Bundeskanzleramt

Daten ebenfalls verfügbar unter
wirkungsmonitoring.gv.at

2025

Bericht zur Wirkungsorientierung 2024

gemäß § 68 Abs. 5 BHG 2013 iVm
§ 7 Abs. 5 Wirkungscontrollingverordnung

Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur
UG 34, UG 41

Impressum

Medieninhaberin, Verlegerin und Herausgeberin:
Bundeskanzleramt
Sektion III – Öffentlicher Dienst und Verwaltungsinnovation
Sektionschef Mag. Andreas Buchta-Kadanka
Hohenstaufengasse 3, 1010 Wien
bka.gv.at

Redaktion und Gesamtumsetzung: Mag. (FH) Stefan Lindeis, Abteilung III/10
Verlags- und Herstellungsort: Wien, Oktober 2025

Datenstand aller Angaben: 29. August 2025

Grafiken: Lekton Grafik & Web development (Überarbeitung durch BKA Design & Grafik)
Fotonachweis: BKA/Regina Aigner (Cover)
Gestaltung: BKA Corporate Identity & Kommunikationsdesign

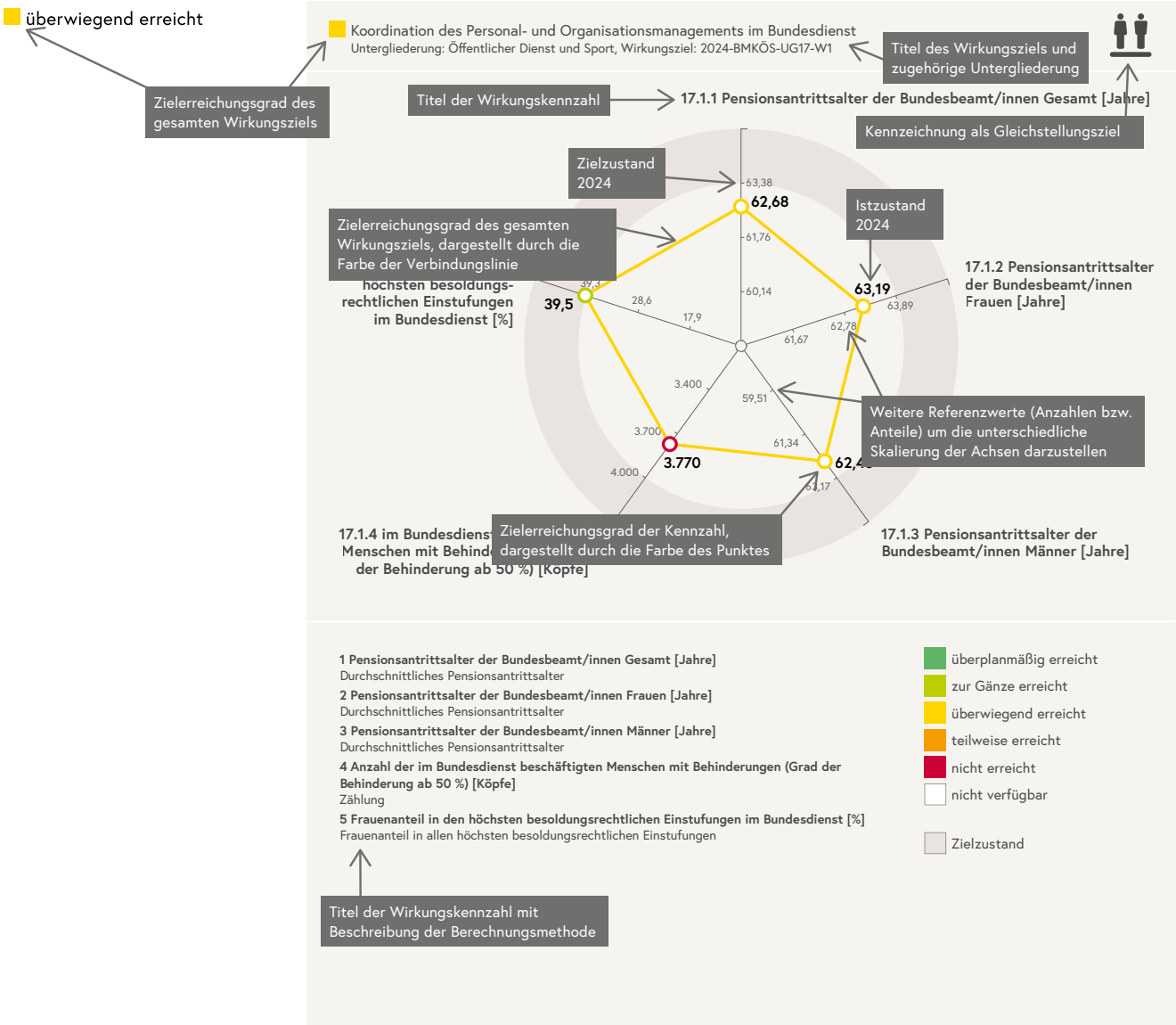
Copyright und Haftung: Auszugsweiser Abdruck ist nur mit Quellenangabe gestattet, alle sonstigen Rechte sind ohne schriftliche Zustimmung des Medieninhabers unzulässig. Es wird darauf verwiesen, dass alle Angaben in dieser Publikation trotz sorgfältiger Bearbeitung ohne Gewähr erfolgen und eine Haftung des Bundeskanzleramtes und der Autorin / des Autors ausgeschlossen ist. Rechtausführungen stellen die unverbindliche Meinung der Autorin / des Autors dar und können der Rechtsprechung der unabhängigen Gerichte keinesfalls vorgreifen.

Diese Publikation steht unter oeffentlicherdienst.gv.at/wirkungsorientierte-verwaltung/rechtsgrundlagen-berichte-und-materialien/berichte-zur-wirkungsorientierung zum Download zur Verfügung.

Rückmeldungen:
Ihre Überlegungen zu vorliegender Publikation übermitteln Sie bitte an: iii10@bka.gv.at.
Bestellung von Druckexemplaren per E-Mail an iii10@bka.gv.at.

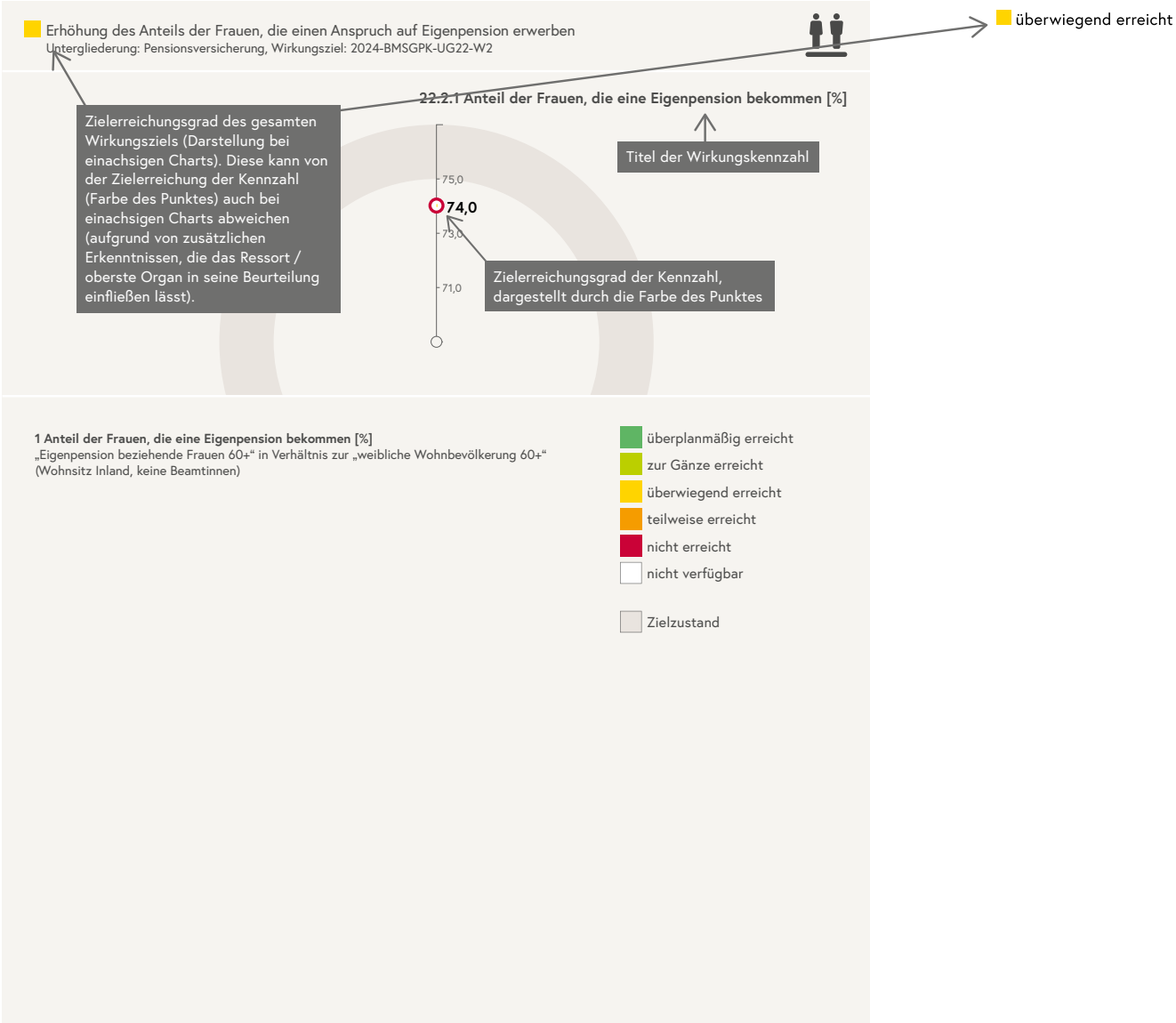
1.1 Lesehilfe und Legende

Abbildung 17 Lesehilfe Grafik



Quelle: Wirkungscontrollingstelle des Bundes im BKA (Sektion Öffentlicher Dienst und Verwaltungsinnovation)

Abbildung 18 Lesehilfe Grafik – Darstellung auf einer Achse



Quelle: Wirkungscontrollingstelle des Bundes im BKA (Sektion Öffentlicher Dienst und Verwaltungsinnovation)

Abbildung 19 Lesehilfe Kennzahlentabelle

Datengrundlage: BVA 2024 bzw. letzte korrigierte Version aus der Evaluierung BVA 2024

Nummer, Kurztitel und Messgröße der Wirkungskennzahl

n. v.: nicht verfügbar

43.2.3 Erhöhung des Anteiles erneuerbarer Energieträger am Bruttoendenergieverbrauch [%]

Kategorie	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
ZIEL	33,8	34	35,1	36,4	37,5	38,5	n. v.
IST	33,75	36,55	34,79	34,07	40,84	n. v.	n. v.
Zielerreichungsgrad	zur Gänze erreicht	überplanmäßig erreicht	überwiegend erreicht	nicht erreicht	überplanmäßig erreicht	nicht verfügbar	nicht verfügbar

