nach den Einzahlungsanstiegen in den Jahren 2025 und 2026 nur mehr ein geringeres Wachstum der Einzahlungen von 1.269 Mio. EUR im Jahr 2026 auf 1.299 Mio. EUR im Jahr 2029 vor.

Beiträge zur Konsolidierung

Die UG 41-Mobilität und die ÖBB-Infrastruktur AG leisten gemäß Budgetbericht 2025 und 2026 einen Beitrag zur Konsolidierung, welcher 0,7 Mrd. EUR im Jahr 2025 beträgt und in den Jahren 2026 bis 2029 auf jeweils etwa 1 Mrd. EUR ansteigt. Dieser wirkt zur Hälfte unmittelbar auf den Finanzierungssaldo in der UG 41 durch Einsparungen beim Klimaticket (Streichung des kostenlosen Klimatickets für 18-Jährige und Preiserhöhungen), beim KLI.EN und bei weiteren Förderungen sowie durch höhere Einzahlungen aus Dividenden und Mautentnahmen. Die andere Hälfte entsteht durch geringere Investitionen der ÖBB-Infrastruktur AG im Rahmenplan 2025-2030.



Für das Maastricht-Defizit und die Einhaltung der Fiskalregeln ist zu beachten, dass die ÖBB-Infrastruktur AG und die ÖBB-Personenverkehr AG Teile des Sektor Staats sind, sodass Zahlungsflüsse zwischen dem Bundeshaushalt und diesen Beteiligungen keinen unmittelbaren Einfluss auf die Staatsausgaben und das Defizit haben. Entscheidend sind die Ausgaben der Unternehmen (z. B. Investitionen, Personal) und ihre Einnahmen von außerhalb des Staatssektor (z. B. Ticketerlöse).

Personal

In der UG 41-Mobilität wird das gesamte Personal des BMIMI verrechnet. Ab dem Jahr 2025 sind im Personalplan der UG 41 971 Planstellen vorgesehen. Im Vergleich zu 2024 kommt es wegen der Umschichtungen mit der BMG-Novelle 2025 zu einem Rückgang um 332 Planstellen. Unter Berücksichtigung der Umschichtungen wurde dem Ressort ein Zielwert an Vollbeschäftigteäquivalente (VBÄ-Zielwert) von 955 vorgegeben.

Wirkungsorientierung

In den Angaben zur Wirkungsorientierung sind die vier Wirkungsziele unverändert geblieben. Im Bericht zur Wirkungsorientierung 2023 wurde das Wirkungsziel zur Verkehrssicherheit als teilweise und das zur Mobilitätswende als überwiegend erreicht beurteilt. Zur Gänze erreicht wurden die Wirkungsziele zur Sicherung der Mobilität von Menschen und Gütern unter Berücksichtigung sozialer und wirtschaftlicher Nachhaltigkeit und zu Women in Transport. Bei mehreren Kennzahlen wurden die Zielwerte für 2025 angepasst. Die Kennzahl zum Anteil der Schiffe bei denen technische Mängel bei Kontrollen der Schifffahrtsaufsichten festgestellt wurden, entfiel.



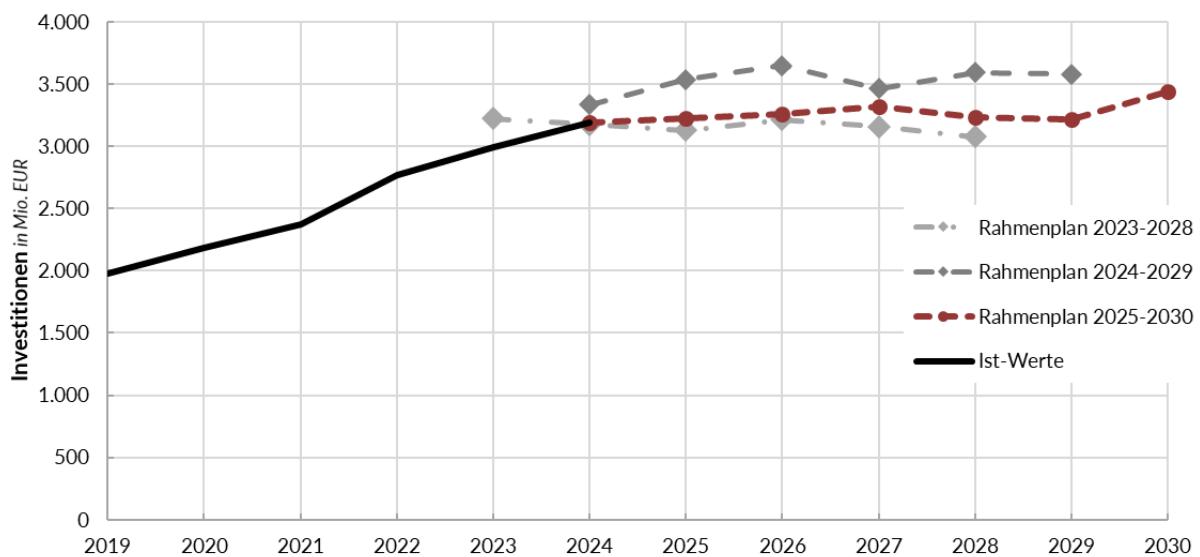
2 Rahmenbedingungen der Untergliederung

2.1 Zuschüsse an die ÖBB-Infrastruktur AG

Im BVA-E 2025 betragen die Auszahlungen an die ÖBB-Infrastruktur AG für Betrieb, Instandhaltung und Bau von Schieneninfrastruktur 2,6 Mrd. EUR und entsprechen damit 43,8 % der Auszahlungen der UG 41-Mobilität. Die ÖBB-Infrastruktur AG investiert auf Grundlage jährlich zu erstellender sechsjähriger Rahmenpläne gemäß § 42 Bundesbahngesetz. Am 13. Mai 2025 hat der Ministerrat den ÖBB-Rahmenplan 2025-2023 beschlossen. Ein zugehöriges Vorbelastungsgesetz wurde am 3. Juni 2025 im Budgetausschuss beschlossen, zu dem der Budgetdienst eine Analyse erstellt hat. In diesem Kapitel werden die Investitionen der ÖBB-Infrastruktur AG und die Zuschüsse des Bundes dargestellt.

Der ÖBB-Rahmenplan 2025-2030 sieht für den sechsjährigen Zeitraum Investitionen iHv insgesamt 19,7 Mrd. EUR vor. Die nachfolgenden Darstellungen vergleichen den Rahmenplan mit den vorangegangenen Rahmenplänen und den realisierten Ist-Werten:

Grafik 3: Investitionsentwicklung der ÖBB-Infrastruktur AG



Investitionen in Mio. EUR	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Ist-Werte	1.978	2.185	2.376	2.766	2.991	3.187						
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	
Rahmenplan 2025-2030							3.226	3.261	3.319	3.233	3.212	3.441
Differenz zwischen Rahmenplan 2025-2030 und 2024-2029							-309	-387	-142	-359	-366	

Quellen: Budgetbericht 2024, ÖBB-Rahmenpläne 2023-2028, 2024-2029 und 2025-2030.



Die jährlichen geplanten Investitionen liegen zwischen 3,2 Mrd. EUR im Jahr 2025 und 3,4 Mrd. EUR im Jahr 2030. Im Vergleich zum vorangegangenen Rahmenplan wurden die geplanten Investitionen in allen Jahren reduziert. Die Investitionen sind aber immer noch höher als im Rahmenplan 2023-2028, der im Herbst 2022 beschlossen wurde. Im Zeitraum 2025 bis 2029 sind sie insgesamt um 1,6 Mrd. EUR bzw. 8,8 % niedriger als im ÖBB-Rahmenplan 2024-2029.

Der Bund finanziert einen Großteil der getätigten Investitionen über grundsätzlich jährlich zu vereinbarende Zuschussverträge zwischen der ÖBB-Infrastruktur AG und dem BMIMI (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. Auf Basis des Rahmenplans 2025-2030 sollen neue Zuschussverträge für diese Periode unterzeichnet werden.

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 2025 beruhen auf dem aktuellen Ministerratsvortrag zum Rahmenplan 2025-2030 und der dazugehörigen Wirkungsorientierten Folgenabschätzung (WFA). Nach Beschluss des Vorbelastungsgesetzes können die Zuschussverträge für diesen Zeitraum abgeschlossen werden:

Tabelle 2: Finanzierung der ÖBB-Infrastruktur AG

in Mio. EUR	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Zuschüsse des Bundes an die ÖBB-Infrastruktur AG gem. § 42 BBG*	2.511	2.641	2.941	3.134	3.414	3.546	3.680
Zahlungen Betrieb gem. § 42 (1) BBG**	650	398	522	554	639	597	532
Zahlungen Anuitätenzuschüsse gem. § 42 (2) BBG	1.264	1.483	1.597	1.723	1.849	1.975	2.110
Zahlungen Instandhaltung gem. § 42 (2) BBG	453	526	531	545	566	586	600
Nutzungsentgelt inkl. Zinsabgrenzung gem. § 42 (2) BBG	144	235	291	312	361	388	438
Finanzverbindlichkeiten der ÖBB-Infrastruktur AG	32.075	34.300	36.800	39.400	41.800	43.800	45.800

Abkürzungen: BBG ... Bundesbahngesetz, gem. ... gemäß, inkl. ... inklusive.

* Die angeführten Zuschüsse im Jahr 2024 entsprechen den aktuell gültigen Zuschussverträgen zur Rahmenplanperiode 2022-2027, die Beträge ab dem Jahr 2025 dem BVA-E 2025 bzw. der WFA zur Regierungsvorlage zum Vorbelastungsgesetz 88 d.B.

** Die Zuschüsse gemäß § 42 (1) Bundesbahngesetz werden als Differenz aus der Gesamthöhe der Zuschüsse laut BVA-E 2025 bzw. laut WFA (ab 2026) zur Regierungsvorlage 88 d.B. und den Zahlungen gemäß § 42 (2) Bundesbahngesetz laut Ministerratsvortrag 10/23 berechnet.

Quellen: Zuschussverträge mit der ÖBB-Infrastruktur AG zur Rahmenplanperiode 2022-2027, Ministerratsvortrag 10/23 vom 13. Mai 2025, WFA zur Regierungsvorlage 88 d.B., Geschäftsbericht 2024 der ÖBB-Infrastruktur AG, BVA-E 2025, eigene Berechnungen.



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 1,5 Mrd. EUR im Jahr 2025 auf 2,1 Mrd. EUR im Jahr 2030 an. Der Wert im Jahr 2024 auf Basis der Zuschussverträge 2022-2027 war auch deshalb geringer, weil keine Zuschussverträge zum Rahmenplan 2024-2029 abgeschlossen wurden, die das höhere Zinsniveau und Investitionsvolumen berücksichtigt hätten.¹

Erst nach Ende der ersten 30-jährigen Annuitäten wird der jährliche Anstieg der Annuitätenzahlungen ab dem Jahr 2037 gebremst. Dann stehen neue Annuitäten für laufende Investitionen den auslaufenden Annuitäten für Investitionen ab dem Jahr 2007 gegenüber. In den Bundesrechnungsabschlüssen (BRA) stellt der Rechnungshof die jährlichen Annuitätenzahlungen für bereits getätigte sowie für zukünftig erwartete Investitionen grafisch dar.²

Die Zuschüsse für die **Instandhaltung** betragen 70 % der entsprechenden Aufwendungen im Rahmenplan, sodass diese Zuschüsse gemäß Rahmenplan 2025-2030 von 526 Mio. EUR im Jahr 2025 auf 600 Mio. EUR im Jahr 2030 steigen. Zudem werden Zuschüsse für **Nutzungsentgelt**³ geleistet, welche inklusive Zinsabgrenzungen von 235 Mio. EUR im Jahr 2025 auf 438 Mio. EUR im Jahr 2030 steigen.

Die Zuschüsse für Instandhaltung, Planung und Bau (§ 42 Abs. 2 Bundesbahngesetz) steigen damit von 2,2 Mrd. EUR im Jahr 2025 auf 3,1 Mrd. EUR im Jahr 2030 an. Zusätzlich werden Zuschüsse für den Betrieb (§ 42 Abs. 1 Bundesbahngesetz) geleistet. Der **Gesamtbetrag** für die Zuschussverträge an die ÖBB-Infrastruktur AG beträgt 2,6 Mrd. EUR im BVA-E 2025. Gemäß WFA zum Vorbelastungsgesetz zum Rahmenplan 2025-2030 steigt er bis zum Jahr 2030 auf 3,7 Mrd. EUR.

Die **Finanzverbindlichkeiten der ÖBB-Infrastruktur AG** werden zum Sektor Staat gezählt und sind daher ein Teil der gesamtstaatlichen Schuldenquote. Zum 31. Dezember 2024 beliefen sich diese auf 32,1 Mrd. EUR. Der Ministerratsvortrag

¹ Der [Ministerratsvortrag 74/16](#) vom 18. Oktober 2023 zum Rahmenplan 2024-2029 hätte für 2024 bereits Annuitätenzuschüsse iHv 1.389 Mio. EUR vorgesehen.

² Im BRA 2023 findet sich die entsprechende Abbildung 28.1-2 im [Textteil Band 2](#) auf Seite 241. Diese beruht auf den Investitionen bis zum Jahr 2023 und den im Rahmenplan 2022-2027 vorgesehenen Bauprojekten.

³ Dieses betrifft Abschreibungen und Zinsaufwendungen für Anlagen, die nicht durch Annuitätenfinanzierungen ab 2007 gedeckt sind.



zum ÖBB-Rahmenplan 2025-2030 enthält die erwarteten Finanzverbindlichkeiten der ÖBB-Infrastruktur AG gemäß vorläufiger Mittelfristplanung 2025-2030. Da die Aufnahme von Finanzverbindlichkeiten für Investitionen derzeit die Tilgung erheblich übersteigt, kommt es bis zum Jahr 2030 zu einem deutlichen Anstieg bei den Schulden der ÖBB-Infrastruktur AG auf 45,8 Mrd. EUR. Auch im Vergleich zur vorangegangenen Mittelfristplanung 2024-2029 sind die erwarteten Schulden mittelfristig etwas höher (43,8 Mrd. EUR statt 43,0 Mrd. EUR im Jahr 2029).

2.2 Beiträge zur Konsolidierung

Im Bereich des BMIMI werden Beiträge zur Konsolidierung geleistet, die zum einen direkt in der UG 41-Mobilität erfolgen und zum anderen außerbudgetär durch die Anpassung der ÖBB-Rahmenplan-Investitionen erreicht werden sollen. Die folgende Tabelle stellt die im Budgetbericht 2025 und 2026 ausgewiesenen Konsolidierungs- und Offensivmaßnahmen dar:

Tabelle 3: Beiträge zur Konsolidierung in der UG 41-Mobilität und bei der ÖBB-Infrastruktur AG

in Mio. EUR	2025	2026	2027	2028	2029
Konsolidierungsmaßnahmen UG 41	369	504	539	559	559
Höhere ASFINAG-Dividende	50	50	50	50	50
Höhere Einzahlungen aus externen Kosten (Mauttarifen)		42	42	42	42
ÖBB-Personenverkehr-Dividende	80				
Klimaticket	120	150	150	150	150
Mobilitätsförderungen und Verkehrsdiensteverträge		93	117	137	137
Klima- und Energiefonds (KLI.EN)*	89	109	107	107	107
E-Mobilität (exkl. KLI.EN)	30	60	73	73	73
Offensivmaßnahmen UG 41	0	35	35	35	35
Zuschüsse ÖBB-Infrastruktur - sauberes Österreich		30	30	30	30
Top-Jugendticket: Lückenschluss für Lehrlinge		5	5	5	5
Nettokonsolidierung UG 41	369	469	504	524	524
Konsolidierung ÖBB-Infrastruktur AG (Rahmenplan-Investitionen, außerbudgetär)	333	585	567	440	418
Gesamtkonsolidierung	702	1.053	1.072	964	942

* Im Budgetbericht 2025 und 2026 wird das Konsolidierungsvolumen beim KLI.EN nur gesamthaft für die UG 40-Wirtschaft, UG 41-Mobilität und UG 43-Umwelt, Klima und Kreislaufwirtschaft ausgewiesen (BVA-E 2025: 329 Mio. EUR). Der in der Tabelle ausgewiesene Anteil für die UG 41 wurde aus der Veränderung zum BVA 2024 und dem Anteil der UG 41 am KLI.EN gemäß BVA 2024 geschätzt.

Quellen: Budgetbericht 2025 und 2026, eigene Berechnungen.



Die **Konsolidierungsmaßnahmen in der UG 41-Mobilität** betreffen laut Budgetbericht 2025 und 2026 vor allem die Auszahlungen beim KLI.EN und weiteren E-Mobilitätsförderungen (zusammen etwa 165 Mio. EUR pro Jahr von 2025 bis 2029) sowie zusätzlich bei Mobilitätsförderungen und Verkehrsdienvierträgen (durchschnittlich 121 Mio. EUR pro Jahr von 2026 bis 2029). Beim Klimaticket werden ab 2025 jährlich 120 Mio. EUR wegen der Streichung des kostenlosen Klimatickets für 18-Jährige berücksichtigt⁴ und ab 2026 30 Mio. EUR durch höhere Erlöse wegen der Preiserhöhungen.

Zusätzliche Einzahlungen resultieren aus der höheren ASFINAG-Dividende (+50 Mio. EUR pro Jahr ab 2025) und höheren Einzahlungen aus der Anlastung externer Kosten bei den Mauttarifen (+42 Mio. EUR ab 2026).⁵ Im Jahr 2025 ist eine einmalige Dividende der ÖBB-Personenverkehr AG iHv 80 Mio. EUR geplant.

Mit der Reduktion der Investitionen im Rahmenplan 2025-2030 wird ein Beitrag zur gesamtstaatlichen Budgetkonsolidierung geleistet, weil die **ÖBB-Infrastruktur AG** für die Berechnung des Maastricht-Defizits im Bundessektor enthalten ist. Laut Budgetbericht 2025 und 2026 wird im Jahr 2025 durch eine Anpassung der ÖBB-Rahmenplaninvestitionen eine Konsolidierung iHv 333 Mio. EUR erzielt. Das entspricht in etwa der Reduktion im Investitionsvolumen des Jahres 2025 im neuen Rahmenplan im Vergleich zum vorangegangenen Rahmenplan (siehe Pkt. 2.1). Im Gesamtzeitraum 2025 bis 2029 leistet die Anpassung der ÖBB-Rahmenplaninvestitionen laut Budgetbericht 2025 und 2026 einen Konsolidierungsbeitrag iHv 2,3 Mrd. EUR. Das ist mehr als die Reduktion der Investitionen um 1,6 Mrd. EUR im Vergleich zum vorangegangenen Rahmenplan 2024-2029, weil von einem höheren Ausgangswert ohne Maßnahmen ausgegangen wird. Beispielsweise war das tatsächliche Investitionsvolumen durch Verzögerungen in der Vergangenheit teilweise niedriger als das geplante, woraus sich Verschiebungen in den aktuellen Planungszeitraum ergeben. Im Jahr 2024 etwa waren die Rahmenplaninvestitionen der ÖBB-Infrastruktur AG um

⁴ Die tatsächlichen Einsparungen bei den Auszahlungen hängen vom (hypothetischen) Nutzungsverhalten der Besitzer:innen von kostenlosen Klimatickets ab. Wenn diese weniger genutzt werden, sind die Auszahlungen aus der UG 41-Mobilität entsprechend geringer.

⁵ Mit einer Änderung des Bundesstraßen-Mautgesetzes und des ASFINAG-Gesetzes im Jahr 2023 wurde die Anlastung von CO₂-Emissionen beschlossen, welche zu deutlichen Einzahlungssteigerungen ab 2024 führt. Um zusätzlich zu den damals in der WFA erwarteten Mehreinzahlungen weitere Mehreinzahlungen und damit das angestrebte Konsolidierungsvolumen zu erzielen, könnte eine Anpassung der Tarife per Verordnung erfolgen.



148 Mio. EUR bzw. 4,4 % niedriger als im Rahmenplan 2024-2029 vorgesehen. Im Jahr 2023 wurden die Investitionen des Rahmenplans 2023-2028 um 231 Mio. EUR bzw. 7,2 % unterschritten (siehe Grafik 3).

Als **Offensivmaßnahmen** sind ab 2026 30 Mio. EUR für die Offensive „Sauberes Österreich“, mit der die Verlagerung von Verkehr auf die Schiene unterstützt werden soll, als Zuschüsse an die ÖBB-Infrastruktur AG enthalten. Zusätzliche 5 Mio. EUR ab 2026 betreffen das Top-Jugendticket für Lehrlinge.

Insgesamt resultiert daraus eine **Gesamtkonsolidierung** iHv 0,7 Mrd. EUR im Jahr 2025 sowie jeweils etwa 1 Mrd. EUR ab 2026. In der Darstellung des Budgetberichts 2025 und 2026 wird ein Teil des Konsolidierungsvolumens den „**Einsparungen in der Verwaltung**“ zugeordnet. In den Erläuterungen zur UG 41-Mobilität werden sie zutreffender als **Konsolidierung im vom BMIMI verwalteten Bereich** bezeichnet. Ihr Volumen steigt von 179 Mio. EUR im Jahr 2025 auf 325 Mio. EUR und ist in der folgenden Tabelle aufgeteilt:

Tabelle 4: Einsparungen in der Verwaltung laut Budgetbericht 2025 und 2026

in Mio. EUR	2025	2026	2027	2028	2029
Einsparungen in der Verwaltung laut Budgetbericht (Teil der Gesamtkonsolidierung)	179	211	244	293	325
ÖBB-Rahmenplan (außerbudgetär; teilweise)	179	169	202	251	283
Höhere Einzahlungen aus externen Kosten (teilweise)		22	22	22	22
Höhere ASFINAG-Dividende (teilweise)		20	20	20	20

Quelle: Budgetbericht 2025 und 2026.

3 Entwicklung des Bundesfinanzrahmens

In den Teilheften zu den BVA-E 2025 und 2026 sind folgende Projekte und Vorhaben für die Untergliederung angeführt:

- ◆ Die Identifizierung und Umsetzung von Maßnahmen zur Senkung der Kosten bei den Investitionsprogrammen zur Schieneninfrastruktur.
- ◆ Die Erarbeitung und Weiterentwicklung verkehrspolitischer Rahmenbedingungen, insbesondere zur Forcierung umweltfreundlicher Verkehrsträger und einer nachhaltigen Mobilität.



- ◆ Der Abschluss von Verträgen mit Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen bzw. Eisenbahn-Verkehrsunternehmen betreffend Bereitstellung der Infrastruktur bzw. Erbringung von Verkehrsleistungen, insbesondere Bereitstellung von Mitteln zur Finanzierung der Infrastruktur sowie für Leistungen auf Basis der Verkehrsleisteverträge.
- ◆ Weiterentwicklung und Umsetzung der Maßnahmen zur Verkehrssicherheit auf Grundlage des neuen Österreichischen Verkehrssicherheitsprogramms 2021-2030 unter Berücksichtigung des Konzepts der „Vision Zero“.
- ◆ Die Steigerung der Verkehrssicherheit auch durch umfassende Sicherheitsuntersuchungen und intensive LKW-Kontrollen.
- ◆ Implementierung des integrierten Taktfahrplans im Nah- und Fernverkehr, Weiterentwicklung und Verbesserung von Qualität und Effizienz bei den gemeinwirtschaftlichen Leistungen im Schienenverkehr.
- ◆ Markt- und Weiterentwicklung des Klimatickets Österreich
- ◆ Weiterverfolgung der Themenbereiche E-Mobilität und aktive Mobilität

Gegenüber dem bestehenden Bundesfinanzrahmen ändern sich die Auszahlungsobergrenzen in den BFRG 2025-2028 bzw. 2026-2029 wie folgt:

Tabelle 5: Veränderungen der Auszahlungsobergrenzen (2025 bis 2029)

UG 41		2025	2026	2027	2028	2029	Gesamtdifferenz 2025-2027
	in Mio. EUR						
BFRG 2024-2027	6.199	6.739	7.054	-	-	-	
BFRG 2025-2028 bzw. 2026-2029	6.004	6.573	6.792	7.004	7.322		
Differenz	in Mio. EUR	-194	-167	-263	-	-	-624
	in %	-3,1%	-2,5%	-3,7%	-	-	-
Veränderung ggü. Vorjahr	in %	-	+9,5%	+3,3%	+3,1%	+4,5%	

Quellen: BFRG 2024-2027, 2025-2028 und 2026-2029.