Berechnungsmethode: Bruttoendenergieverbrauch errechnet sich aus energetischem Endver
Fernwärme und Transportverl

Berechnungsmethode

Automatisierte Berechnung des Zielerreichungsgrades auf Basis des ausgewiesenen Ziel- und Istzustandes

Fehlen Istzustände, wurde die betreffende Kennzahl im jeweiligen Beobachtungszeitraum nicht erhoben bzw. sind deren Istzustände noch nicht verfügbar

43.2.3 (2019): Der Istzustand wurde am 29.7.2022 ge sis von aktualisierten Daten von Statistik Austria erfasst.
43.2.3 (2020): Der Istzustand wurde am 4.7.2023 geändert. Der Wert wurde auf Basis von aktua
43.2.3 (2021): Der Istzustand wurde am 9.5.2025 geändert. Der Wert wurde auf Basis von aktua
43.2.3 (2022): Der Istzustand wurde am 9.5.2025 geändert. Der Wert wurde auf Basis von aktua
43 e am 9.5.2025 geändert. Der Wert wurde auf Basis von aktua

Fehlen Zielzustände für das Jahr 2025, wurde entweder für den Mittelfristwert im BVA 2024 ein abweichendes Finanzjahr gewählt, oder die Kennzahl wurde im BVA 2025 nicht mehr weitergeführt

Erläuterung der nachträglichen Änderung eines Istzustandes der betreffenden Kennzahl und des betreffenden Jahres

43 eiles erneuerbarer Energieträger am Bruttoendenergieverbrauch [%]

Der Istzustand für das Jahr 2024 wird erst Ende des Jahres 2025 nach Vorliegen der endgültigen Energiebilanz der Statistik Austria veröffentlicht.

Aufgrund einer Änderung der zugrundeliegenden Berechnungsmethodik von EUROSTAT gemäß RED II (Richtlinie (EU) 2018/2001 zur Förderung der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen) ist es zu einer Anpassung der Istzustände ab dem 2. Halbjahr 2021 gekommen.

Die in RED II Art. 29 ausgeführten Nachhaltigkeitskriterien sowie Kriterien zur THG-Einsparung müssen erfüllt sein, damit Anlagen gefördert werden können und/oder die von ihnen erzeugte Energiemenge in den „erneuerbaren Anteil“ Österreichs eingerechnet werden darf.

Für das Jahr 2023 wurde eine nationale Übergangsfrist (während des Fehlens von RED II-Nachweisen/Selbsterklärungen) eingeführt. Aus § 6 Abs 1 Z 1 EAG (Erneuerbaren-Ausbau-Gesetz) iVm § 10 Abs 2 BMEN-VO (Biomasseenergie-Nachhaltigkeitsverordnung) ergibt sich gemäß rechtlicher Auslegung, dass die Übergangsfrist sowohl für die (Erneuerbaren) Zielanrechnung als auch für (den Bezug von) Förderungen gilt. Es konnte somit auch Biomasse, für die eine Selbsterklärung abgegeben wurde, auf das Ziel angerechnet werden und der Zielzustand 2023 überplanmäßig erreicht werden.

Nach der seit dem 2. Halbjahr 2021 anzuwendenden Berechnungsmethode von EUROSTAT gemäß RED II beträgt der Anteil der erneuerbaren Energien am Bruttoendenergieverbrauch (2022: 1.155,7 PJ; 2023: 1.114,0 PJ) 34,07 % (393,8 PJ) für das Jahr 2022 bzw. 40,84 % (455,0 PJ) für das Jahr 2023.

Quelle: Wirkungscontrollingstelle des Bundes im BKA (Sektion Öffentlicher Dienst und Verwaltungsinnovation)

Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur

UG 34
Innovation und Technologie (Forschung)

Ressortbezeichnung gemäß Bundesministeriengesetz 1986 idF BGBl. I Nr. 10/2025 („Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur“ anstelle von „Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie“)

Leitbild der Untergliederung

Das BMK arbeitet für einen Forschungs-, Technologie- und Innovationsstandort Österreich auf hohem Niveau, der mit der Entwicklung innovativer Lösungen die Wettbewerbsfähigkeit und die FTI-Intensität des relevanten Teils des österreichischen Unternehmenssektors erhöht. Damit sollen qualitativ hochwertige Arbeitsplätze gesichert und ein Beitrag zur Bewältigung der großen Herausforderungen der Zukunft, wie Klimawandel und Ressourcenknappheit, mittels Forschung, Technologieentwicklung und Innovationen geleistet werden. Den im Zuständigkeitsbereich der UG 34 liegenden zentralen Forschungs- und Forschungsförderungseinrichtungen AIT, SAL, AWS und FFG kommt hierbei eine wesentliche Rolle zu. Das BMK unterstützt mit seinen Tätigkeiten und Maßnahmen die Ziele der Strategie der Bundesregierung für Forschung, Technologie und Innovation (FTI) zur Stärkung des FTI-Standorts Österreich.

Wirkungsziel 1
Steigerung der FTI-Intensität des Unternehmenssektors

Wirkungsziel 2
Entwicklung von Technologien und Innovationen zur Bewältigung der großen Zukunftsherausforderungen

Wirkungsziel 3
Steigerung der Beschäftigung und Gleichstellung im FTI-Sektor

Wirkungsziel 1

Steigerung der Forschungs-, Technologie- und Innovations-Intensität (FTI-Intensität) des österreichischen Unternehmenssektors

wirkungsmonitoring.gv.at/wirkungsziel-detail/2024-bmk-ug-34-w0001/

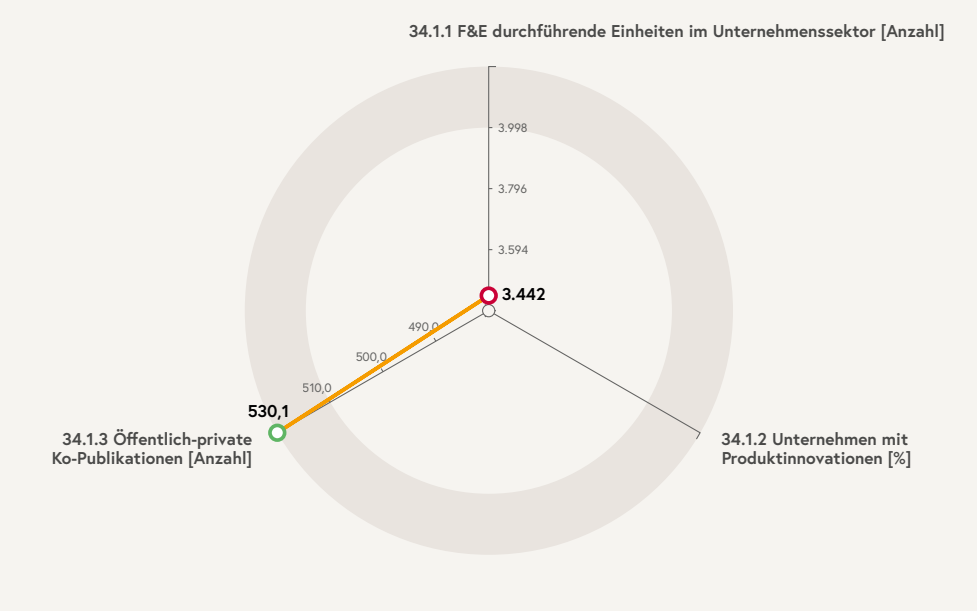
8 MENSCHENWÜRDIGE ARBEIT UND WIRTSCHAFTS-WACHSTUM

9 INDUSTRIE, INNOVATION UND INFRASTRUKTUR

Ergebnis der Evaluierung

teilweise erreicht

Steigerung der FTI-Intensität des Unternehmenssektors
Untergliederung: Innovation und Technologie (Forschung), Wirkungsziel: 2024-BMK-UG34-W1



1 F&E durchführende Einheiten im Unternehmenssektor [Anzahl]
Befragung, F&E durchführende Erhebungseinheiten (Unternehmen)
2 Anteil der Unternehmen mit Produktinnovationen, die Marktneuheiten darstellen [%]
Befragung, Einführung von Marktneuheiten [Noch kein Istwert vorhanden]
3 Öffentlich-private Ko-Publikationen [Anzahl]
Anzahl öffentlich-privater Ko-Publikationen pro 1 Mio. Bevölkerung

- überplanmäßig erreicht
- zur Gänze erreicht
- überwiegend erreicht
- teilweise erreicht
- nicht erreicht
- nicht verfügbar

Zielzustand

34.1.1 F&E durchführende Einheiten im Unternehmenssektor [Anzahl]

Kategorie	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
ZIEL	n. v.	n. v.	n. v.	n. v.	n. v.	≥3.998	n. v.
IST	n. v.	3.872	n. v.	3.511	n. v.	3.442	n. v.
Zielerreichungsgrad	nicht verfügbar	nicht verfügbar	nicht verfügbar	nicht verfügbar	nicht verfügbar	nicht erreicht	nicht verfügbar

Berechnungsmethode: Befragung, F&E durchführende Erhebungseinheiten, Erhebung im 2-Jahres-Rhythmus

34.1.1 (2022): Der Istzustand wurde am 14.6.2024 geändert. Der Wert wurde auf Basis von Daten aus der F&E-Statistik nacherfasst.

34.1.1 F&E durchführende Einheiten im Unternehmenssektor [Anzahl]

Zwischen den Erhebungen 2021 und 2023 (Istzustände 2022 und 2024) ist die Anzahl der Unternehmen mit F&E-Aktivitäten in Österreich um 2 %, von 3.511 auf 3.442 Einheiten, zurückgegangen. Der starke Rückgang zwischen 2019 und 2021 (um 9,3 %) konnte damit zwar abgeschwächt aber nicht aufgehalten werden. Beim Rückgang nach 2019 waren statistische Effekte ein Grund für die Entwicklung, weitaus stärker ausschlaggebend war jedoch die Covid-19-Krise, die im Jahr 2020 ihren Ausgang genommen hat. Österreich war seitdem stark von einem volatilen wirtschaftlichen Umfeld betroffen, insbesondere die produzierende Industrie, die der stärkste F&E-Akteur in Österreich ist. In diesem Bereich war der Rückgang der F&E-aktiven Einheiten auch am stärksten, gleichzeitig zeigt sich eine Tendenz zur Konzentration von F&E in größeren Unternehmen.

34.1.2 Unternehmen mit Produktinnovationen [%]

Kategorie	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
ZIEL	n. v.	n. v.	24	24	25	n. v.	20
IST	23	23	21	n. v.	17,9	n. v.	n. v.
Zielerreichungsgrad	nicht verfügbar	nicht verfügbar	nicht erreicht	nicht verfügbar	nicht erreicht	nicht verfügbar	nicht verfügbar

Berechnungsmethode: Befragung, Einführung von Marktneuheiten
34.1.2 (2021): Der Istzustand wurde am 13.4.2023 geändert. Der Wert wurde im Rahmen der Evaluierung nacherfasst, da die zugrundeliegende Statistik verspätet veröffentlicht wurde.