Die Auszahlungsobergrenzen steigen im BFRG 2026-2029 ausgehend von 6,6 Mrd. EUR im Jahr 2026 um jährlich zwischen 3,1 % und 4,5 % auf 7,3 Mrd. EUR im Jahr 2029. Dieses Wachstum erklärt sich insbesondere durch steigende Zuschüsse an die ÖBB-Infrastruktur AG, welche von 2026 bis 2029 laut WFA um 0,6 Mrd. EUR zunehmen.



Im Vergleich zum vorangegangenen BFRG 2024-2027 sinken die Auszahlungsobergrenzen in den Jahren 2025 bis 2027 um durchschnittlich 208 Mio. EUR. Laut Budgetbericht 2025 und 2026 liegt dies an Konsolidierungsmaßnahmen im Bereich der Förderungen, des Klimatickets sowie des Sachaufwands. Ab 2026 führt auch die Umschichtung von Auszahlungen wegen der BMG-Novelle 2025 zu einem Rückgang iHv knapp 40 Mio. EUR.

4 Bundesvoranschläge 2025 und 2026

4.1 Budgetentwicklung 2025 und 2026 im Detail

Die nachfolgende Tabelle zeigt die budgetierten Veränderungen der Aus- und Einzahlungen des Jahres 2025 im Vergleich zum Erfolg 2024 und des Jahres 2026 im Vergleich zum BVA-E 2025:



Tabelle 6: Veränderungen der Aus- und Einzahlungen (2024 bis 2026)

	v. Erfolg 2024 <i>in Mio. EUR</i>	BVA-E 2025	Diff. BVA-E 2025 - v. Erfolg 2024	BVA-E 2026	Diff. BVA-E 2026 - BVA-E 2025		
Auszahlungen	5.357	6.029	+673	+12,6%	6.592	+562	+9,3%
Zuschussverträge (ÖBB-Infrastruktur)	2.530	2.641	+111	+4,4%	2.941	+300	+11,4%
Verkehrsdiensteverträge	1.112	1.288	+176	+15,8%	1.566	+278	+21,6%
ÖBB-Personenverkehr	1.046	1.191	+145	+13,9%	1.449	+257	+21,6%
Privatbahnen	66	97	+31	+46,8%	118	+21	+21,2%
Klimaticket	627	780	+154	+24,5%	815	+35	+4,5%
Klimaticket Österreich	413	560	+147	+35,7%	590	+30	+5,3%
Klimaticket Regional	214	220	+6	+2,9%	225	+5	+2,3%
Klima- und Energiefonds (KLI.EN)	143	229	+87	+60,5%	204	-25	-10,9%
E-Mobilität, aktive Mobilität (exkl. KLI.EN)	67	240	+173	+256,0%	204	-36	-15,0%
E-Mobilität (exkl. KLI.EN)	9	178	+169	-	141	-37	-20,9%
Aktive Mobilität	8	11	+3	+33,6%	12	+1	+11,1%
Emissionsfreie Busse (RRF)	50	51	+1	+1,7%	51	0	0,0%
Schienengüterverkehrsförderung	200	214	+14	+6,8%	215	+1	+0,5%
Sonstige Auszahlungen	678	637	-41	-6,0%	646	+9	+1,4%
Zentralstelle	117	91	-26	-22,3%	81	-9	-10,4%
Verkehrsverbünde	114	108	-6	-5,7%	114	+6	+5,6%
Mittelfristiges Investitionsprogramm für Privatbahnen	51	88	+38	+74,0%	89	+0	+0,3%
Stadtregionalbahnen	13	21	+8	+58,5%	12	-9	-42,8%
Zuschuss für U-Bahn Wien	78	78	0	-	78	0	0,0%
Brenner Basistunnel Querfinanzierung	49	49	-1	-1,9%	49	0	0,0%
Zuschuss für Stadtstraße Wien	104	0	-104	-100,0%	0	0	-
Hochwasserschutz (Katastrophenfonds)	37	45	+8	+21,5%	44	-1	-2,8%
Sonstige	114	158	+44	+38,3%	180	+22	+14,2%
Einzahlungen	1.031	1.168	+137	+13,3%	1.269	+102	+8,7%
Erlöse Klimaticket Österreich	260	286	+26	+10,0%	339	+53	+18,5%
ASFINAG-Dividende	255	305	+50	+19,6%	305	0	0,0%
Anlastung externer Kosten bei Mauttarifen	170	255	+85	+50,0%	387	+132	+51,8%
ÖBB-Personenverkehr-Dividende	0	80	+80	-	0	-80	-100,0%
Sonstige Einzahlungen	346	242	-104	-30,0%	239	-3	-1,4%
Mittelrückführungen aus ÖBB-Infrastruktur AG (Zuschussverträge)	93	0	-93	-100,0%	0	0	-
Geldstrafen - Straße	88	95	+7	+8,0%	95	0	0,0%
Brenner Basistunnel Querfinanzierung	49	49	-1	-1,9%	49	0	0,0%
Einzahlungen aus Katastrophenfonds	42	42	+0	+0,6%	43	+1	+2,5%
Gebühren - Patentamt	40	40	-0	-0,3%	39	-0	-0,5%
Sonstige	34	17	-17	-49,5%	13	-4	-24,3%

Quellen: BVA-E 2025 und 2026, BMF.


 saldenverschlechternd saldenverbessernd

Die **Gesamtauszahlungen** der UG 41-Mobilität sind im BVA-E 2025 mit 6,0 Mrd. EUR um 673 Mio. EUR bzw. 12,6 % höher als im Erfolg 2024. Im BVA-E 2026 steigen die budgetierten Auszahlungen nochmals um 562 Mio. EUR bzw. 9,3 % auf 6,6 Mrd. EUR.

Die Auszahlungen für die Zuschussverträge an die **ÖBB-Infrastruktur AG** steigen um 111 Mio. EUR (+4,4 %) auf 2.941 Mio. EUR im BVA-E 2025 und weiter um 300 Mio. EUR (+11,4 %) im BVA-E 2026 (siehe Pkt. 2.1 für die mittelfristige Entwicklung gemäß ÖBB-Rahmenplan 2025-2030). Im BVA-E 2026 sind darin 30 Mio. EUR für die Offensive „Sauberes Österreich“ enthalten, mit der die Verlagerung von Verkehr auf



die Schiene unterstützt werden soll. Steigende Auszahlungen aus dem Bundeshaushalt resultieren, weil der Bund für die Investitionen seit 2007 Annuitätenzuschüsse leistet, die auf zumindest 30 Jahre aufgeteilt werden. Somit kommen jedes Jahr zusätzliche Annuitätenzahlungen hinzu. Für das gesamtstaatliche Maastricht-Defizit sind nicht die Zahlungsströme zwischen Bundeshaushalt und ÖBB-Infrastruktur AG, sondern die Ausgaben für Investitionen relevant.

Bei den **Verkehrsdienvverträgen** resultieren stärkere Auszahlungserhöhungen aus Inflationsanpassungen und Leistungsausweitung. Im BVA-E 2025 sind mit insgesamt 1.288 Mio. EUR um 176 Mio. EUR mehr budgetiert als im Erfolg 2024 (+15,8 %). Der Großteil betrifft Zahlungen an die ÖBB-Personenverkehr AG (1.288 Mio. EUR), jene an Privatbahnen steigen auf 97 Mio. EUR. Im BVA-E 2026 sind weitere Anstiege um 278 Mio. EUR auf insgesamt 1.566 Mio. EUR veranschlagt.

Die budgetierten Auszahlungen für das **Klimaticket Österreich** steigen um 147 Mio. EUR auf 560 Mio. EUR im BVA-E 2025 an. Mit 286 Mio. EUR wird ein Teil der Auszahlungen durch die zweckgebundene Verwendung der Verkaufserlöse bedeckt. In einer Nettobetrachtung sind die Auszahlungen daher um 274 Mio. EUR höher als die Einzahlungen. Mit einem Anstieg gegenüber dem Jahr 2024 wird auch wegen der damals geringeren Nutzung durch die Streckensperren nach dem Hochwasser im September gerechnet. Im BVA-E 2026 sind die Auszahlungen um 30 Mio. EUR höher und die Einzahlungen wegen der Preisanpassungen um 53 Mio. EUR höher budgetiert, sodass die Nettozahlungen des Bundes für das Klimaticket Österreich 251 Mio. EUR betragen. Dämpfend wirkt das Auslaufen des kostenlosen Klimatickets für 18-Jährige.

Die Auszahlungen für die **regionalen Klimatickets** an die einzelnen Länder steigen gemäß Inflationsanpassung um 2,9 % im BVA-E 2025 sowie um 2,3 % im BVA-E 2026 auf 225 Mio. EUR im Jahr 2026.

Für den **Klima- und Energiefonds (KLI.EN)** sind die Auszahlungen im BVA-E 2025 mit 229 Mio. EUR zwar um 64 Mio. EUR niedriger als im BVA 2024 veranschlagt, im Vergleich zum niedrigeren Erfolg 2024 bedeutet das aber einen Anstieg um 87 Mio. EUR. Im BVA-E 2026 ist ein Auszahlungsrückgang um 25 Mio. EUR veranschlagt. Außerhalb des KLI.EN sind für **E-Mobilitätsförderungen** 178 Mio. EUR im BVA-E 2025 veranschlagt. Das entspricht in etwa dem BVA 2024, ist wegen der geringen Auszahlungen aber um 169 Mio. EUR mehr als im Erfolg 2024. Im BVA-E 2026 ist ein Rückgang um 37 Mio. EUR budgetiert.



Bei der **Schienengüterverkehrsförderung** sind die veranschlagten Auszahlungen mit 214 Mio. EUR um 14 Mio. EUR höher als im Erfolg 2024 und bleiben 2026 in etwa auf diesem Niveau.

Zu Auszahlungsanstiegen im BVA-E 2025 im Vergleich zum Erfolg 2024 kommt es auch beim **Mittelfristigen Investitionsprogramm für Privatbahnen** (+38 Mio. EUR) und bei den **Stadtregionalbahnen** (+8 Mio. EUR) vor allem wegen der Voranschlagsunterschreitungen im Jahr 2024.

Zu Auszahlungsrückgängen kommt es wegen des Entfalls des Zuschusses für die Stadtstraße Wien (-104 Mio. EUR) und in der Zentralstelle (-26 Mio. EUR), vor allem weil das Personal für die vormalige UG 43-Klima, Umwelt und Energie nunmehr in den Zentralstellen des BMLUK bzw. BMWET verrechnet wird.

Die **Gesamteinzahlungen** der UG 41-Mobilität sind im BVA-E 2025 mit 1.168 Mio. EUR um 137 Mio. EUR höher als im vorläufigen Erfolg 2024 und im BVA-E 2026 ist ein weiterer Anstieg um 102 Mio. EUR budgetiert.

Zu Anstiegen kommt es dabei als Teil der Konsolidierungsmaßnahmen durch eine höhere Dividende der ASFINAG (+50 Mio. EUR ab 2025) und der einmaligen Dividende der ÖBB-Personenverkehr AG iHv 80 Mio. EUR im Jahr 2025. Gegenläufig entfällt die Einzahlung von der ÖBB-Infrastruktur AG aus Abrechnungsresten (-93 Mio. EUR).⁶

Zu stärkeren Anstiegen kommt es bei den budgetierten Einzahlungen aus der Anlastung **externer Kosten** bei den Mauttarifen (§ 8b ASFINAG-Gesetz).⁷ Im BVA-E 2025 sind 255 Mio. EUR budgetiert (+85 Mio. EUR). Diese werden zweckgebunden für einen Teil der Auszahlungen für Verkehrsdiensteverträge (165 Mio. EUR), für den KLI.EN (60 Mio. EUR) und für E-Mobilität (30 Mio. EUR) verwendet. Im BVA-E 2026 ist ein weiterer Anstieg um 132 Mio. EUR vorgesehen, welcher ebenfalls für Verkehrsdiensteverträge verwendet wird.

⁶ In der Vergangenheit entstand eine Forderung des Bundes gegenüber der ÖBB-Infrastruktur AG, welche auf 1.147 Mio. EUR zum 31. Dezember 2019 anwuchs. Nach einer Empfehlung des Rechnungshofs wurden von 2020 bis 2024 unter Berücksichtigung neuerlicher Abrechnungsüberschüsse insgesamt 2.053 Mio. EUR zurückbezahlt. Zum 31. Dezember 2024 betrug die Forderung des Bundes gemäß Geschäftsbericht der ÖBB-Infrastruktur AG 244 Mio. EUR. In den BVA-E 2025 und 2026 sind keine weiteren Rückzahlungen veranschlagt.

⁷ Seit dem Jahr 2024 wird von der ASFINAG bei der Maut für Lkw, Busse und Wohnmobile (über 3,5 Tonnen) ein Mautzuschlag nicht nur für Luft- und Lärmverschmutzung, sondern auch für CO₂-Emissionen eingehoben. Die Tarife steigen gemäß § 9 Bundesstraßen-Mautgesetz schrittweise von 2024 bis 2026. Die eingenommenen Entgelte werden abzüglich Einhebungskosten von der ASFINAG an den Bund überwiesen und in der UG 41-Mobilität für Maßnahmen zur nachhaltigen Gestaltung des Verkehrs verwendet (v. a. Verkehrsdiensteverträge).



4.2 Finanzierungshaushalt auf Global- und Detailbudget-ebene

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

Tabelle 7: Aus- und Einzahlungen nach Globalbudgets (2024 bis 2026)

UG 41	in Mio. EUR	v. Erfolg 2024	BVA-E 2025	Diff. BVA-E 2025 - v. Erfolg 2024	BVA-E 2026	Diff. BVA-E 2026 - BVA-E 2025
41 Auszahlungen		5.357	6.029	+673	+12,6%	6.592
41.01 Steuerung und Services	288	350	+62	+21,5%	316	-34
41.01.01 Zentralstelle	117	91	-26	-22,3%	81	-9
41.01.02 Klima- und Energiefonds (KLI.EN)	143	229	+87	+60,5%	204	-25
41.01.03 Österreichisches Patentamt	29	30	+1	+5,1%	31	+1
41.02 Mobilität und Infrastruktur	4.442	4.899	+457	+10,3%	5.460	+561
41.02.01 Gesamtverkehr und Beteiligungen im Verkehr	245	541	+296	+120,7%	662	+121
41.02.02 Schiene	4.006	4.255	+249	+6,2%	4.694	+439
41.02.04 Straße	116	16	-101	-86,5%	15	-0
41.02.05 Luft	7	14	+7	+100,6%	15	+0
41.02.06 Wasser	67	73	+6	+8,5%	74	+1
41.03 Klimaticket	627	780	+154	+24,5%	815	+35
41.03.01 Klimaticket	627	780	+154	+24,5%	815	+35
41 Einzahlungen	1.031	1.168	+137	+13,3%	1.269	+102
41.01 Steuerung und Services	42	42	+0	+0,0%	42	0
41.01.01 Zentralstelle	1	0	-0	-49,0%	0	0
41.01.03 Österreichisches Patentamt	41	42	+1	+1,0%	42	0
41.02 Mobilität und Infrastruktur	729	840	+111	+15,3%	888	+49
41.02.01 Gesamtverkehr und Beteiligungen im Verkehr	431	560	+129	+30,0%	692	+132
41.02.02 Schiene	158	133	-25	-15,7%	49	-84
41.02.04 Straße	95	102	+7	+7,8%	102	0
41.02.06 Wasser	45	44	-1	-1,7%	45	+1
41.03 Klimaticket	260	286	+26	+10,0%	339	+53
41.03.01 Klimaticket	260	286	+26	+10,0%	339	+53

Anmerkung: Unter dem Link [UG 41-Mobilität \(Budgetgliederung\)](#) steht eine interaktive Budgetvisualisierung der Untergliederung auf Globalbudgetebene bereit. Durch Anklicken der Globalbudgets gelangt man auf die tieferen Budgetebenen.

Quellen: BVA-E 2025 und 2026.

Die UG 41-Mobilität besteht aus drei Globalbudgets, deren wesentliche Inhalte nachfolgend zusammengefasst werden. Die wesentlichen Veränderungen der Aus- und Einzahlungen werden in Pkt. 4.1 erläutert.

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 BMIMI (UG 34-Innovation und Technologie (Forschung) und UG 41-Mobilität) verrechnet. Bis zum März 2025 betraf dies auch noch die vormalige UG 43-Klima, Umwelt und Energie. Mit der BMG-Novelle 2025 wurden aber 332 der 1.303 Planstellen in der Zentralstelle in die UG 42-Land- und Forstwirtschaft, Regionen und Wasserwirtschaft bzw. in die UG 40-Wirtschaft umgeschichtet. Wegen der unterjährigen Verschiebung kommt es in der



UG 41 sowohl 2025 als auch 2026 zu Auszahlungsrückgängen. Im BVA-E 2026 sind noch Auszahlungen iHv 81 Mio. EUR budgetiert.

Im **DB 41.01.02-Klima- und Energiefonds (KLI.EN)** sind die Transferzahlungen an den KLI.EN budgetiert. Von den 229 Mio. EUR im BVA-E 2025 bzw. 204 Mio. EUR im BVA-E 2026 werden jeweils 60 Mio. EUR aus den zweckgebundenen Einzahlungen aus der Anlastung externer Kosten verwendet. Weitere Zahlungen an den KLI.EN werden aus der UG 40-Wirtschaft und der UG 43-Umwelt, Klima und Kreislaufwirtschaft geleistet. Insgesamt sind 374 Mio. EUR in den drei Untergliederungen dafür im BVA-E 2025 budgetiert. Die nachfolgende Tabelle gibt einen Gesamtüberblick zu den Auszahlungen an den KLI.EN:

Tabelle 8: Auszahlungen Klima- und Energiefonds (UG 40, 41 und 43)

in Mio. EUR	BVA 2024	v. Erfolg 2024	BVA-E 2025	Diff. BVA-E 2025 - v. Erfolg 2024	BVA-E 2026	Diff. BVA-E 2026 - BVA-E 2025		
Klima- und Energiefonds (KLI.EN)	657	366	374	+8	+2,2%	358	-17	-4,4%
UG 43-Umwelt, Klima und Kreislaufwirtschaft	364	223	72	-151	-67,6%	77	+4	+5,9%
UG 41-Mobilität	293	143	229	+87	+60,5%	204	-25	-10,9%
UG 40-Wirtschaft			73	+73	-	77	+4	+5,9%

Quellen: BVA 2024, BVA-E 2025 und 2026.

 saldenverschlechternd saldenverbessernd

Im **DB 41.01.03-Österreichisches Patentamt** ist der Personal- und Sachaufwand für das Österreichische Patentamt iHv 30,3 Mio. EUR im BVA-E 2025 bzw. 30,8 Mio. EUR im BVA-E 2026 veranschlagt. Einzahlungen iHv jeweils 41,9 Mio. EUR betreffen hauptsächlich Gebühren.

GB 41.02-Mobilität und Infrastruktur

Im GB 41.02-Mobilität und Infrastruktur sind im BVA-E 2025 mit 4,9 Mrd. EUR 81,2 % der Gesamtauszahlungen der UG 41-Mobilität veranschlagt. Mit Ausnahme der Auszahlungen für die Zentralstelle, den KLI.EN und das Österreichische Patentamt (im GB 41.01) sowie jenen für das Klimaticket (GB 41.03) fallen alle Auszahlungen in dieses Globalbudget. Es gliedert sich in fünf Detailbudgets.

Im **DB 41.02.01-Gesamtverkehr und Beteiligungen im Verkehr** sind Auszahlungen iHv 541 Mio. EUR im BVA-E 2025 bzw. 662 Mio. EUR im BVA-E 2026 budgetiert. Dazu gehören die Auszahlungen für E-Mobilität (BVA-E 2025: 178 Mio. EUR) und emissionsfreie Busse (BVA-E 2025: 51 Mio. EUR). Bei den Verkehrsdiensteverträgen ist der Anteil aus den zweckgebundenen Mittel aus der Anlastung externer Kosten in diesem Detailbudget veranschlagt (BVA-E 2025: 165 Mio. EUR, BVA-E 2026:



297 Mio. EUR). Die budgetierten Auszahlungen an die Verkehrsverbünde betragen 108 Mio. EUR im BVA-E 2025. Im BVA-E 2026 sind als neue Maßnahmen 5 Mio. EUR für das Top-Jugendticket für Lehrlinge (AusbildungsFit-Teilnehmer:innen und über Bundesländergrenzen hinweg) sowie 14 Mio. EUR für InterRegio-Busverbindungen veranschlagt.

Die **Einzahlungen** bestehen vor allem aus der **ASFINAG-Dividende** iHv 305 Mio. EUR ab dem Jahr 2025 und der Einzahlung aus der Anlastung externer Kosten gemäß § 8b ASFINAG-Gesetz (BVA-E 2025: 255 Mio. EUR).

Die budgetierten Auszahlungen im **DB 41.02.02-Schiene** betragen 4,3 Mrd. EUR im BVA-E 2025 und steigen auf 4,7 Mrd. EUR im BVA-E 2026. Der größte Anteil der Auszahlungen betrifft mit 2,6 Mrd. EUR bzw. 2,9 Mrd. EUR die Zuschüsse gemäß § 42 Bundesbahngesetz an die **ÖBB-Infrastruktur AG** für Betrieb und Bereitstellung der Schieneninfrastruktur sowie deren Instandhaltung, Planung und Bau (siehe Pkt. 2.1). Für das **Mittelfristige Investitionsprogramm für Privatbahnen** (MIP) sind 88 Mio. EUR im BVA-E 2025 enthalten, für Stadtregionalbahnen 21 Mio. EUR.

Weitere wesentliche Auszahlungen des Detailbudgets betreffen Zahlungen für die **Verkehrsdiesteverträge** iHv 1,1 Mrd. EUR im BVA-E 2025 und 1,3 Mrd. EUR im BVA-E 2026 – zusätzlich zu den Auszahlungen im DB 41.02.01. Die budgetierte **Schienengüterverkehrsförderung** beträgt 214 Mio. EUR im BVA-E 2025, die Zuschüsse für die **Wiener U-Bahn** gemäß Schienenverbundvertrag 78 Mio. EUR und die Zahlungen für die **Querfinanzierung für den Brenner Basistunnel** gemäß § 8a ASFINAG-Gesetz 49 Mio. EUR.

Die budgetierten **Einzahlungen** im DB 41.02.02-Schiene betragen 133 Mio. EUR im BVA-E 2025. Sie enthalten neben den zweckgebundenen Einzahlungen zur Querfinanzierung für den Brenner Basistunnel (49 Mio. EUR) vor allem auch die einmalige Dividende der ÖBB-Personenverkehr AG iHv 80 Mio. EUR. Demnach gehen sie im BVA-E 2026 auf 49 Mio. EUR zurück.

Die Auszahlungen im **DB 41.02.04-Straße** sind nach dem Wegfall der Transferzahlungen für die Stadtstraße in Wien⁸ mit 16 Mio. EUR vergleichsweise gering.

⁸ Gemäß § 10 (4) Bundesstraßengesetz erhält das Land Wien entsprechend dem Baufortschritt einen Zuschuss iHv insgesamt 231,6 Mio. EUR für die Verbindung von A 23 und S 1 bei der Seestadt Aspern. Im Jahr 2024 wurden 104 Mio. EUR ausbezahlt.



Budgetierte Einzahlungen iHv 102 Mio. EUR bestehen überwiegend aus Geldstrafen (95 Mio. EUR).