34.1.2 Anteil der Unternehmen mit Produktinnovationen, die Marktneuheiten darstellen [%]

Die verwendeten Daten basieren auf Auswertungen der Statistik Austria. Bei Erscheinen der CIS im Jahr t, wird der Wert für den Erhebungszeitraum (t-4) bis (t-2) veröffentlicht. Dieser wird für das Jahr (t-1) erfasst. Die Ist- und Zielzustände wurden bis zum Jahr 2022 im Folgejahr fortgeschrieben und ab dem Jahr 2023 werden zur Vereinheitlichung der Darstellung in geraden Jahren keine Ist- und Zielzustände angegeben.

Der Istzustand 2023 bezieht sich auf die Community Innovation Survey (CIS) 2020–2022. Diese Befragung wird von der Statistik Austria durchgeführt und alle zwei Jahre veröffentlicht. Österreich wies in den zwei Erhebungen 2016–2018 und 2018–2020 im Vergleich mit den Innovation Leadern (laut EIS) einen vergleichbar hohen Anteil an innovationsaktiven Unternehmen mit Produktinnovationen, die Marktneuheiten darstellen auf. In der Vergleichsgruppe lag der Anteil bei 20 % bzw. 21 %, deutlich über dem EU-Durchschnitt von 14 %. Die Kennzahl ist laut den letzten beiden Erhebungen in Österreich um 2 bzw. 3,1 Prozentpunkte gefallen. Aktuelle Vergleichswerte der Innovation Leader liegen nicht vor, der Anteil der Unternehmen mit Produktinnovationen insgesamt ist jedoch in einigen Ländern ebenfalls stark zurückgegangen, z. B. in Finnland um 5 Prozentpunkte und in Deutschland um 8 Prozentpunkte. Alle Innovationsarten (Produkte, Dienstleistungen, Geschäftsprozesse, Herstellungsmethoden) waren zuletzt rückläufig, der Anteil von Unternehmen mit Einführung von Marktneuheiten jedoch besonders stark (-14,7 %). Mögliche Begründungen für den Rückgang der Kennzahl sind geringere Ausgaben für Innovation (-17 % als Anteil an den Umsatzerlösen) und für F&E (-15,8 % als Anteil an den Umsatzerlösen) verbunden mit geringeren Gewinn- bzw. Umsatzaussichten angesichts einer wirtschaftlich schwierigen Lage aufgrund der Covid-19-Pandemie und steigender Inflation.

34.1.3 Öffentlich-private Ko-Publikationen [Anzahl]

Kategorie	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
ZIEL	n. v.	n. v.	n. v.	n. v.	n. v.	≥510	≥520
IST	452,3	463,9	531,4	516	528,2	530,1	n. v.
Zielerreichungsgrad	nicht verfügbar	nicht verfügbar	nicht verfügbar	nicht verfügbar	nicht verfügbar	überplanmäßig erreicht	nicht verfügbar

Berechnungsmethode: Anzahl öffentlich-privater Ko-Publikationen pro 1 Mio. Bevölkerung
34.1.3 (2019): Der Istzustand wurde am 25.7.2025 geändert. Der Istzustand wurde auf Basis des EIS korrigiert.
34.1.3 (2020): Der Istzustand wurde am 25.7.2025 geändert. Der Istzustand wurde auf Basis des EIS korrigiert.
34.1.3 (2021): Der Istzustand wurde am 25.7.2025 geändert. Der Istzustand wurde auf Basis des EIS korrigiert.
34.1.3 (2022): Der Istzustand wurde am 25.7.2025 geändert. Der Istzustand wurde auf Basis des EIS korrigiert.
34.1.3 (2023): Der Istzustand wurde am 25.7.2025 geändert. Der Istzustand wurde auf Basis des EIS korrigiert.

34.1.3 Öffentlich-private Ko-Publikationen [Anzahl]

Die Kennzahl wurde im BVA 2024 neu auf Ebene des Wirkungsziels 1 aufgenommen und wird gleichlautend in der UG 33 berichtet. Österreich belegte bei dieser Kennzahl zuletzt Platz 4 im European Innovation Scoreboard, dem europäischen Innovationsranking, und liegt deutlich über dem EU-Durchschnitt von 139,8 Publikationen pro. 1 Mio. Bevölkerung. Die höchsten Werte in der EU wurden in Dänemark und Luxemburg erreicht. Österreich verzeichnet bei dieser Kennzahl seit 2013 einen starken Anstieg, welcher sich in den letzten Jahren jedoch abgeschwächt hat. Dennoch gilt diese Kennzahl als großes Stärkefeld Österreichs im europäischen Vergleich.

Narrative Gesamtbeurteilung des Wirkungsziels und der Umfeldentwicklungen

Die Umfeldbedingungen für Forschung und Entwicklung in Österreich waren im Jahr 2024 erneut schwierig: Die heimische Wirtschaft befand sich im zweiten Rezessionsjahr, das reale BIP ist erneut um 1,2 % geschrumpft, im Vorjahr war es 1 % (WIFO-Konjunkturtest 01/25). Die Industrieproduktion (Herstellung von Waren) war besonders stark betroffen, mit einem Rückgang von 5,5 %. Gleichzeitig findet in diesem Sektor besonders viel F&E statt: laut F&E-Statistik 2023 waren rund 64 % der F&E-Beschäftigten in diesem Sektor tätig.

Die Ausgaben in Österreich für F&E von Staat, Unternehmen, Hochschulen und Sonstigen, beliefen sich 2024 auf insgesamt 3,35 % des BIP (Globalschätzung Statistik Austria). Der Anteil des Staates an diesen Ausgaben beträgt 29 %, ohne Berücksichtigung der Forschungsprämie. Die neue Bundesregierung hat sich im Regierungsprogramm zum Ziel gesetzt, die Forschungsquote auf 4 % zu steigern. Österreich lag 2023 mit einer Quote von 3,23 % etwas über dem Durchschnitt der innovationsstärksten Länder Europas mit 3,01 % (für 2024 sind noch keine aktuellen Vergleichswerte verfügbar).

Eine starke FTI-Finanzierung aus dem öffentlichen Sektor ist wichtig, um in wirtschaftlich schlechten Zeiten F&E in Unternehmen zu stützen. Die Zahlen der Statistik Austria zeigen, dass der Anteil des Sektors Staat an der Finanzierung von F&E in den letzten Jahren gestiegen ist: zwischen 2015 und 2019 lag dieser im Durchschnitt bei 24 %, im Unternehmenssektor bei 48 %, im Durchschnitt der Jahre 2020 bis 2024 im Sektor Staat bei 27 %, im Unternehmenssektor bei 44 %. Eine Studie des WIFO (auf Basis von FFG-Daten) hat gezeigt, dass die Finanzierung der öffentlichen Hand in Krisenzeiten von großer Bedeutung ist, damit Unternehmen weiterhin systematisch Aktivitäten zum Wissensaufbau und der Anwendung dieses Wissens durchführen können. Das WIFO weist darauf hin, dass ein Rückgang von Innovationsaktivitäten aufgrund eines Mangels öffentlicher Finanzierung die Gefahr birgt, dass Krisenphasen noch verlängert werden.

Die Anzahl der F&E-aktiven Unternehmen in Österreich hat sich trotz hoher Investitionen in F&E – sowohl von öffentlicher Seite als auch durch Unternehmen – zwischen 2021 und 2023 um 2 % verringert. Die Covid-19-Pandemie, die 2020 ihren Ausgang genommen hat und auf die eine Zeit wirtschaftlicher Unsicherheit gefolgt ist, hat die Entwicklung stark beeinflusst und das Eingehen von (Innovations-)Risiken und das Treffen von Investitionsentscheidungen erschwert. In Zusammenschau mit den Beschäftigtenzahlen ergibt sich insgesamt jedoch nicht der Eindruck einer Reduktion von F&E-Aktivitäten in Österreich, sondern einer Konzentration: weniger und tendenziell große Unternehmen führen F&E durch, mit hohem Ressourceneinsatz, sowohl budgetär als auch personell.

Auch der Anteil der Unternehmen mit Innovationsaktivitäten ist im Zeitraum 2020–2022 im Vergleich zu 2018–2020 zurückgegangen (von 60 % auf 56,7 %), wodurch weniger innovative Produkte und Dienstleistungen auf den Markt gebracht werden und damit verbundene Umsätze wegfallen, sowie Geschäfts- und Fertigungsprozesse nicht weiterentwickelt werden. Auch für Innovation ist öffentliche FTI-Förderung wesentlich: rund ein Viertel nimmt Innovationsförderungen des Bundes in Anspruch. Der Anteil der Unternehmen mit Produktneuheiten, die Marktneuheiten darstellen (Kennzahl 34.1.2) war in Österreich zuletzt rückläufig, jedoch von einem sehr hohen Niveau aus. Lag Österreich laut Innovationserhebung 2018–2020 noch gleichauf mit den Innovation Leadern (laut EIS) ist der Anteil zuletzt (2020-2022) um rund 3 Prozentpunkte auf 17,9 % zurückgegangen.

Die Zusammenarbeit zwischen Industrie und Forschung, ausgedrückt als gemeinsame Publikationen zwischen Wissenschaft und Wirtschaft (Kennzahl 34.1.3) entwickelte sich in Österreich in der Vergangenheit sehr positiv und stellt eine Stärke des Innovationssystems dar. Österreich belegt im European Innovation Scoreboard 2025 Platz 4 bei dieser Kennzahl.

Der Anteil der erstmaligen Förderungsnehmenden bei BMK-Förderungen, die über die FFG abgewickelt werden, lag bei 39 % und damit nur knapp unter dem Zielwert von 40 %. Dazu trägt u. a. eine starke Inanspruchnahme von sogenannten „Scheckformaten“ und Kleinförderungen zum Aufbau von FTI-Kompetenz, die vor allem KMU den Einstieg in (kontinuierliche) FTI-Aktivitäten erleichtern sollen, bei. Auch der Anteil der FTI-Projekte, deren Ergebnisse wirtschaftlich verwertet werden können und es Unternehmen ermöglichen Umsatz- und/oder Lizenzerlöse zu generieren ist mit 70 % sehr hoch. Die Verwertung von F&E-Aktivitäten ist ein wichtiges Ziel der öffentlichen Forschungsförderung für anwendungsorientierte F&E in Unternehmen.