Die Auszahlungen des **DB 41.02.05-Luft** betreffen hauptsächlich Transfers an die Austro Control GmbH. Im BVA-E 2025 sind 14,4 Mio. EUR veranschlagt, in den Jahren 2023 und 2024 waren die Auszahlungen wegen Abrechnungsresten geringer, im Erfolg 2022 betrugen sie 14,0 Mio. EUR.

Im **DB 41.02.06-Wasser** sind 73 Mio. EUR im BVA-E 2025 veranschlagt. Davon entfallen 45 Mio. EUR auf zweckgebundene Auszahlungen für Hochwasserschutzmaßnahmen mit Mitteln aus dem Katastrophenfonds (+8 Mio. EUR im Vergleich zum Erfolg 2024). Die via donau erhält für Schleusenaufsicht und Wasserstraßenerhaltung gemäß § 18 Abs. 1 bis 3 Wasserstraßengesetz 20 Mio. EUR. Die budgetierten Einzahlungen dieses Detailbudgets (44 Mio. EUR) stammen überwiegend aus dem Transfer innerhalb des Bundes aus dem Katastrophenfonds (42 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 gleichnamigen DB 41.03.01 und werden zweckgebunden an die Verkehrsunternehmen für ihre Leistungen für Klimaticketbesitzer:innen ausbezahlt. Diese budgetierten Ein- und Auszahlungen betragen 286 Mio. EUR im BVA-E 2025 sowie 339 Mio. EUR im BVA-E 2026. Für die Abgeltung an die Verkehrsunternehmen zusätzlich benötigte Mittel werden aus dem Bundeshaushalt getragen. Dafür sind 274 Mio. EUR (BVA-E 2025) bzw. 251 Mio. EUR (BVA-E 2026) budgetiert.

Für die **regionalen Klimatickets** sind Zahlungen iHv 220 Mio. EUR (BVA-E 2025) bzw. 225 Mio. EUR (BVA-E 2026) budgetiert. Die Aufteilung auf die Bundesländer erfolgt gemäß Bevölkerungszahl.

In einer Nettodarstellung, unter Berücksichtigung der Einzahlungen, betragen die budgetierten Kosten für das österreichweite und die regionalen Klimatickets daher 494 Mio. EUR im Jahr 2025 bzw. 477 Mio. EUR im Jahr 2026.



4.3 Ökonomische Gliederung im Finanzierungshaushalt

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Entwicklung des Finanzierungshaushaltes nach der ökonomischen Gliederung:

Tabelle 9: Ökonomische Gliederung im Finanzierungshaushalt (2024 bis 2026)

UG 41 in Mio. EUR	v. Erfolg 2024	BVA-E 2025	Diff. BVA-E 2025 - v. Erfolg 2024	BVA-E 2026	Diff. BVA-E 2026 - BVA-E 2025
Auszahlungen	5.357	6.029	+673	+12,6%	6.592
Personal	113	93	-20	-17,8%	85
Bezüge	86	71	-15	-17,3%	64
Gesetzlicher Sozialaufwand	20	17	-3	-16,0%	16
weitere Auszahlungen für Personal	7	5	-2	-28,8%	5
Betrieblicher Sachaufwand	478	626	+148	+30,9%	654
Aufwand für Werkleistungen	455	606	+150	+33,0%	635
weitere Auszahlungen für betrieblichen Sachaufwand	23	21	-2	-10,8%	19
Transfers	4.765	5.309	+545	+11,4%	5.848
an öffentl. Körperschaften und Rechtsträger	364	370	+6	+1,5%	336
an Unternehmen	4.397	4.935	+538	+12,2%	5.507
weitere Auszahlungen für Transfers	4	5	+1	+19,8%	5
weitere Auszahlungen	1	1	+0	+19,9%	4
Einzahlungen	1.031	1.168	+137	+13,3%	1.269
Abgabenähnliche Erträge	6	4	-2	-29,7%	4
Einzahlungen aus wirtschaftlicher Tätigkeit	261	287	+26	+9,9%	340
Kostenbeiträge und Gebühren	49	43	-7	-13,4%	42
Einzahlungen aus Transfers	263	349	+87	+33,0%	482
von Unternehmen	219	304	+84	+38,3%	436
innerhalb des Bundes	42	45	+3	+6,1%	46
weitere Einzahlungen aus Transfers	1	1	-0	-5,0%	1
Sonstige Einzahlungen	197	180	-17	-8,5%	96
Finanzerträge	255	305	+50	+19,5%	305
weitere Einzahlungen	0	0	+0	+31,3%	0

Abkürzungen: öffentl. ... öffentliche, u. ... und.

Quellen: BVA-E 2025 und 2026.

Jeweils knapp 90 % der **Auszahlungen** in der UG 41-Mobilität entfallen auf **Transfers** (BVA-E 2025: 5,3 Mrd. EUR). Darunter sind der Großteil Transfers an Unternehmen (Zuschussverträge an ÖBB-Infrastruktur AG, Verkehrsdiensteverträge an ÖBB-Personenverkehr AG und Privatbahnen, Förderungen von regionalen Klimatickets, Schienengüterverkehrsförderung, E-Mobilitätsförderungen). Transfers an öffentliche Körperschaften und Rechtsträger betreffen vor allem den KLI.EN und die Zuschüsse für die U-Bahn in Wien.

Etwa 10 % der Auszahlungen sind **betrieblicher Sachaufwand** (BVA-E 2025: 626 Mio. EUR), der insbesondere aus Werkleistungen besteht. Dazu zählen die Auszahlungen für das Klimaticket Österreich. Auszahlungen für **Personal** (BVA-E 2025: 93 Mio. EUR) betreffen neben der Zentralstelle vor allem das Österreichische Patentamt.

Einzahlungsseitig entfallen 349 Mio. EUR bzw. 30 % im BVA-E 2025 auf Transfers. Darunter fallen die von der ASFINAG eingehobenen Mauteinnahmen zur Anlastung externer Kosten und der Querfinanzierung für den Brenner Basistunnel sowie die Transfers innerhalb des Bundes aus dem Katastrophenfonds. Einzahlungen aus wirtschaftlicher Tätigkeit (BVA-E 2025: 287 Mio. EUR bzw. 25 %) bestehen vor allem aus den Erlösen aus dem Verkauf des Klimaticket Österreich. Die Finanzerträge beinhalten die ASFINAG-Dividende (BVA-E 2025: 305 Mio. EUR bzw. 26 %), während die ÖBB-Personenverkehr-Dividende (BVA-E 2025: 80 Mio. EUR) als sonstige Einzahlung veranschlagt wird.

4.4 Überleitung in den Ergebnishaushalt

Die nachfolgende Tabelle zeigt die wesentlichen Unterschiede zwischen den Auszahlungen im Finanzierungshaushalt und den Aufwendungen im Ergebnishaushalt:

Tabelle 10: Überleitung von Auszahlungen zu Aufwendungen (2024 bis 2026)

UG 41		v. Erfolg 2024	BVA-E 2025	BVA-E 2026
FH	Auszahlungen	5.357	6.029	6.592
	Personal	113	93	85
	Betrieblicher Sachaufwand	478	626	654
	Transfers	4.765	5.309	5.848
	Finanzaufwand	0	0	0
	Investitionstätigkeit	1	1	4
	Darlehen und Vorschüsse	0	0	0
	Investitionstätigkeit	-1	-1	-4
	Darlehen und Vorschüsse	-0	-0	-0
	Personal	+3	+6	+4
Überleitung	Dotierung von Personalrückstellungen	+4	+4	+2
	Periodenabgrenzung	-1	+2	+2
	Betrieblicher Sachaufwand	+10	+18	+18
	Abschreibungen auf Vermögenswerte	+6	+7	+7
	Forderungswertberichtigung	+0	+0	+0
	Verluste aus dem Abgang von Anlagevermögen	+0	+0	+0
	Dotierung von Prozesskostenrückstellungen	+3	+8	+8
	Dotierung von sonstigen Rückstellungen	+0		
	Sonstiges	+0	+0	+0
	Periodenabgrenzung	+1	+3	+3
Transfers	Transfers	+1.180	+5.334	+2.969
	Wertberichtigungen auf Transferforderungen		+0	+0
	Periodenabgrenzung	+1.180	+5.334	+2.969
Finanzaufwand	Finanzaufwand	+1		
	Beteiligungsbewertung	+1		
	Überleitung gesamt	+1.192	+5.356	+2.987
EH	Aufwendungen	6.549	11.386	9.579
	Personal	115	99	89
	Betrieblicher Sachaufwand	489	644	672
	Transfers	5.944	10.644	8.818
	Finanzaufwand	1	0	0

Abkürzungen: EH ... Ergebnishaushalt, FH ... Finanzierungshaushalt.

Quellen: BVA-E 2025 und 2026.



Die Aufwendungen des Ergebnishaushalts der UG 41-Mobilität sind im BVA-E 2025 mit 11,4 Mrd. EUR um 5,4 Mrd. EUR höher als die 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.

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. Im Erfolg 2024 waren die Aufwendungen für die Zuschussverträge daher um 1,2 Mrd. EUR höher als die Auszahlungen.

Im BVA-E 2025 ist der veranschlagte Unterschied mit um 5,3 Mrd. EUR höheren Aufwendungen als Auszahlungen für die Zuschussverträge besonders stark. Dabei tritt ein Nachholeffekt aus den vergangenen Jahren auf, weil sich die derzeit gültigen Zuschussverträge noch auf den Rahmenplan 2022-2027 beziehen und niedrigere Zinsannahmen beinhalten.⁹ Dem BVA-E 2025 liegt die Annahme zugrunde, dass die Zuschussverträge 2025-2030 mit höheren Zinsannahmen und damit Verbindlichkeiten im Jahr 2025 beschlossen werden. Dann würde es im Ergebnishaushalt im Jahr 2025 nach dem Abschluss neuer Zuschussverträge zu einem Nachholeffekt mit besonders hohen Aufwendungen kommen.

⁹ Der ÖBB-Rahmenplan 2022-2027 wurde im November 2021 beschlossen und die zugehörigen Zuschussverträge mit der ÖBB-Infrastruktur AG im Dezember 2022 abgeschlossen.



4.5 Förderungen

Die nachstehende Tabelle zeigt die Entwicklung der direkten Förderungen auf Grundlage der Abgrenzungen des Förderungsberichts:

Tabelle 11: Direkte Förderungen (2024 bis 2026)

in Mio. EUR	v. Erfolg 2024	BVA-E 2025	Diff. BVA-E 2025 - v. Erfolg 2024	BVA-E 2026	Diff. BVA-E 2026 - BVA-E 2025		
Auszahlungen	557	894	+337	+60,6%	832	-62	-7,0%
Klima- und Energiefonds (KLI.EN)	143	229	+87	+60,5%	204	-25	-10,9%
E-Mobilität, aktive Mobilität (exkl. KLI.EN)	65	240	+174	+266,4%	204	-36	-15,0%
E-Mobilität (exkl. KLI.EN)	7	178	+171	-	141	-37	-20,9%
Aktive Mobilität	8	11	+3	+33,6%	12	+1	+11,1%
Emissionsfreie Busse (RRF)	50	51	+1	+1,7%	51	0	0,0%
Schienengüterverkehrsförderung	200	214	+14	+6,8%	215	+1	+0,5%
Mittelfristiges Investitionsprogramm für Privatbahnen	51	88	+38	+74,0%	89	+0	+0,3%
Stadtregionalbahnen	2	3	+1	+40,8%	2	-2	-49,6%
Zuschuss für U-Bahn Wien	78	78	0	-	78	0	0,0%
Hochwasserschutz (Katastrophenfonds)	11	19	+8	+68,2%	18	-1	-5,7%
Sonstige Auszahlungen	6	23	+17	+276,7%	22	-0	-0,9%

Quellen: BMF, BVA-E 2025 und 2026.

 saldenverschlechternd  saldenverbessernd

Die direkten Förderungen werden im BVA-E 2025 mit 894 Mio. EUR um 337 Mio. EUR höher veranschlagt als im Erfolg 2024. Das liegt vor allem an den Voranschlagsunterschreitungen beim KLI.EN und der E-Mobilitätsförderung im Jahr 2024, sodass der Vergleichswert (Erfolg 2024) deutlich niedriger als der BVA 2024 ist. Im BVA-E 2026 ist ein Rückgang um 62 Mio. EUR budgetiert. Nicht als Förderung klassifiziert sind die Zuschüsse an die ÖBB-Infrastruktur AG.