Zur Erreichung des Wirkungsziels hat das BMK im Jahr 2024 folgende Maßnahmen gesetzt:

- Unterstützung von Projekten zur Weiterentwicklung von Schlüsseltechnologien von strategischer Bedeutung (insbesondere Digitale und Umwelt-Technologien), z. B. Förderungen im Rahmen des Chips Act Joint Undertaking, Teilnahme an Important Projects of Common European Interest, etc.
- Niederschwellige Förderungsangebote für KMU, um den Einstieg in F&E-Aktivitäten und die Nutzung wissenschaftlicher Expertise von Forschungseinrichtungen zu unterstützen
- branchen- und technologieoffene Förderungsangebote, die die Entwicklung unterschiedlicher Lösungsansätze ermöglichen und damit Marktchancen eröffnen
- Förderung von „Frontrunner“-Unternehmen, d. h. Marktführern oder dominanten Nischen-Akteuren, mit nachhaltig ausgerichteten Geschäftsmodellen
- Unterstützung für Start-Up Gründungen durch die AWS und innovative Projekte von Start-Ups durch die FFG-Basisprogramme

Die Aktivitäten des BMK zur Erreichung des Wirkungsziels 1 tragen insbesondere auch zu den SDG-Unterzielen 8.2 „Eine höhere wirtschaftliche Produktivität durch Diversifizierung, technologische Modernisierung und Innovation erreichen, einschließlich durch Konzentration auf mit hoher

Wertschöpfung verbundene und arbeitsintensive Sektoren“, 9.4. „Bis 2030 die Infrastruktur modernisieren und die Industrien nachrüsten, um sie nachhaltig zu machen, mit effizienterem Ressourceneinsatz und unter vermehrter Nutzung sauberer und umweltverträglicher Technologien und Industrieprozesse, wobei alle Länder Maßnahmen entsprechend ihren jeweiligen Kapazitäten ergreifen“ und 9.5 „Die wissenschaftliche Forschung verbessern und die technologischen Kapazitäten der Industriesektoren in allen Ländern und insbesondere in den Entwicklungsländern ausbauen und zu diesem Zweck bis 2030 unter anderem Innovationen fördern und die Anzahl der im Bereich Forschung und Entwicklung tätigen Personen je 1 Million Menschen sowie die öffentlichen und privaten Ausgaben für Forschung und Entwicklung beträchtlich erhöhen“ bei.

Wirkungsziel 2

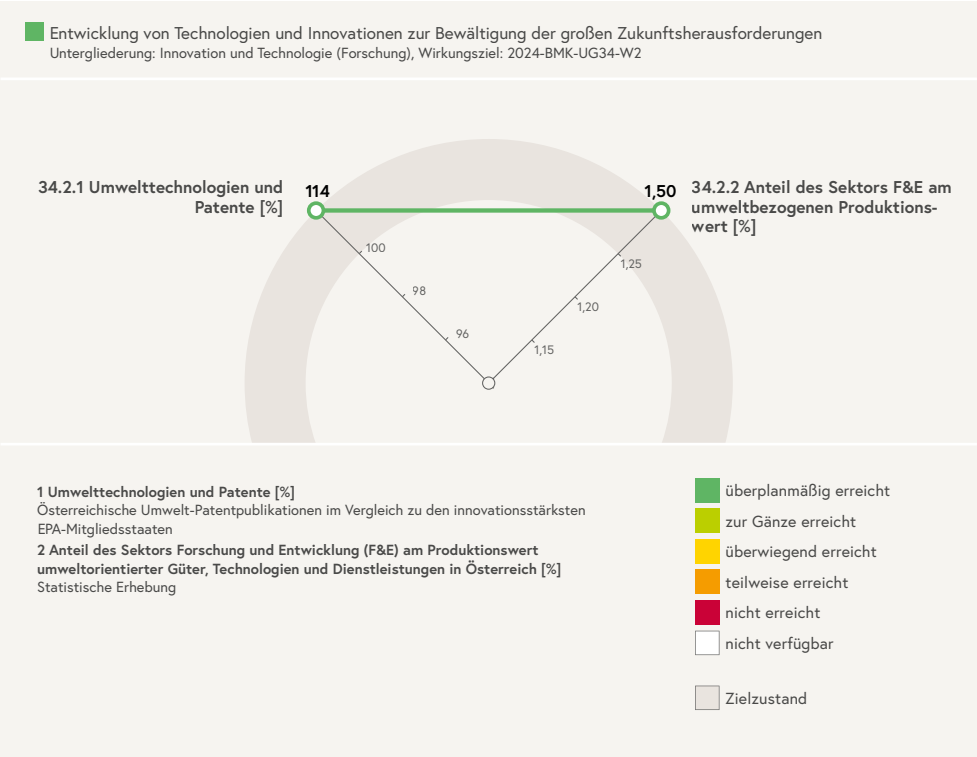
Entwicklung von modernen, effizienten, leistungsfähigen und sicheren Technologien und Innovationen zur Bewältigung der großen gesellschaftlichen Zukunftsherausforderungen, wie Klimawandel und Ressourcenknappheit (societal challenges)

wirkungsmonitoring.gv.at/wirkungsziel-detail/2024-bmk-ug-34-w0002/

8 MENSCHENWÜRDIGE ARBEIT UND WIRTSCHAFTSWACHSTUM
9 INDUSTRIE, INNOVATION UND INFRASTRUKTUR
13 MASSNAHMEN ZUM KLIMASCHUTZ

Ergebnis der Evaluierung

überplanmäßig erreicht



34.2.1 Umwelttechnologien und Patente [%]

Kategorie	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
ZIEL	n. v.	n. v.	n. v.	n. v.	n. v.	>100	>100
IST	n. v.	102	104	110	117	114	n. v.
Zielerreichungsgrad	nicht verfügbar	nicht verfügbar	nicht verfügbar	nicht verfügbar	nicht verfügbar	überplanmäßig erreicht	nicht verfügbar

Berechnungsmethode: Österreichische Umwelt-Patentpublikationen im Vergleich zu den innovationsstärksten EPA-Mitgliedsstaaten
34.2.1 (2023): Der Istzustand wurde am 29.4.2025 geändert. Der Istzustand wurde basierend auf einer Auswertung des ÖPA nacherfasst.

34.2.1 Umwelttechnologien und Patente [%]

Die Kennzahl zeigt eine sehr gute Performance Österreichs bei Patentpublikationen im Bereich der Umwelttechnologien: im Jahr 2024 lag Österreich um 14 Prozentpunkte über dem Vergleichswert der „Innovation Leader“ und „Strong Innovators“ gem. European Innovation Scoreboard. Zu beachten ist, dass der Indikator einen 3-Jahres-Durchschnitt heranzieht und Patentanmeldungen nur bis zum Jahr t-2 vorliegen. Das bedeutet, dass sich der Istzustand im Jahr 2024 auf die Patentanmeldungen in den Jahren 2020-22 bezieht. Der geringfügige Rückgang zwischen 2023 und 2024 kann zumindest teilweise auf Effekte der Covid-19-Krise und der in Österreich vergleichsweise schwachen wirtschaftlichen Entwicklung zurückgeführt werden. Österreich liegt auf Basis dieser Werte auf Rang 6 relativ zur Vergleichsgruppe (inkl. Schweiz) und bleibt damit gegenüber dem Vorjahr konstant. Die Entwicklung der Kennzahl ist abhängig von Quantität und Qualität der österreichischen FTI-Aktivitäten im Bereich der Energie- und Umwelttechnologien bzw. im Bereich von Schlüsseltechnologien, die für die grüne Transformation eingesetzt werden. Daneben spielen auch die Verwertungsaussichten, die Branchenstruktur, sowie der Ressourcenaufwand und strategische Überlegungen zur Patentierung eine Rolle.

Es stehen keine Istzustände vor dem Jahr 2020 zur Verfügung, weil die Kennzahl für 2020 erstmals erhoben wurde.

UG 34

34.2.2 Anteil des Sektors F&E am umweltbezogenen Produktionswert [%]

Kategorie	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
ZIEL	n. v.	n. v.	n. v.	n. v.	n. v.	>1,25	>1,3
IST	1,3	1,4	1,4	1,6	1,5	1,5	n. v.
Zielerreichungsgrad	nicht verfügbar	nicht verfügbar	nicht verfügbar	nicht verfügbar	nicht verfügbar	überplanmäßig erreicht	nicht verfügbar

Berechnungsmethode: Statistische Erhebung
34.2.2 (2019): Der Istzustand wurde am 6.5.2025 geändert. Der Istzustand wurde auf Basis der letztverfügbaren Statistik nacherfasst.
34.2.2 (2020): Der Istzustand wurde am 6.5.2025 geändert. Der Istzustand wurde auf Basis der letztverfügbaren Statistik nacherfasst.
34.2.2 (2021): Der Istzustand wurde am 25.7.2025 geändert. Der Istzustand wurde auf Basis der letztverfügbaren Statistik nacherfasst.
34.2.2 (2022): Der Istzustand wurde am 6.5.2025 geändert. Der Istzustand wurde auf Basis der letztverfügbaren Statistik korrigiert.
34.2.2 (2023): Der Istzustand wurde am 29.4.2025 geändert. Der Istzustand 2023 wurde auf Basis der EGSS Statistik nacherfasst.

34.2.2 Anteil des Sektors Forschung und Entwicklung (F&E) am Produktionswert umweltorientierter Güter, Technologien und Dienstleistungen in Österreich [%]

Der Anteil des Sektors F&E am gesamten Produktionswert umweltorientierter Güter, Dienstleistungen und Technologien ist tendenziell steigend: vor 10 Jahren lag der Anteil noch unter 1 %. Der Produktionswert im Sektor F&E ist zuletzt um 7,8 % auf 875 Mio. EUR angestiegen. Der Gesamtsektor ist in etwa im selben Ausmaß (8,5 %) gewachsen, der Anteil des Sektors F&E bleibt daher unverändert (bei Rundung auf eine Stelle nach dem Komma). Mittelfristig wird darauf abgezielt, die positive Entwicklung aus der Vergangenheit fortzusetzen und über Projektförderung und die Basisfinanzierung von AIT und SAL darauf hinzuwirken, dass Forschungseinrichtungen wirksame Beiträge zum Sektor umweltorientierter Güter leisten.

Narrative Gesamtbeurteilung des Wirkungsziels und der Umfeldentwicklungen

Die Treibhausgasemissionen in Österreich sind im Jahr 2023 um 5,9 % und im Jahr 2024 (voraussichtlich) um 2,8 % zurückgegangen. Gleichzeitig ist jedoch das BIP real um 1 % bzw. um 1,2 % gesunken (WIFO-Konjunkturprognose 01/25). Österreich steht vor der Herausforderung die Reduktion der THG-Emissionen beizubehalten und sogar zu verstärken und gleichzeitig den Wohlstand in Österreich zu erhalten. Es gibt bereits erste Anzeichen, dass diese Entkoppelung gelingt (WIFO-Mittelfristige Treibhausgasprognose 12/24). Technologie kann dazu einen wichtigen Beitrag leisten: die IEA schätzt, dass 35 % aller Technologien die wir benötigen, um das Netto-Null-Ziel zu erreichen, aktuell noch nicht in realen Umgebungen demonstriert wurden (IEA The State of Energy Innovation 04/25).

Der Druck angesichts des Klimawandels in einen zielgerichteten Transformationsprozess zu kommen, bleibt also hoch, jedoch erschweren die ökonomischen Bedingungen diesen Prozess. Forschung, Technologische Entwicklung und Innovation nehmen in diesem Kontext an Bedeutung zu.