4.6 Rücklagen

Die nachstehende Tabelle weist den Stand der Rücklagen mit Ende 2023 sowie den vorläufigen Stand zum 31. Dezember 2024 aus. Nach Abzug der in den BVA-E 2025 und 2026 budgetierten Rücklagenentnahmen ergibt sich der in der Tabelle ausgewiesene Rücklagenrest.

Tabelle 12: Rücklagengebarung (2023 bis 2026)

UG 41 in Mio. EUR	Stand zum 31.12.2023	Vorläufiger Stand zum 31.12.2024	Stand zum 31.03.2025	Budgetierte RL-Entnahme		Rücklagen- rest
				BVA-E 2025	BVA-E 2026	
Rücklagen Gesamt	2.010	2.442	2.442	25	20	2.397
Detailbudgetrücklagen	1.617	2.030	2.030	22	19	1.989
Zweckgebundene Einzahlungsrücklagen	393	412	412	3	1	408
Anteil Rücklagenrest am BVA-E 2025:						40%

Abkürzung: RL-Entnahme ... Rücklagenentnahme.

Anmerkung: Detailbudgetrücklagen sind bei der Verwendung nicht mehr an den Zweck der ursprünglichen Veranschlagung gebunden. Zweckgebundene Einzahlungsrücklagen dürfen nur für den vorgesehenen Zweck verwendet werden.

Quellen: Rücklagenbericht 2024 (Vorläufiger Gebarungserfolg 2024), BVA-E 2025 und 2026.

Die UG 41-Mobilität verfügte zum 31. Dezember 2024 über Rücklagen iHv 2.442 Mio. EUR, wovon 2.030 Mio. EUR auf **Detailbudgetrücklagen** entfielen. Diese betrafen wegen Voranschlagsunterschreitungen in der Vergangenheit insbesondere das DB 41.01.02-Klima- und Energiefonds (KLI.EN; 601 Mio. EUR), das DB 41.02.02-Schiene (452 Mio. EUR), das DB 41.03.01-Klimaticket (320 Mio. EUR), sowie das DB 41.02.01-Gesamtverkehr und Beteiligungen im Verkehr (456 Mio. EUR inkl. RRF). In den BVA-E 2025 und 2026 sind Entnahmen iHv 22 Mio. EUR bzw. 19 Mio. EUR insbesondere für das Klimaticket budgetiert.

Zweckgebundene Einzahlungsrücklagen betrugen Ende 2024 insgesamt 412 Mio. EUR. Der Großteil der zweckgebundenen Rücklagen betrifft Katastrophenfondsmittel im DB 41.02.06-Wasser (279 Mio. EUR). Die Rücklage aus zweckgebundenen Einzahlungen beim Klimaticket betrug 29 Mio. EUR. In den BVA-E 2025 und 2026 sind Entnahmen iHv 3,3 Mio. EUR bzw. 1,0 Mio. EUR im DB 41.02.06 budgetiert.

Daraus ergibt sich ein Rücklagenrest von 2.397 Mio. EUR. Mit Zustimmung des Bundesministers für Finanzen können Rücklagen im Budgetvollzug entnommen werden. Wenn Rücklagen entnommen werden müssen, weil die Auszahlungen für Zusagen aus der Vergangenheit erst ab 2025 schlagend werden, wirken sie defiziterhöhend.



5 Personal

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

Tabelle 13: Planstellenverzeichnis¹⁰ (2023 bis 2029)

UG 41	BFG 2023	BFG 2024	Umschichtung BMG-Nov.	BFG 2025	BFG 2026	BFRG 2027	BFRG 2028	BFRG 2029
Planstellen <i>in Planstellen</i>	1.269	1.303	-332	971	971	971	971	971
Personalstand <i>zum 31.12.</i>	<i>zum 31.12.</i>			<i>Zielwert</i>	<i>Zielwert</i>	<i>Zielwert</i>		
<i>in VBÄ</i>	1.094	1.100		955	955	955		
Personalaufwand im Ergebnishaushalt <i>Erfolg</i>	<i>v. Erfolg</i>			<i>BVA-E</i>	<i>BVA-E</i>			
<i>in Mio. EUR</i>	103	115		99	89			

Anmerkung: In den vergangenen Jahren wurden jeweils gemeinsam mit dem Budget neue VBÄ-Zielwerte zur mittelfristigen Aufnahmepolitik als Ministerratsvortrag beschlossen und dem Nationalrat mit den Budgetunterlagen vorgelegt. Mit den Budgets 2025 und 2026 wurde kein solcher Ministerratsbeschluss gefasst, weshalb die Tabelle die letztverfüglichen VBÄ-Zielwerte aus der [Beilage zum Ministerratsvortrag 106/25](#) vom 25. September 2024 enthält.

Quellen: BRA 2023, BVA-E 2025 und 2026, Personalpläne 2023 und 2024 in der jeweils letztgültigen Fassung, Anlage IV: Personalplan zu den BFG 2025 und 2026, BFRG 2025-2028 und 2026-2029 (Grundzüge des Personalplans), VBÄ-Zielwerte gemäß Beilage zum Ministerratsvortrag 106/25 vom 25. September 2024 laut BKA angepasst um die BMG-Novelle 2025 auf Basis der Ressortmeldungen.

Ab dem Jahr 2025 sind im Personalplan der UG 41-Mobilität 971 Planstellen vorgesehen. Im Vergleich zu 2024 kommt es zu einem Rückgang um 332 Planstellen, weil diese durch die Kompetenzänderungen mit der BMG-Novelle 2025 in die UG 42-Land- und Forstwirtschaft, Regionen und Wasserwirtschaft (252 Planstellen) bzw. UG 40-Wirtschaft (80 Planstellen) umgeschichtet wurden. Dem Ressort ist laut Ministerratsvortrag 106/25 vom 25. September 2024 unter Berücksichtigung der Umschichtungen ab dem Jahr 2025 ein Zielwert an Vollbeschäftigteäquivalente (VBÄ-Zielwert) von 955 vorgegeben.

¹⁰ Erläuterungen zu den Begriffen in der Tabelle:

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

Vollbeschäftigteäquivalente (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 2023 und 2024). 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 2025, 2026 und 2027). 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.



6 Beteiligungen

In der UG 41-Mobilität bestehen finanzielle Verflechtungen mit drei der wirtschaftlich bedeutendsten Einheiten laut Beteiligungsbericht 2025 und 2026:

- ◆ **ÖBB-Konzern:** Vor allem Auszahlungen des Bundes für die Zuschüsse an die ÖBB-Infrastruktur AG und die Verkehrsdiesteverträge sowie Einzahlungen im Jahr 2025 aus der Dividende der ÖBB-Personenverkehr AG.
- ◆ **ASFINAG:** Einzahlungen im Bundeshaushalt aus der Dividende und den Maut-einnahmen aus der Anlastung externer Kosten und der Querfinanzierung für den Brenner Basistunnel.
- ◆ **Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG):** Aufwands-deckung für Personal und Sachausgaben (BVA-E 2025: 16 Mio. EUR).

Darüber hinaus wird die Eigentümerfunktion für folgende Beteiligungen wahrgenommen:

- ◆ **Austria Tech** – Gesellschaft des Bundes für technologiepolitische Maßnahmen GmbH,
- ◆ **Austro Control** Österreichische Gesellschaft für Zivilluftfahrt mit beschränkter Haftung (ACG),
- ◆ **Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb** GmbH,
- ◆ **Lokalbahn Lambach-Vorchdorf-Eggenberg** AG,
- ◆ **One Mobility** GmbH,
- ◆ **Schienen-Control** Österreichische Gesellschaft für Schienenverkehrs-marktregulierung mbH,
- ◆ **Via Donau** - Österr. Wasserstraßen-GmbH.



7 Wirkungsorientierung

7.1 Überblick

Im Anhang zur Analyse werden die Wirkungsziele, die Maßnahmen und die Kennzahlen der Untergliederung aus den BVA-E 2025 und 2026 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
<u>Wirkungsziel-Landkarte</u>	Wirkungsziele aller Untergliederungen der BVA-E 2025 und 2026 inklusive Vergleich zum Jahr 2024
<u>Gleichstellungsziel-Landkarte</u>	Wirkungsziele, Maßnahmen und Kennzahlen aller Untergliederungen der BVA-E 2025 und 2026 aus dem Gleichstellungsbereich
<u>Sustainable Development Goals-Landkarte</u>	Überblick über den Beitrag der Wirkungsorientierung zur Umsetzung der SDGs ¹¹
<u>Klima- und Umweltziel-Landkarte</u>	Wirkungsziele, Maßnahmen und Kennzahlen der BVA-E 2025 und 2026 mit Bezug zum Klima- und Umweltschutz

Das BMIMI hat in den BVA-E 2025 und 2026 für die UG 41-Mobilität insgesamt vier Wirkungsziele festgelegt. Seit der Überarbeitung im BVA 2023 sind diese unverändert geblieben. Im Bericht zur Wirkungsorientierung 2023 wurde das Wirkungsziel zur Verkehrssicherheit als teilweise und das zur Mobilitätswende als überwiegend erreicht beurteilt. Zur Gänze erreicht wurden die Wirkungsziele zur Sicherung der Mobilität von Menschen und Gütern unter Berücksichtigung sozialer und wirtschaftlicher Nachhaltigkeit und zu Women in Transport. Die Wirkungsziele leisten einen Beitrag zu mehreren UN-Zielen für eine nachhaltige Entwicklung (Sustainable Development Goals – SDGs).

¹¹ Die Ressorts haben ihre Angaben zur Wirkungsorientierung auch den SDGs zugeordnet. Der Budgetdienst hat aufgrund dieser Zuordnung eine Landkarte erstellt, wobei er den Angaben zur Wirkungsorientierung zusätzlich Indikatoren aus dem EU-Indikatorenset gegenübergestellt hat.



Die Zielerreichung der Wirkungsziele wird mit 15 Kennzahlen gemessen. Bei mehreren Kennzahlen wurden die Zielwerte für 2025 angepasst. Die Kennzahl zum Anteil der Schiffe bei denen technische Mängel bei Kontrollen der Schifffahrtsaufsichten festgestellt wurden, entfiel.

7.2 Details zu den Wirkungsinformationen

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 2023 als teilweise erreicht beurteilt.

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 92,75 %, langfristig werden 95 % im Jahr 2030 angestrebt. Der Anteil der Lkw mit Mängeln mit Gefahr in Verzug bei technischen Unterwegskontrollen (Kennzahl 41.1.2) lag 2023 mit 24,88 % höher als angestrebt (24 %). Dieser Zielwert wird unverändert bis 2030 beibehalten. Die Kennzahl 41.1.3 zur Anzahl der (gewichteten) schwerwiegenden Personenschäden bei Eisenbahnunfällen im Verhältnis zur Verkehrsleistung verbesserte sich im Berichtsjahr 2023 auf etwa 108 und lag damit deutlich besser als der Zielwert, welcher dem europäischen Referenzwert entspricht. Das Sicherheitsniveau ist in Österreich damit höher als im EU-Durchschnitt (etwa 331). Die im BVA 2024 eingeführte Kennzahl 31.1.4, welche den Anteil der Schiffe mit technischen Mängeln bei Kontrollen misst, ist mit dem BVA-E 2025 wieder entfallen.

Wirkungsziel 2 („Forcierung der Mobilitätswende zur Erreichung der Klimaneutralität 2040“) wurde im Jahr 2023 als überwiegend erreicht beurteilt. 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, 11 – Nachhaltige Städte und Gemeinden sowie 13 – Maßnahmen zum Klimaschutz.

Im Schienenpersonenverkehr war die Anzahl der Personenkilometer (Kennzahl 41.2.1) im Jahr 2023 mit 14,6 Mrd. Personenkilometer wieder höher als im Vorkrisenjahr 2019 (13,4 Mrd. Personenkilometer). Die Festlegung der Zielwerte (zumindest 13,22



Mrd. Personenkilometer) im Jahr 2027 erfolgte auf Basis von langfristigen Annahmen und wurde nicht angepasst. Beim Modal Split im Schienengüterverkehr (Kennzahl 41.2.2) setzte sich der rückläufige Trend beim Anteil mit 29 % im Jahr 2023 fort. Der Zielwert für das Jahr 2030 wurde nunmehr mit dem BVA-E 2025 von 33 % auf 29 % herabgesetzt. Diese beiden Kennzahlen sind auch auf EU-Ebene vergleichbar, wobei Österreich jeweils überdurchschnittlich abschneidet.

Zwei weitere 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 zwar hohe Wachstumsraten bei den emissionsfreien Antrieben. Im Jahr 2023 war der Anteil mit 19,9 % aber unter dem Zielwert von 25 %. Der Zielwert für das Jahr 2025 wurde nunmehr auf 22 % abgesenkt. Bei den schweren Lkw war dieser Anteil im Jahr 2023 nur 0,42 % und damit zwar höher als das Ziel (0,3 %). Der Zielwert für das Jahr 2025 wurde aber von 10 % auf 3 % herabgesetzt.

Kennzahl 41.2.5 zu den CO₂-Emissionen im Verkehr wurde mit dem BVA 2024 eingeführt. Mit dieser kann die Wirkung der Maßnahmen im Mobilitätsbereich gemessen werden. Im Jahr 2023 betragen sie 19,8 Mio. Tonnen CO₂-Äquivalent (t CO₂eq), bis zum Jahr 2027 wird ein Rückgang auf 18 Mio. t CO₂eq angestrebt. Im Vergleich zum BVA 2024 ist nunmehr kein Zielwert bis 2030 mehr enthalten.

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. Im Jahr 2023 wurde es als zur Gänze erreicht beurteilt.

Kennzahl 41.3.1 misst den Anteil der Wohnbevölkerung mit einer Gütekategorie für die Anbindung an den Öffentlichen Verkehr von zumindest „E“. Im ländlichen Raum würde das einer zumindest sehr guten Basiserschließung entsprechen. Im Jahr 2023 lag der Anteil der Wohnbevölkerung bei 64,6 %, das Ziel für 2025 wurde auf 65,5 % angehoben. Die Länge des sicheren Radverkehrsnetzes (Kennzahl 41.3.2) stieg im Jahr 2023 weiter deutlich auf 18.229 Kilometer (km) und der Zielwert für das Jahr 2025 wurde von 15.000 km (BVA 2024) auf 18.900 km angepasst.



Der Elektrifizierungsgrad im ÖBB Streckennetz (Kennzahl 41.3.3) lag im Jahr 2023 mit 76,3 % über dem Zielwert (76 %). Bis zum Jahr 2030 soll der Elektrifizierungsgrad schrittweise auf 85 % angehoben werden. Der Anteil der Fahrgäste an barrierefreien Bahnhöfen an den insgesamt Bahnreisenden (Kennzahl 41.3.4) stieg im Jahr 2023 weiter auf 87 %. Bis zum Jahr 2027 sollen 90 % erreicht werden.

Beim Klimaticket war die Marktdurchdringung (Kennzahl 41.3.5) mit 16,3 % der Bevölkerung im Jahr 2023 höher als beim initialen Zielpfad (11,5 %). Der Zielwert für 2025 wurde nunmehr auf 16,8 % angehoben.

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 wurde im Jahr 2023 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 2023 lag dieser mit 27,4 % über dem Ziel (25,5 %). Der Zielwert für 2025 wurde nunmehr auf 28,0 % angehoben. Der Frauenanteil in Führungspositionen in diesen Unternehmen (Kennzahl 41.4.2) war im Jahr 2023 mit 24,1 % ebenfalls über dem Ziel (21,5 %), sodass das Ziel für 2025 auf 24,5 % 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 2022 und 2023 auch die jeweiligen Zielzustände gegenübergestellt. Der Grad der Zielerreichung wird 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 2025 und 2026 mit BVA 2024)	
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 Zivilluftfahrtbehörden					
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	%					
	2022	2023	2024	2025	2026	2030
Zielzustand	90	92,75	92,75	92,75	92,75	95
Istzustand	92,75	92,75				
Zielerreichung	über Zielzustand	= 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. Der Zeitpunkt für eine erneute Validierung kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht angegeben.</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	%					
	2022	2023	2024	2025	2026	2030
Zielzustand	24	24	24	24	24	24
Istzustand	23,84	24,88				
Zielerreichung	über Zielzustand	unter 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. Die Zahl der kontrollierten Fahrzeuge lag 2023 mit knapp über 24 000 um etwa 10% höher als 2022.</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					
	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Zielzustand	≤ 329	≤ 329	≤ 329	≤ 329	≤ 329	≤ 329
Istzustand	119,06	108,25				
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 2021 bei rund 318,7, im Jahr 2022 bei rund 360,46 und im Jahr 2023 bei rund 331,26. Die mit der Entwicklung dieser Kennzahl in Verbindung stehenden Tätigkeiten, Entwicklungen und Erfahrungen können dem Jahresbericht der nationalen Sicherheitsbehörde gemäß § 13a des Eisenbahngesetz 1957 – EisbG entnommen werden. Dieser ist unter www.bmimi.gv.at abrufbar. Der aktuelle im Jahr 2025 veröffentlichte Bewertungsbericht befasst sich mit dem Ergebnis für das Berichtsjahr 2023 und es wird daher der Istzustand 2023 als letzter verfügbarer Wert erfasst.					

Wirkungsziel 2

Forcierung der Mobilitätswende zur Erreichung der Klimaneutralität 2040.

Maßnahme

- 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. Im Regierungsprogramm 2025-2029 bekennt sich die Bundesregierung zum Green Deal der EU und setzt sich für eine effektive Umsetzung der entsprechenden Rechtsakte des "Fit for 55"-Pakets ein.



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					
	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Zielzustand	10,85	12,27	> 13,02	> 13,08	> 13,15	> 13,22
Istzustand	12,9	14,6				
Zielerreichung	über Zielzustand	über Zielzustand				
	Die COVID-19-Pandemie hatte starke Auswirkungen auf die Kennzahl. Aufgrund der 2021 weiter bestehenden Reiserestriktionen (2. und 3. Welle) war weiterhin ein Nachfragerückgang gegeben. Im Jahr 2022 hat sich die Nachfrage wieder erholt. 2023 konnte das Vor-COVID-19-Niveau wieder erreicht werden. Die Festlegung der Zielzustände ab 2025 erfolgte auf Basis von langfristigen Planungen unter der Annahme, dass die Nachfrage im Schienenpersonenverkehr über einen längeren Zeithorizont grundsätzlich schwanken kann.					

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	%					
	2022	2023	2024	2025	2026	2030
Zielzustand	30	30	30	28	28	29
Istzustand	30,2	29				
Zielerreichung	über Zielzustand	unter Zielzustand				
	Der Modal Split ist eine Kennzahl, die den Anteil eines Verkehrsträgers an der gesamten Verkehrsleistung angibt. Für das BMIMI 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 Mobilitätmasterplan 2030 als wichtiges Ziel definiert, stellt aber aufgrund unterschiedlicher Rahmenbedingungen und Trends des europäischen Verkehrsmarktes und der Infrastruktur eine besondere Herausforderung dar: - Der Modal Split im Bereich der Schiene ist in Österreich bereits heute durch einen im Europäischen Vergleich hohen Anteil gekennzeichnet. - Derzeit stellt sich das Umfeld für den Schienengüterverkehr sehr ungünstig dar, beispielsweise durch die umfassenden Infrastruktursperren im deutschen Eisenbahnnetz in den nächsten Jahren. Trotz gezielter Förderungen und begleitender Strategien zu einer Anpassung des Transportsektors ist in den nächsten Jahren mit einem leichten Rückgang des Modal Split zu rechnen. Mittelfristig können die Effekte des laufenden Infrastrukturausbaus und Ausrollung technologischer Neuerungen (z.B. DAK, ETCS) Verbesserungen bringen. - Kurzfristig ist, da die derzeit ungünstige Wirtschaftsentwicklung verstärkt die Schiene trifft, mit einem weiteren Rückgang des Schienenanteils im Modal Split zu rechnen. Für das Jahr 2023 liegen noch keine Daten von Eurostat vor, die Daten von Statistik Austria weisen einen Rückgang des Bahnanteils auf. Der angegebene Istzustand für 2023 ist ein Schätzwert basierend auf den Werten von Statistik Austria. 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.					



Kennzahl 41.2.3	Anteil der Personenkraftfahrzeuge (Klasse M1) mit emissionsfreien Antrieben an den Neuzulassungen					
Berechnungsmethode	Erfassung PKW-Neuzulassungen durch Statistik Austria					
Datenquelle	Bundesanstalt Statistik Österreich					
Messgrößenangabe	%					
	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Zielzustand	nicht verfügbar	25	30	22	26	32
Istzustand	15,9	19,9				
Zielerreichung	-	unter Zielzustand				
	<p>Für die Zielsetzung der Bundesregierung, Klimaneutralität in Österreich bis 2040 zu erreichen, ist es erforderlich, das Verkehrssystem nach dem Prinzip „Verkehr vermeiden, Verkehr verlagern und Verkehr verbessern“ zu transformieren. Jene Anteile, des motorisierten Verkehrs, die nicht vermieden oder auf den Umweltverbund verlagert werden können müssen durch emissionsfreie Antriebsformen ersetzt werden.</p> <p>2024 ist die Kennzahl rückläufig. Mehrere Faktoren lassen wieder einen Zuwachs der Kennzahl ab 2025 erwarten:</p> <ul style="list-style-type: none">- Einsetzen des verschärften Zielniveaus der EU CO2-Flottengrenzwerte für die Fahrzeughersteller mit -15% von 2025 bis 2029- Die Förderangebote des Bundes für emissionsfreie Pkw sowie Ladeinfrastruktur <p>Zu den emissionsfreien Antrieben zählen sowohl batterieelektrische Fahrzeuge (BEV) als auch Wasserstoff-Brennstoffzellenfahrzeuge (FCEV). Im Jahr 2023 wurden 47.621 BEV und 10 FCEV der Klasse M1 neu zugelassen.</p>					

Kennzahl 41.2.4	Anteil der schweren Lastkraftfahrzeuge (N3) mit emissionsfreien Antrieben an den Neuzulassungen					
Berechnungsmethode	Erfassung LKW-Neuzulassungen durch Statistik Austria					
Datenquelle	Bundesanstalt Statistik Österreich					
Messgrößenangabe	%					
	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Zielzustand	nicht verfügbar	0,3	1,5	3	5	9
Istzustand	0,55	0,42				
Zielerreichung	-	über Zielzustand				
	<p>Für die Zielsetzung der Bundesregierung, Klimaneutralität in Österreich bis 2040 zu erreichen, ist es erforderlich, das Verkehrssystem nach dem Prinzip „Verkehr vermeiden, Verkehr verlagern und Verkehr verbessern“ zu transformieren. Jene Anteile des Straßengüterverkehrs, die nicht vermieden oder auf umweltfreundliche Transportmodi (Schiene, Schiff) verlagert werden können, müssen mittels emissionsfreier Antriebsformen transportiert werden.</p> <p>Auf Basis u.a. folgender Faktoren, wird mit einem sukzessiven Anstieg der emissionsfreien Neuzulassungen gerechnet:</p> <ul style="list-style-type: none">- Sukzessive Erweiterung der Angebotspalette emissionsfreier Fahrzeuge bei sinkenden Preisen sowohl bei der Anschaffung als auch im laufenden Betrieb (insb. durch die Umstellung von Kleinserien- auf Serienherstellung)- Aufbau der Ladeinfrastruktur und Umsetzung der Vorgaben aus der EU-Verordnung zum Aufbau alternativer Infrastruktur (AFIR)- Mautbonus für emissionsfreie Fahrzeuge in Österreich- ENIN Förderprogramm für die Anschaffung emissionsfreier Lkw und Errichtung von Infrastruktur- Ab 2025 gelten erstmals auch EU CO2-Flottenziele für die Fahrzeughersteller (minus 15% von 2025 bis 2029) <p>Zu den emissionsfreien Antrieben zählen sowohl batterieelektrische Fahrzeuge (BEV) als auch Wasserstoff-Brennstoffzellenfahrzeuge (FCEV). Im Jahr 2023 wurden 14 BEV der Klasse N3 neu zugelassen.</p>					



Kennzahl 41.2.5	CO2-Emissionen im Verkehr					
Berechnungsmethode	Berechnungen des Umweltbundesamtes im Zuge der Luftschatzstoff-Inventur für Treibhausgase					
Datenquelle	Umweltbundesamt					
Messgrößenangabe	tCO2eq (Tonnen CO2-Äquivalent)					
	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Zielzustand	-	nicht verfügbar	19,5	18,8	18,5	18
Istzustand	20,6	19,8				
Zielerreichung	-	-				
	Jährlich wird vom Umweltbundesamt bis zum 31. Juli die vorläufige Abschätzung für das Berichtsjahr X-1 in Form der sogenannten Nahzeitprognose veröffentlicht. Maßnahmen, welche die Entwicklung der Kennzahl positiv beeinflussen sind im Verkehrsbereich u.a. die kontinuierliche Erweiterung der Angebote im Öffentlichen Verkehr, die Weiterentwicklung der Förderungen für Elektromobilität sowie die CO2-Bepreisung für fossile Kraftstoffe, die ab 1.1.2027 vom europäischen ETS-2 System abgelöst werden soll.					