Die Patentpublikationen für Umwelttechnologien von Österreicher:innen beim Europäischen Patentamt (EPA) lagen zuletzt wieder auf sehr hohem Niveau. Dies ist wichtig um die Wettbewerbsfähigkeit aufrechtzuerhalten und den Standort zu stärken und zeigt zugleich, dass österreichische FTI-Akteure in der Lage sind, Lösungen für die großen gesellschaftlichen Herausforderungen zu entwickeln. Österreich lag bei den Patentpublikationen um 14 Prozentpunkte über dem Niveau der innovationsstärksten Länder Europas. Das ist auch im Vergleich mit dem Mitteleinsatz eine sehr gute Performance. Viele Staaten in der EU geben weitaus mehr für F&E im Umweltbereich aus als Österreich (2023): Dänemark 7,5 EUR/Einw., Deutschland 15,3 EUR/Einw., Finnland 34,2 EUR/Einw. und Österreich 4,5 EUR/Einw. (Eurostat, GBARD by socioeconomic objectives).

Während sich der Indikator 34.2.1 auf alle F&E-Akteure bezieht, zeigt Indikator 34.2.2 die steigende Bedeutung von Forschungseinrichtungen bei der Produktion von umweltorientierten Gütern und Dienstleistungen. Der Anteil des Sektors F&E am gesamten Produktionswert ist tendenziell seit Jahren steigend: vor 10 Jahren lag der Anteil noch unter 1 %. Der Anteil am gesamten Sektor blieb im letzten Jahr unverändert, bei gleichzeitig starkem Anstieg des Absolutwertes (7,8 %). Forschungseinrichtungen integrieren also zunehmend die Entwicklung umweltorientierter Güter, Dienstleistung und Technologien in ihre Leistungsportfolios.

Zur Erreichung des Wirkungsziels hat das BMK im Jahr 2024 Maßnahmen für eine stärkere Transformationsorientierung der anwendungsorientierten FTI-Förderung gesetzt, u. a. durch

- starke Ausrichtung von FTI-Förderung an nationalen Sektorstrategien sowie quantitativen Klima-, Energie- und Nachhaltigkeitszielen, Förderung von Schlüsseltechnologien für die nachhaltige Transformation
- fokussierten Mitteleinsatz in den Themen Mobilitätswende, Energiewende, Kreislaufwirtschaft und Produktionstechnologien sowie der Mission Klimaneutrale Stadt
- verstärkte Umsetzungs- und Anwendungsorientierung durch problemorientierte Ausschreibungen, Einbindung von Bedarfsträger:innen und Umsetzungspartner:innen, Unterstützung für kooperative Vorhaben zwischen Wissenschaft und Wirtschaft sowie umsetzungs- und marktnahe Unternehmensprojekte.
- themen- und branchenoffene Förderungen in den FFG-Basisprogrammen, um FTI-Vorhaben österreichischer Unternehmen zu ermöglichen, sowohl für Newcomer als auch für Unternehmen mit hoher FTI-Intensität.

Darüber hinaus bietet das BMK mit dem Patent.Scheck, umgesetzt von AWS und FFG, FTI-Akteuren die Möglichkeit, sich hinsichtlich Patentanmeldungen beraten zu lassen.

80 % aller FFG-geförderten Projekte die vom BMK finanziert wurden, geben an zu einem der folgenden SDGs einen Beitrag zu leisten: bezahlbare und Saubere Energie, nachhaltige Städte und Gemeinden, nachhaltiger Konsum und Produktion, Maßnahmen zum Klimaschutz. Zudem wird ein hoher Anteil der Projekte unter Einbindung von Bedarfsträger:innen, Anwender:innen oder Umsetzer:innen durchgeführt, zuletzt lag der Anteil bei 87 %. Dies zeigt eine hohe Umsetzungs- und Anwendungsorientierung von F&E, insbesondere in den Programmen zur Förderung grüner Schlüsseltechnologien.

Die Aktivitäten des BMK zur Erreichung des Wirkungsziels 2 tragen insbesondere zu den SDG-Unterzielen 8.4 „Bis 2030 die weltweite Ressourceneffizienz in Konsum und Produktion Schritt für Schritt verbessern und die Entkopplung von Wirtschaftswachstum und Umweltzerstörung anstreben, im Einklang mit dem Zehnjahres-Programmrahmen für nachhaltige Konsum- und Produktionsmuster, wobei die entwickelten Länder die Führung übernehmen“, 9.4 „Bis 2030 die Infrastruktur modernisieren und die Industrien nachrüsten, um sie nachhaltig zu machen, mit effizienterem Ressourceneinsatz und unter vermehrter Nutzung sauberer und umweltverträglicher Technologien und Industrieprozesse, wobei alle Länder Maßnahmen entsprechend ihren jeweiligen Kapazitäten ergreifen“, 9.5 „Die wissenschaftliche Forschung verbessern und die technologischen Kapazitäten der Industriesektoren in allen Ländern und insbesondere in den Entwicklungsländern ausbauen und zu diesem Zweck bis 2030 unter anderem Innovationen fördern und die Anzahl der im Bereich Forschung und Entwicklung tätigen Personen je 1 Million Menschen sowie die öffentlichen und privaten Ausgaben für Forschung und Entwicklung beträchtlich erhöhen“ und 13.2 „Klimaschutzmaßnahmen in die nationalen Politiken, Strategien und Planungen einbeziehen“ bei.

Wirkungsziel 3

Steigerung der Beschäftigung im Bereich Forschung, Technologie und Innovation mit besonderem Augenmerk auf Erhöhung des Anteils der Frauen

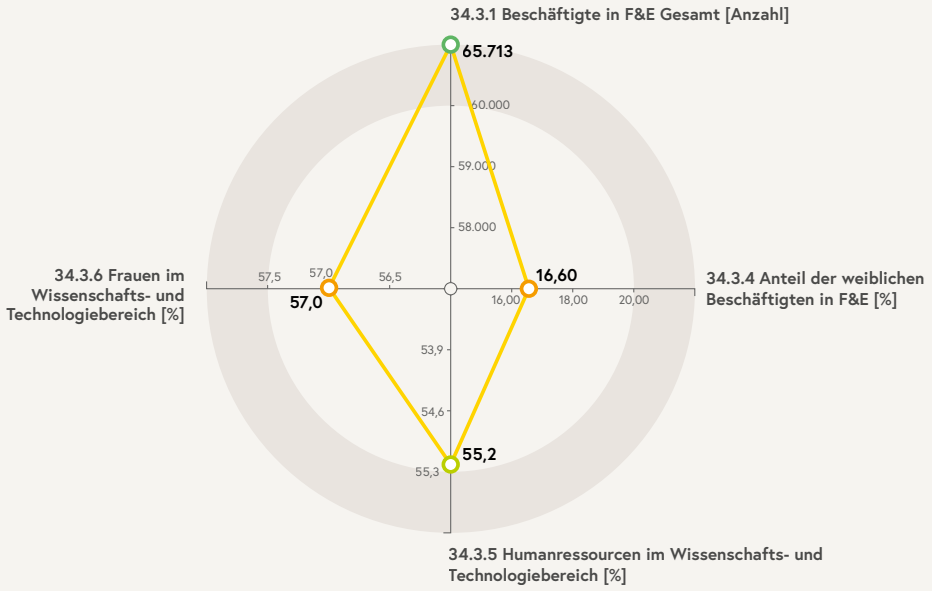
wirkungsmonitoring.gv.at/wirkungsziel-detail/2024-bmk-ug-34-w0003/

5 GESCHLECHTER-GLEICHHEIT
9 INDUSTRIE, INNOVATION UND INFRASTRUKTUR

Ergebnis der Evaluierung

überwiegend erreicht

Steigerung der Beschäftigung und Gleichstellung im FTI-Sektor
Untergliederung: Innovation und Technologie (Forschung), Wirkungsziel: 2024-BMK-UG34-W3



1 Beschäftigte in Forschung und experimenteller Entwicklung (F&E) im forschungs- und technologienahen Unternehmenssektor Gesamt [Anzahl]
Befragung, Beschäftigte in F&E im Unternehmenssektor

4 Anteil der Frauen unter den wissenschaftlichen und höherqualifizierten nicht-wissenschaftlichen Beschäftigten in Forschung und experimenteller Entwicklung (F&E) im forschungs- und technologienahen Unternehmenssektor [%]
Befragung, Anteil der Frauen an den Beschäftigten in F&E nach Durchführungssektoren und Beschäftigtenkategorien

5 Humanressourcen im Wissenschafts- und Technologiebereich [%]
Haushaltsstichprobenerhebung, Klassifizierung gemäß Canberra Manual

6 Frauen im Wissenschafts- und Technologiebereich [%]
Haushaltsstichprobenerhebung, Klassifizierung gemäß Canberra Manual

- überplanmäßig erreicht
- zur Gänze erreicht
- überwiegend erreicht
- teilweise erreicht
- nicht erreicht
- nicht verfügbar

- Zielzustand

34.3.1 Beschäftigte in F&E Gesamt [Anzahl]

Kategorie	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
ZIEL	51.819	53.373	54.974	58.000	n. v.	60.000	n. v.
IST	52.478	58.591	58.591	60.533	n. v.	65.713	n. v.
Zielerreichungsgrad	überplanmäßig erreicht	überplanmäßig erreicht	überplanmäßig erreicht	überplanmäßig erreicht	nicht verfügbar	überplanmäßig erreicht	nicht verfügbar

Berechnungsmethode: Befragung, Beschäftigte in F&E im Unternehmenssektor

34.3.1 Beschäftigte in Forschung und experimenteller Entwicklung (F&E) im forschungs- und technologienahen Unternehmenssektor Gesamt [Anzahl]

Seit 2014 ist eine kontinuierliche Steigerung der Beschäftigung in F&E im Unternehmenssektor zu beobachten. Zuletzt, d. h. zwischen den F&E-Erhebungen 2021 und 2023, betrug die Steigerung 9 %. Dies stellt nach einer Steigerung zwischen den F&E-Erhebungen 2019 und 2021 von 3,3 % einen sehr hohen Anstieg dar, der angesichts der Präsenz multipler Krisen und einer schwachen Wirtschaftsentwicklung überraschend ist. Hochqualifiziertes FTI-Personal scheint auch in Krisenzeiten stark nachgefragt und profitiert von sicheren Arbeitsplätzen. Der Zielzustand 2030 wurde auf Basis einer angenommenen jährlichen Steigerung von 3 % seit 2019 festgelegt und beträgt 70.500 Beschäftigte. Die Ist- und Zielzustände wurden bis zum Jahr 2022 im Folgejahr fortgeschrieben und ab dem Jahr 2023 werden zur Vereinheitlichung der Darstellung in ungeraden Jahren keine Ist- und Zielzustände angegeben.