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 Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften 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)-Gütekategorie E oder besser wohnt					
Berechnungsmethode	Die ÖV-Gütekategorie 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-Gütekategorie 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 BMIMI und in Abstimmung mit der ÖROK. Bevölkerungsdaten: Statistik Austria					
Messgrößenangabe	%					
	2022	2023	2024	2025	2026	2030
Zielzustand	nicht verfügbar	59	65	65,5	65,8	67
Istzustand	63,7	64,6				
Zielerreichung	-	über Zielzustand				
	<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 BMIMI, 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 2023 hat der Indikator kontinuierlich zugenommen. In diesem Zeitraum fanden auch entsprechende Ausweitungen der VDV-Bestellungen und damit des ÖV-Angebots statt. 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					
	2022	2023	2024	2025	2026	2028
Zielzustand	nicht verfügbar	13.281	14.900	18.900	19.000	19.200
Istzustand	14.724	18.229				
Zielerreichung	-	über Zielzustand				
	<p>Vom derzeit für das Radfahren zulässigen Straßennetz in der Länge von rd. 175.000 Kilometer sind 2024 nur rd. 18.700 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. Auf allen anderen Straßen ist ein sicheres Radfahren im Mischverkehr nicht möglich. Durch die klimaaktiv mobil Förderung für Radprojekte von Bundesländern und Gemeinden sowie durch mehr Tempo 30 auf Nebenstraßen im Ortsgebiet in Folge von klimaaktiv mobil Beratungen soll die Länge des sicheren Radverkehrsnetzes erhöht werden. Der Zuwachs an Tempo 30 km/h Strecken auf Gemeindestraßen ist besonders volatil und hat neben der verbesserten Datenqualität in der GIP einen wichtigen Einfluss auf den Indikator.</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	%					
	2022	2023	2024	2025	2026	2030
Zielzustand	75	76	76	76,3	77,1	85
Istzustand	74,2	76,3				
Zielerreichung	unter Zielzustand	über 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>Aufgrund der Übernahme der GKB-Strecken (Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH) in das Netz der ÖBB-Infrastruktur AG erhöht sich ab dem Jahr 2024 die Anzahl der Streckenkilometer bei gleichbleibender Zahl der elektrifizierten Strecken-km. Dadurch kommt es zu einer prozentuellen Abnahme des Elektrifizierungsgrades ab 2024.</p> <p>Methodischer Hinweis:</p> <p>Im BVA 2024 ist es bei der zugrundeliegenden Berechnungsmethode zu einer Änderung gekommen. Bisher wurde der Indikator „betriebliche Länge“ verwendet, dieser wurde auf die „bauliche Länge“ umgestellt. 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 (pro Werktag, gemittelt) an barrierefreien Bahnhöfen und Haltestellen durch die Summe der gesamten Reisenden					
Datenquelle	ÖBB-Infrastruktur AG, Daten veröffentlicht auf https://infrastruktur.oebb.at/de/unternehmen/zahlen-daten-fakten					
Messgrößenangabe	%					
	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Zielzustand	nicht verfügbar	86	88	89	89	90
Istzustand	86	87				
Zielerreichung	-	über Zielzustand				
	<p>Ziel ist bis zum Jahr 2027 alle Verkehrsstationen Personenverkehr (VKS-P) mit mehr als 1.000 Reisenden pro Tag sowie weitere wichtige Verkehrsstationen (wie z.B. multimodale Umsteigeknoten, Points of interests (POI)) im Netz der ÖBB-Infrastruktur AG barrierefrei auszustalten. Das bedeutet, dass bis 2027 ca. 100 zusätzliche Bahnhöfe barrierefrei werden. Im Jahr 2025 sollen 89% der täglichen Ein- und Aussteiger barrierefreie Verkehrsstationen nutzen können. Bis zum Jahr 2027 soll dieser Anteil auf 90% und bis zum Jahr 2030 auf über 91% ansteigen.</p>					



Kennzahl 41.3.5	Marktdurchdringung des Klimatickets in % der Bevölkerung					
Berechnungsmethode	Marktdurchdringung: Anteil Summe Absatz Klimatickets (Österreich und Region) gemessen an Jahresschnittsbevölkerung Österreich des jeweiligen Kalenderjahres gemäß Statistik Austria.					
Datenquelle	BMIMI, Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften, Verkehrsunternehmen, Statistik Austria					
Messgrößenangabe	%					
	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Zielzustand	11,3	11,5	14,8	16,8	17	17,2
Istzustand	14,6	16,3				
Zielerreichung	über Zielzustand	über Zielzustand				
	<p>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 deutlich über den Planannahmen liegenden Markthochlaufphase wurden ab dem Zielzustand 2025 jährliche Steigerungsraten der Marktdurchdringung von 0,2 Prozentpunkten angenommen. Dass der Istzustand 2023 bereits deutlich über dem angestrebten Zielzustand liegt, zeigt den Erfolg der KlimaTicket-Reform.</p> <p>Methodischer Hinweis: Aufgrund einer Änderung der zugrundeliegenden Berechnungsmethode kommt es zu einer Anpassung der Istzustände ab 2023 und der Zielzustände ab 2025. Bisher wurde der Indikator auf Basis der Jahresschnittsbevölkerung Österreich 2019 gemäß Statistik Austria gemessen. Dieser soll nun auf die aktuelle Jahresschnittsbevölkerung Österreich des jeweiligen Kalenderjahres gemäß Statistik Austria umgestellt werden. Der Istzustand 2022 wird entsprechend der alten Berechnungsmethodik beibehalten. Durch die gestiegerte Nachfrage an Jahresnetzkarten zählen mit Dezember 2023 rund 16,3% aller in Österreich lebenden Menschen zu Stammkundinnen und Stammkunden des Öffentlichen Verkehrs.</p>					

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	BMIMI					
Messgrößenangabe	%					
	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Zielzustand	25	25,5	27	28	28,5	29
Istzustand	26,81	27,43				
Zielerreichung	über Zielzustand	über Zielzustand				
	Bei den rund 20 Mitgliedern der nationalen WiT-Plattform (Unternehmen aus dem Verkehrssektor) stieg der durchschnittliche Frauenanteil an der Gesamtzahl der Beschäftigten 2023 auf über 27%. Mit der Erarbeitung der nationalen WiT-Absichtserklärung inklusive eines umfassenden Maßnahmenbündels wurde das Ziel gesetzt, diesen Frauenanteil kontinuierlich zu erhöhen: zunächst auf 25% im Jahr 2022 und in den Folgejahren jährlich um jeweils mindestens 0,5%-Punkte. Da der Istzustand 2022 bereits über dem angestrebten Zielzustand liegt, erfolgte eine Anpassung der Zielzustände ab dem Jahr 2024. Auch in den Folgejahren wird weiterhin eine kontinuierliche Steigerung angestrebt.					

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	BMIMI					
Messgrößenangabe	%					
	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Zielzustand	21	21,5	22,5	24,5	25	25,5
Istzustand	22,37	24,08				
Zielerreichung	über Zielzustand	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 2023 auf über 24%. Mit der Erarbeitung der nationalen WiT-Absichtserklärung inklusive eines umfassenden Maßnahmenbündels wurde das Ziel gesetzt, diesen Frauenanteil kontinuierlich zu erhöhen: zunächst auf 21% im Jahr 2022 und in den Folgejahren jährlich um jeweils mindestens 0,5%-Punkte. Da der Istzustand 2022 bereits über dem angestrebten Zielzustand liegt, erfolgte eine Anpassung der Zielzustände ab dem Jahr 2024. Auch in den Folgejahren wird weiterhin eine kontinuierliche Steigerung angestrebt.					



Abkürzungsverzeichnis

Abs.	Absatz
ARP	Aufbau- und Resilienzplan
Art.	Artikel
ASFINAG	Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft
BFG	Bundesfinanzgesetz
BFRG	Bundesfinanzrahmengesetz
BIP	Bruttoinlandsprodukt
BKA	Bundeskanzleramt
BMF	Bundesministerium für Finanzen
BMIMI	Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur
BMLUK	Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Klima- und Umweltschutz, Regionen und Wasserwirtschaft
BMWET	Bundesministerium für Wirtschaft, Energie und Tourismus
BRA	Bundesrechnungsabschluss
Budgetbericht 2025 und 2026	Strategie- und Budgetbericht zu den BFG 2025 und 2026 sowie zu den BFRG 2025-2028 und 2026-2029
BVA	Bundesvoranschlag
BVA-E	Entwurf zum Bundesvoranschlag
B-VG	Bundes-Verfassungsgesetz
DB	Detailbudget(s)
EU	Europäische Union
EUR	Euro
exkl.	exklusive



GB	Globalbudget(s)
ggü.	gegenüber
iHv	in Höhe von
inkl.	inklusive
KLI.EN	Klima- und Energiefonds
Mio.	Million(en)
Mrd.	Milliarde(n)
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
RRF	Aufbau- und Resilienzfazilität
SCHIG	Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH
SDG(s)	Sustainable Development Goal(s)/ UN-Ziel(e) für eine nachhaltige Entwicklung
UG	Untergliederung(en)
v. a.	vor allem
VBÄ	Vollbeschäftigenäquivalent(e)
v. Erfolg 2024	vorläufiger Erfolg 2024
WFA	Wirkungsorientierte Folgenabschätzung(en)
z. B.	zum Beispiel



Tabellen- und Grafikverzeichnis

Tabellen

Tabelle 1:	Finanzierungshaushalt (2024 bis 2026).....	3
Tabelle 2:	Finanzierung der ÖBB-Infrastruktur AG	8
Tabelle 3:	Beiträge zur Konsolidierung in der UG 41-Mobilität und bei der ÖBB-Infrastruktur AG.....	10
Tabelle 4:	Einsparungen in der Verwaltung laut Budgetbericht 2025 und 2026	12
Tabelle 5:	Veränderungen der Auszahlungsobergrenzen (2025 bis 2029)	13
Tabelle 6:	Veränderungen der Aus- und Einzahlungen (2024 bis 2026).....	15
Tabelle 7:	Aus- und Einzahlungen nach Globalbudgets (2024 bis 2026)	18
Tabelle 8:	Auszahlungen Klima- und Energiefonds (UG 40, 41 und 43).....	19
Tabelle 9:	Ökonomische Gliederung im Finanzierungshaushalt (2024 bis 2026)....	22
Tabelle 10:	Überleitung von Auszahlungen zu Aufwendungen (2024 bis 2026).....	23
Tabelle 11:	Direkte Förderungen (2024 bis 2026).....	25
Tabelle 12:	Rücklagengebarung (2023 bis 2026).....	26
Tabelle 13:	Planstellenverzeichnis (2023 bis 2029)	27

Grafiken

Grafik 1:	Entwicklung der Auszahlungen (2024 bis 2029)	4
Grafik 2:	Entwicklung der Einzahlungen (2024 bis 2029).....	5
Grafik 3:	Investitionsentwicklung der ÖBB-Infrastruktur AG	7