34.3.4 Anteil der weiblichen Beschäftigten in F&E [%]

Kategorie	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
ZIEL	>20	>20	>20	>20	n. v.	>20	n. v.
IST	14,9	15,1	15,1	15,8	n. v.	16,6	n. v.
Zielerreichungsgrad	nicht erreicht	nicht erreicht	nicht erreicht	nicht erreicht	nicht verfügbar	teilweise erreicht	nicht verfügbar

Berechnungsmethode: Befragung, Anteil der Frauen an den Beschäftigten in F&E nach Durchführungssektoren und Beschäftigtenkategorien

34.3.4 Anteil der Frauen unter den wissenschaftlichen und höherqualifizierten nicht-wissenschaftlichen Beschäftigten in Forschung und experimenteller Entwicklung (F&E) im forschungs- und technologienahen Unternehmenssektor [%]

Der Frauenanteil an den wissenschaftlichen und höherqualifizierten nicht-wissenschaftlichen Beschäftigten in F&E im Unternehmenssektor ist seit 2013 (F&E-Erhebung 2012) um 1,8 Prozentpunkte von 14,8 % auf 16,6 % angestiegen. Die Repräsentanz von Frauen in diesem Bereich steigt nur langsam, auch der Frauenanteil in F&E insgesamt (d.h. inkl. Hilfspersonal) liegt nur geringfügig höher bei rund 17,4 %. Die Beschäftigungszahlen spiegeln zu einem gewissen Grad und mit einiger zeitlicher Verzögerung den Anteil von Absolventinnen naturwissenschaftlich-technischer Studiengänge wider. Daneben gibt es aber strukturelle Herausforderungen, wie etwa die Vereinbarkeit von Beruf und Familie, die zu einem geringen Frauenanteil beitragen. Dass die Anzahl der Frauen in F&E zuletzt wesentlich stärker ansteigt als jene der Männer (14 % bzw. 8 %) lässt hoffen, dass sich im Bereich der Gleichstellung in FTI im Unternehmenssektor weiterhin Verbesserungen zeigen werden. Die Ist- und Zielzustände wurden bis zum Jahr 2022 im Folgejahr fortgeschrieben und ab dem Jahr 2023 werden zur Vereinheitlichung der Darstellung in ungeraden Jahren keine Ist- und Zielzustände angegeben.

34.3.5 Humanressourcen im Wissenschafts- und Technologiebereich [%]

Kategorie	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
ZIEL	n. v.	n. v.	52,7	53,6	54,4	55,3	56,2
IST	51,1	52,2	52,3	53,5	54,5	55,2	n. v.
Zielerreichungsgrad	nicht verfügbar	nicht verfügbar	überwiegend erreicht	zur Gänze erreicht	zur Gänze erreicht	zur Gänze erreicht	nicht verfügbar

Berechnungsmethode: Haushaltsstichprobenerhebung, Klassifizierung gemäß Canberra Manual

34.3.5 Humanressourcen im Wissenschafts- und Technologiebereich [%]

Im Jahr 2024 kam es erneut zu einem signifikanten Anstieg der Kennzahl um 0,7 Prozentpunkte gegenüber dem Vorjahr auf 55,2 %. Damit wird das gesetzte Ziel weitgehend erreicht und auch das langfristige Ziel von 60 % bis 2030 bleibt erreichbar. Angesichts der Umfeldbedingungen, wie insbesondere der schwierigen wirtschaftlichen Situation und der damit einhergehenden Unsicherheit, ist die Entwicklung grundsätzlich positiv zu bewerten. Die Kennzahl wird wesentlich von der Attraktivität des tertiären Bildungsabschlusses und einer wissenschaftlich-technischen Berufstätigkeit beeinflusst. Das Angebot an attraktiven Arbeitsplätzen in diesen Bereichen ist dafür wesentlich. Die Nachfrage nach hochqualifizierten Arbeitskräften ist von der Größe des FTI-Sektors, also der Anzahl an FTI-aktiven Unternehmen und Forschungseinrichtungen in Österreich abhängig. Der Umfang der (direkten und indirekten) Forschungsförderung in Österreich hat darauf einen positiven Einfluss.

34.3.6 Frauen im Wissenschafts- und Technologiebereich [%]

Kategorie	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
ZIEL	n. v.	n. v.	54,3	55,3	56,4	57,5	58,6
IST	52,3	53,8	54,1	55	56,3	57	n. v.
Zielerreichungsgrad	nicht verfügbar	nicht verfügbar	überwiegend erreicht	überwiegend erreicht	zur Gänze erreicht	teilweise erreicht	nicht verfügbar

Berechnungsmethode: Haushaltsstichprobenerhebung, Klassifizierung gemäß Canberra Manual

34.3.6 Frauen im Wissenschafts- und Technologiebereich [%]

Die Kennzahl ist im Jahr 2024 um 0,7 Prozentpunkte gegenüber dem Vorjahr angestiegen, was etwas unter dem langfristigen Zielpfad des BMK liegt, der für 2030 64 % der weiblichen Erwerbsbevölkerung mit einer wissenschaftlich-technische Berufstätigkeit und/oder einen tertiären Bildungsabschluss anvisiert. Angesichts der Umfeldbedingungen, wie insbesondere der schwierigen wirtschaftlichen Situation und der damit einhergehenden Unsicherheit, ist die Entwicklung grundsätzlich positiv zu bewerten. Neben den allgemeinen Faktoren, die die Attraktivität einer Höherqualifizierung beeinflussen und bei der Kennzahl 34.3.5 „Humanressourcen im Wissenschafts- und Technologiebereich“ beschrieben wurden, sind für Frauen Kinderbetreuungsmöglichkeiten, variable Arbeitszeitmodelle, gleichberechtigte Aufstiegs- und Karrieremöglichkeiten sowie Genderkompetenz im Unternehmen wichtige Aspekte. Derzeit herrscht ein Fachkräftemangel in Österreich, der dazu beitragen könnte, dass Unternehmen vermehrt Anstrengungen unternehmen um als attraktive Arbeitgeber gegenüber Frauen aufzutreten.

Narrative Gesamtbeurteilung des Wirkungsziels und der Umfeldentwicklungen

Die Anzahl der Forscher:innen und Wissenschaftler:innen in Österreich ist im Jahr 2024 auf rund 447,2 Tsd. Personen, d. h. um 4,5 % gegenüber dem Vorjahr, gestiegen. Bezogen auf die Erwerbsbevölkerung zwischen 25-64 Jahren sind das 10,9 % (+0,5 % ggü. dem Vorjahr), deutlich mehr als im EU-27-Durchschnitt (9,3 %), jedoch weniger als in Schweden (14,9 %), dem European Innovation Leader. Dies ist eine positive Entwicklung, während die wirtschaftliche Situation in Österreich schwierig bleibt: das reale BIP ist im Jahr 2024 erneut zurückgegangen (um 1,2 %), die Arbeitslosenquote ist auf 7 % angestiegen (+0,6 Prozentpunkte ggü. 2023) und die Konjunkturerwartungen bleiben skeptisch (siehe dazu WIFO-Konjunkturprognose 01/2025 und Konjunkturtest 12/2024). Eine gut ausgebildete Erwerbsbevölkerung, insbesondere im wissenschaftlich-technischen Bereich, ist wesentlich um Innovation voranzutreiben, Produktivität zu steigern, Lösungen für gesellschaftliche Probleme zu finden sowie

die Wettbewerbsfähigkeit und Wertschöpfung in Österreich aufrechtzuerhalten. Seit der Covid-19-Krise übernimmt der Sektor Staat einen zunehmend hohen Anteil an der Finanzierung von F&E um die Innovationstätigkeit und damit verbundene Arbeitsplätze aufrecht zu erhalten.

Kennzahl 34.3.1 zeigt, dass die Anzahl der Beschäftigten in F&E im Unternehmenssektor trotz schwieriger wirtschaftlicher Bedingungen und einer rückläufigen Anzahl an F&E-aktiven Unternehmen stark ansteigt, zuletzt um 9 %. F&E-Personal wird zunehmend stark nachgefragt.

Kennzahl 34.3.4. zeigt, dass die Steigerung des Anteils der Frauen unter dem wissenschaftlichen und höherqualifizierten nicht-wissenschaftlichen Personal im Unternehmenssektor zwischen der F&E Erhebung 2021 und 2023 signifikant, von 15,8 % auf 16,6 %, gestiegen ist. Die Anzahl der Frauen die in F&E tätig sind, ist um 14 % gestiegen, deutlich stärker als die Anzahl der Männer (8 %). Bis zur Erreichung der Gleichstellung von Männern und Frauen in F&E im Unternehmenssektor ist es gleichwohl noch ein langer weg. Im Hochschulsektor liegt der Frauenanteil bereits bei 46,4 %.

Der Anteil an den erwerbstätigen Personen in Österreich zwischen 25 und 64 Jahren, die über ein tertiäres Bildungsniveau verfügen und/oder einen wissenschaftlich-technischen Beruf ausüben, steigt weiterhin an. Im Vergleich zum Vorjahr ist der Anteil in der Gesamtbevölkerung (Kennzahl 34.3.5) und bei Frauen jeweils um 0,7 Prozentpunkte gestiegen (Kennzahl 34.3.6). Die Steigerung liegt bei der zweiten Kennzahl geringfügig unter dem Zielpfad, der bis 2030 eine Steigerung auf 64 % der Kennzahl vorsieht.

Fortschritte im Bereich Gleichstellung lassen sich hingegen auf Ebene der konkreten Förderungsprogramme erkennen: Im Jahr 2024 wurden FFG-weit 43 % aller Bewertungen in Jurys von Frauen durchgeführt. Das ist ein signifikanter Anstieg im Vergleich zum Jahr 2020 als der Anteil bei rund 33 % lag. Auch der Anteil der weiblichen Projektleitungen von F&E-Projekten steigt tendenziell an, wenn auch langsamer und mit Schwankungen. Im Jahr 2024 lag der Anteil bei 29 %, im Jahr 2020 bei 26 %.

Das BMK hat im Jahr 2024 eine Reihe an Maßnahmen gesetzt, um Menschen in FTI zu unterstützen:

- Förderung anwendungsorientierter FTI-Vorhaben von Unternehmen und Forschungseinrichtungen in Zukunftsbereichen, wie Energie- und Umwelttechnologien, Digitalen- und Schlüsseltechnologien, etc.
- Unterstützung für den Aufbau und Betrieb von FTI-(Infra-)Strukturen, die als Kooperations- und Forschungsräume für (junge) Wissenschaftler:innen und Techniker:innen dienen
- Förderung von Kooperationen zwischen Wissenschaft und Wirtschaft, u. a. in den Programmen BRIDGE und COMET, die den Wissenstransfer und die Mobilität von Menschen zwischen Wissenschaft und Wirtschaft unterstützen
- Ausschreibung von Schüler:innen- und Student:innen-Praktika sowie industrienahen Dissertationen im wissenschaftlich-technischen Bereich
- Unterstützung von Unternehmen bei der Umsetzung von Maßnahmen zur Erhöhung der Chancengleichheit
- Berücksichtigung von Gender in Forschungsinhalten und Repräsentanz von Frauen in Forschungsteams in Auswahlverfahren für Förderungsprojekte
- Förderungsbonus für weibliche Gründer:innen in Programmen der AWS.

Die Aktivitäten des BMK zur Erreichung des Wirkungsziels 3 tragen insbesondere zu SDG-Unterziel 5.5 „Die volle und wirksame Teilhabe von Frauen und ihre Chancengleichheit bei der Übernahme von Führungsrollen auf allen Ebenen der Entscheidungsfindung im politischen, wirtschaftlichen und öffentlichen Leben sicherstellen“ und SDG-Unterziel 9.5 „Die wissenschaftliche Forschung verbessern und die technologischen Kapazitäten der Industriesektoren in allen Ländern und insbesondere in den Entwicklungsländern ausbauen und zu diesem Zweck bis 2030 unter anderem Innovationen fördern und die

Anzahl der im Bereich Forschung und Entwicklung tätigen Personen je 1 Million Menschen sowie die öffentlichen und privaten Ausgaben für Forschung und Entwicklung beträchtlich erhöhen“ bei. Die Maßnahmen, die das BMK zur Steigerung der Beschäftigung und Gleichstellung im FTI-Bereich setzt, stehen in direktem Zusammenhang mit den oben genannten SDG-Zielen. Neben Förderungsmaßnahmen zur Stärkung der F&E-Aktivitäten in Unternehmen und Forschungseinrichtungen, werden gezielt Frauen adressiert, um ihre Teilhabe im FTI-Bereich und die Chancengleichheit bei der Übernahme von Führungs- und Entscheidungspositionen zu stärken.

Weiterführende Informationen

Bundesfinanzgesetz 2024
service.bmf.gv.at/Budget/Budgets/2024/bfg/Bundesfinanzgesetz_2024.pdf

WIFO Konjunkturprognose 01/2025
www.wifo.ac.at/publication/423473/

WIFO Konjunkturtest 12/2024
www.wifo.ac.at/wp-content/uploads/upload-7081/WIFO-Konjunkturbericht_Dezember_2024-12-10.pdf

IEA The State of Energy Innovation 2025
iea.blob.core.windows.net/assets/26e9f71e-3a3f-4c82-802b-c2ed97aaae24/Thestateofenergyinnovation.pdf

FTI-Strategie 2030
www.google.at/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwj8qaTBn46NAxWczQIHHXo_AFAQFnoECBsQAQ&url=https%3A%2F%2Fwww.bundeskanzleramt.gv.at%2Fdam%2Fjcr%3A1683d201-f973-4405-8b40-39dded2c8be3%2FFTI_strategie.pdf&usg=AOvVaw3AkZSlkR-dUuvNE6S-VIp_F&opi=89978449

WIFO – Innovationen und Investitionen österreichischer Unternehmen in der Krise
www.wifo.ac.at/publication/48482/

Maßnahmen

Legende

überplanmäßig erreicht	teilweise erreicht
zur Gänze erreicht	nicht erreicht
überwiegend erreicht	keine Daten verfügbar

Beitrag zu Wirkungsziel/en	Wie werden die Wirkungsziele verfolgt? Maßnahmen:	Kennzahl / Meilenstein
UG 34		
Globalbudget 34.01 Forschung, Technologie und Innovation		
WZ 1, 2	Förderung anwendungsorientierter FTI-Aktivitäten: **zur Gänze erreicht**	Anteil der Unternehmen, die durch die Verwertung von Projektergebnissen Lizenzerlöse und/oder zusätzliche Umsätze generieren konnten: **zur Gänze erreicht**
		Anteil der Unternehmen, die eine Forschungstätigkeit neu aufnehmen (erstmals in genehmigtem FFG-Projekt): **überwiegend erreicht**
		Anteil Österreichs an den bewilligten Förderungen in Horizon Europe, in den für die UG 34 relevanten Programmteilen (Cluster 4-6): **überplanmäßig erreicht**
	Stärkung des FTI-Ökosystems: **überplanmäßig erreicht**	Anteil der geförderten technologieintensiven Start-ups, die dauerhaft erfolgreich sind: **überplanmäßig erreicht**
		Anteil der Kooperationen Wissenschaft-Wirtschaft in FFG-Projekten: **überplanmäßig erreicht**
WZ 2	FTI zur Bewältigung gesellschaftlicher Herausforderungen: **überplanmäßig erreicht**	Anteil der FFG-geförderten Projekte, bei denen eine Einbindung von Bedarfsträger:innen erfolgt: **überplanmäßig erreicht**
		Anteil der Nennungen aus FFG-geförderten Projekte, einen Beitrag zu den SDGs 7, 11, 12 und/oder 13 zu leisten: **überplanmäßig erreicht**
WZ 3	Erhöhung des absoluten und relativen Anteils weiblicher Beschäftigter im Bereich FTI: **überplanmäßig erreicht**	Anteil der von Frauen durchgeführten Begutachtungen in Bewertungsgremien (Jurys von FFG-Programmen): **überplanmäßig erreicht**
		Anteil von Projektleiterinnen in geförderten FFG-Projekten: **überplanmäßig erreicht**

Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur

UG 41
Mobilität

Ressortbezeichnung gemäß Bundesministeriengesetz 1986 idF BGBl. I Nr. 10/2025 („Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur“ anstelle von „Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie“)

Leitbild der Untergliederung

Wir arbeiten für ökologisch, sozial und wirtschaftlich nachhaltige und dekarbonisierte Verkehrssysteme, die für den Wirtschaftsstandort Österreich attraktiv sind und die Mobilität der Bevölkerung gewährleisten.

Wirkungsziel 1
Verbesserung der Verkehrssicherheit

Wirkungsziel 2
Mobilitätswende zur Erreichung der Klimaneutralität 2040

Wirkungsziel 3
Sicherung der Mobilität von Menschen und Gütern

Wirkungsziel 4
Women in Transport – Steigerung des Frauenanteils im Verkehrssektor

Wirkungsziel 1

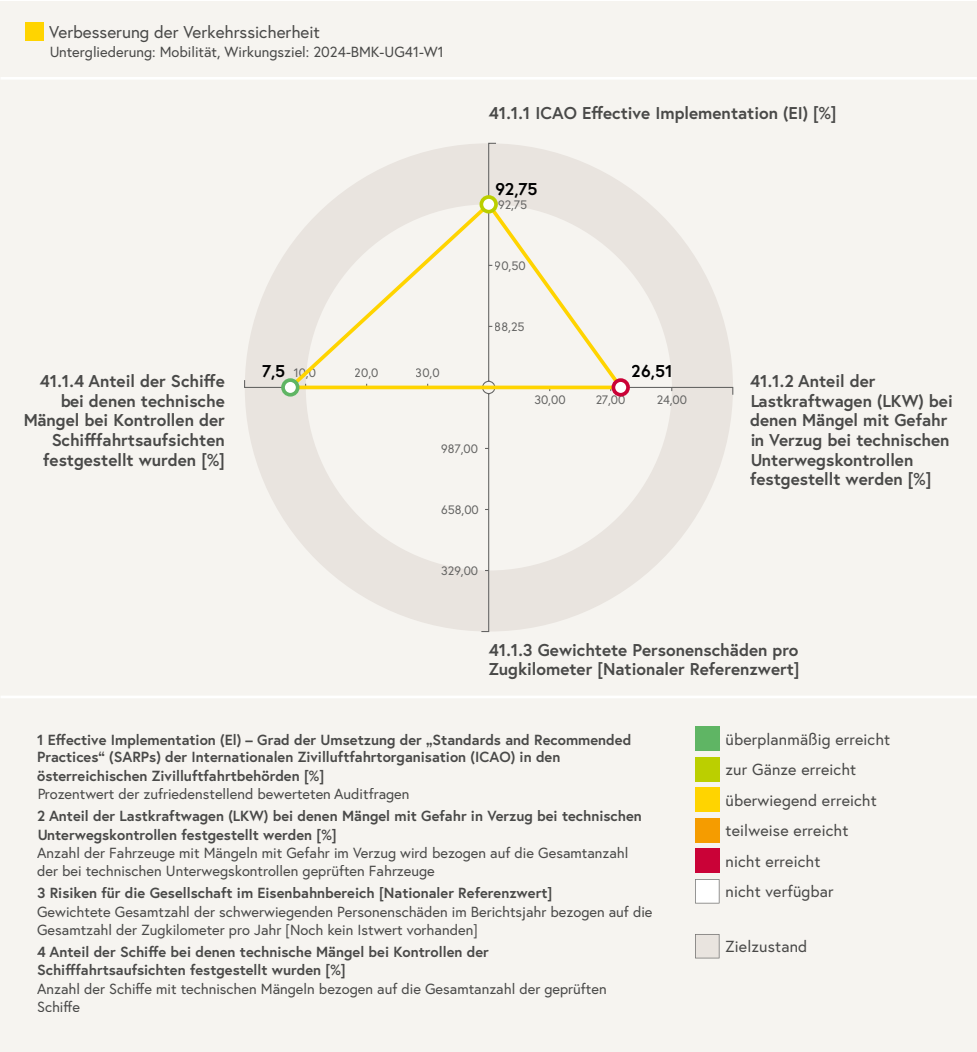
Verbesserung der Verkehrssicherheit

3 GESUNDHEIT UND WOHLERGEHEN
9 INDUSTRIE, INNOVATION UND INFRASTRUKTUR
11 NACHHALTIGE STÄDTE UND GEMEINDEN

wirkungsmonitoring.gv.at/wirkungsziel-detail/2024-bmk-ug-41-w0001/

Ergebnis der Evaluierung

überwiegend erreicht



41.1.1 ICAO Effective Implementation (EI) [%]

Kategorie	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
ZIEL	n. v.	n. v.	90	90	92,75	92,75	92,75
IST	93,35	93,35	93,35	92,75	92,75	92,75	n. v.
Zielerreichungsgrad	nicht verfügbar	nicht verfügbar	überplanmäßig erreicht	überplanmäßig erreicht	zur Gänze erreicht	zur Gänze erreicht	nicht verfügbar

Berechnungsmethode: Prozentwert der zufriedenstellend bewerteten Auditfragen

41.1.1 Effective Implementation (EI) – Grad der Umsetzung der „Standards and Recommended Practices“ (SARPs) der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) in den österreichischen Zivilluftfahrtbehörden [%]

Österreich wurde 2024 von der ICAO nicht auditiert, somit bleibt der Istzustand für die effektive Implementierung der „Standards and Recommended Practices“ unverändert bis eine erneute Validierung durch die ICAO abgeschlossen ist. Ein Termin für ein weiteres Audit steht noch nicht fest. Die dennoch aufscheinende geringe Veränderung des Istzustandes ab dem Jahr 2022 basiert auf einer Anpassung der Auditfragen durch die ICAO (Zusammenfassung und Löschung von bestehenden Auditfragen sowie Implementierung neuer Auditfragen) und der damit verbundenen neuen Berechnung der Kennzahl. Von den insgesamt 607 Auditfragen, die von der ICAO bewertet werden und für Österreich relevant sind, wurden 563 zufriedenstellend und 44 nicht zufriedenstellend beantwortetet.

41.1.2 Anteil der Lastkraftwagen (LKW) bei denen Mängel mit Gefahr in Verzug bei technischen Unterwegskontrollen festgestellt werden [%]

Kategorie	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
ZIEL	n. v.	24	24	24	24	24	24
IST	23,25	21,86	24,59	23,84	24,88	26,51	n. v.
Zielerreichungsgrad	nicht verfügbar	überplanmäßig erreicht	überwiegend erreicht	zur Gänze erreicht	überwiegend erreicht	nicht erreicht	nicht verfügbar

Berechnungsmethode: Anzahl der Fahrzeuge mit Mängeln mit Gefahr im Verzug wird bezogen auf die Gesamtanzahl der bei technischen Unterwegskontrollen geprüften Fahrzeuge

41.1.2 Anteil der Lastkraftwagen (LKW) bei denen Mängel mit Gefahr in Verzug bei technischen Unterwegskontrollen festgestellt werden [%]

Der Rückgang 2020 des Anteils der Lastkraftwagen (kurz: LKW) bei denen bei technischen Unterwegskontrollen Mängel mit Gefahr im Verzug festgestellt wurden, war wie erwartet vorübergehend. Auf Grund des durch die Covid-19-Pandemie gesunkenen Transportaufkommens kann angenommen werden, dass tendenziell der ältere Teil der Fahrzeugflotte stillgelegt wurde. Die Zahlen waren 2022 wieder leicht im Sinken, stiegen aber 2023 wieder leicht und 2024 stärker an. Die Zahl der im Rahmen einer gründlicheren technischen Unterwegskontrolle kontrollierten Fahrzeuge hat sich gegenüber 2023 um knapp 2 % auf 24 485 gesteigert. Es ist zu vermuten, dass sich die Kennzahl durch die Anschaffung neuer LKW in einem Bereich von rund 24 % halten wird.

41.1.3 Gewichtete Personenschäden pro Zugkilometer [Nationaler Referenzwert]

Kategorie	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
ZIEL	n. v.	≤329	≤329	≤329	≤329	≤329	≤329
IST	110,46	119,59	101,49	119,06	108,25	n. v.	n. v.
Zielerreichungsgrad	nicht verfügbar	überplanmäßig erreicht	überplanmäßig erreicht	überplanmäßig erreicht	überplanmäßig erreicht	nicht verfügbar	nicht verfügbar

Berechnungsmethode: Gewichtete Gesamtzahl der schwerwiegenden Personenschäden im Berichtsjahr bezogen auf die Gesamtzahl der Zugkilometer pro Jahr

41.1.3 (2020): Der Istzustand wurde am 16.5.2022 geändert. Der Wert wurde auf Basis der Berichte der Eisenbahnagentur der Europäischen Union über die Bewertung der Erreichung der Sicherheitsziele nacherfasst.

41.1.3 (2021): Der Istzustand wurde am 10.5.2023 geändert. Der Wert wurde auf Basis der Berichte der Eisenbahnagentur der Europäischen Union über die Bewertung der Erreichung der Sicherheitsziele nacherfasst.

41.1.3 (2022): Der Istzustand wurde am 15.5.2024 geändert. Der Wert wurde auf Basis der Berichte der Eisenbahnagentur der Europäischen Union über die Bewertung der Erreichung der Sicherheitsziele nacherfasst.

41.1.3 (2023): Der Istzustand wurde am 6.5.2025 geändert. Der Wert wurde auf Basis der Berichte der Eisenbahnagentur der Europäischen Union über die Bewertung der Erreichung der Sicherheitsziele nacherfasst.

41.1.3 Risiken für die Gesellschaft im Eisenbahnbereich [Nationaler Referenzwert]

Die Daten für das Kalenderjahr 2024 sind aktuell noch nicht verfügbar. Sie stehen bis spätestens 31.3.2026 zur Verfügung (Veröffentlichung des Berichts der ERA Report Assessment of achievement of safety targets).

Nach einem seit dem Bezugsjahr 2016 weitgehend mit Ausnahme dem Bezugsjahr 2020 bestehenden fallenden Trend ist der Wert der Kennzahl im Bezugsjahr 2023 nach einem leichten Anstieg im Jahr 2022 wieder nahezu auf dem Niveau von 2021. Der mit der Kennzahl verbundene Wert befindet sich damit wieder unter dem gewichtetem 5-jährigem Durchschnittswert von aktuell 111,08. Insgesamt ist damit die mit der Kennzahl verbundene Zielsetzung weiterhin erfüllt. Die mit der Entwicklung dieser Kennzahl verbundenen Tätigkeiten, Entwicklungen und Erfahrungen können dem Jahresbericht gemäß §13a Eisenbahngesetz 1957 – EisbG entnommen werden. Dieser ist unter www.bmimi.gv.at/themen/verkehr/eisenbahn/sicherheit/jahresbericht.html abrufbar.

41.1.4 Anteil der Schiffe bei denen technische Mängel bei Kontrollen der Schifffahrtsaufsichten festgestellt wurden [%]

Kategorie	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
ZIEL	n. v.	n. v.	n. v.	n. v.	n. v.	<10	<10
IST	n. v.	n. v.	9	10	7,7	7,5	n. v.
Zielerreichungsgrad	nicht verfügbar	nicht verfügbar	nicht verfügbar	nicht verfügbar	nicht verfügbar	überplanmäßig erreicht	nicht verfügbar

Berechnungsmethode: Anzahl der Schiffe mit technischen Mängeln bezogen auf die Gesamtanzahl der geprüften Schiffe
41.1.4 (2023): Der Istzustand wurde am 28.7.2025 geändert. Verfügbare Istzustände aus den Vorjahren wurden im Rahmen der Evaluierung nacherfasst.

41.1.4 Anteil der Schiffe bei denen technische Mängel bei Kontrollen der Schifffahrtsaufsichten festgestellt wurden [%]

Es stehen keine Istzustände vor dem Jahr 2021 zur Verfügung, weil die Kennzahl im BVA 2024 neu aufgenommen wurde und für 2021 erstmals erhoben wurde. Aufgrund der Corona-Pandemie kam es zu einem deutlichen Rückgang der Personenschifffahrt auf der Donau und damit einhergehend auch zu weniger Schiffskontrollen. Die Situation hat sich seit 2022 wieder erholt und die Anzahl der durchgeführten Schiffskontrollen stieg von 313 im 2023 auf 440 im Jahr 2024 an. Es wurden insgesamt 24 Schiffe mit technischen Mängeln im Jahr 2023 und 33 im Jahr 2024 festgestellt.

Narrative Gesamtbeurteilung des Wirkungsziels und der Umfeldentwicklungen

Es ist unumstritten, dass Verkehrsunfälle menschliches Leid und hohe volkswirtschaftliche Kosten verursachen. Die Verbesserung der Verkehrssicherheit in allen Verkehrsträgern ist daher aus einzel- und gesamtwirtschaftlicher Sicht sowie aus sozialen Gründen geboten. Dies deckt sich mit dem SDG-Unterziel 3.6 „Bis 2020 die Zahl der Todesfälle und Verletzungen infolge von Verkehrsunfällen weltweit halbieren“, welches die weltweite Halbierung der Todesfälle und Verletzungen infolge von Verkehrsunfällen bis 2020 vorsieht. Bewusstseinsbildung ist dabei ein zent-

raler Ansatzpunkt sowie eine immens wichtige Investition, um letztendlich die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer zu verbessern.

Die Umsetzung der Österreichische Verkehrssicherheitsstrategie 2021–2030 (VSS) erfolgt anhand von zeit- und themenspezifischen Aktionsplänen.

Der 1. Aktionsplan fokussiert auf das Problemfeld „Geschwindigkeit". Sowohl die Strategie als auch der genannte Aktionsplan tragen wesentlich zur Erreichung des Zieles 3.6 der Agenda 2030 bei, das der Reduktion der Zahl der Todesfälle und Verletzungen infolge von Verkehrsunfällen weltweit gewidmet ist. Auf Basis der VSS erfolgte die Ausarbeitung einer Leistungsbeschreibung für den 1. Aktionsplan „Geschwindigkeit". Nicht angepasste Geschwindigkeit stellt eine wesentliche Ursache von Straßenverkehrsunfällen mit Personenschaden dar (vermutliche Hauptunfallursache). Der 1. Aktionsplan „Geschwindigkeit" wurde veröffentlicht und die darin formulierten Maßnahmen sollen in weiterer Folge zur Umsetzung gelangen. Weiters wurde die Umsetzung der bewusstseinsbildenden Verkehrssicherheitskampagne „Voll am Leben" am 31.10.2024 abgeschlossen. Die Evaluierung der Kampagne wurde am 30.06.2025 abgeschlossen.

Durch die Neuregelung der Fahrlehrer-Ausbildung wurde der Praxisbezug verstärkt. Weiters wird nun eine verpflichtende Weiterbildung des Fahrschulpersonals vorgeschrieben. Die Regelung trat mit 01.01.2024 in Kraft.

Durch technische Unterwegskontrollen werden schadhafte LKW als Sicherheitsrisiko aus dem Verkehr gezogen. Den Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern wird dadurch auch für die Zukunft bewusst gemacht, dass Fahrzeuge in schlechtem Zustand eine Gefährdung für andere Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer darstellen und Unfälle verursachen können. 2022 sank der Wert unter jenen von 2021, was wohl auf den Einsatz neuerer Fahrzeuge zurückzuführen ist, da durch die Anschaffung neuer LKW ein sehr großer Teil des „Altbestandes" bereits ausgeschieden ist. 2023 und 2024 stieg der Wert, sowie die Zahl der insgesamt kontrollierten Fahrzeuge wieder an.

Im Bereich der Eisenbahn ist nach einem Anstieg der Kennzahl im Jahr 2022 für das Jahr 2023 eine Senkung des Wertes zu erkennen. Der Wert der Kennzahl für 2023 befindet sich somit wieder unter dem gewichteten 5-jährigen Durchschnittswert von aktuell 111,08. Insgesamt ist die mit der Kennzahl verbundene Zielsetzung weiterhin erfüllt.

Um die Sicherheit des Verkehrs noch weiter zu erhöhen, wird seit 2022 auch der Bereich der Schifffahrt mittels einer Kennzahl mitbedacht. Die Kennzahl „Anzahl der durchgeführten Schiffskontrollen" wurde im BVA 2024 durch die Kennzahl „Anteil der Schiffe bei denen technische Mängel bei Kontrollen der Schifffahrtsaufsichten festgestellt wurden" ersetzt. Aufgrund der Corona-Pandemie kam es zu einem deutlichen Rückgang der Personenschifffahrt auf der Donau und damit einhergehend auch zu weniger Schiffskontrollen. Die Situation hat sich seit 2022 wieder erholt und die Anzahl der Schiffe mit technischen Mängeln sowie die Gesamtanzahl der geprüften Schiffe stieg wieder an.

In der Luftfahrt wurde die Implementierung eines behördenübergreifenden Prozesses zur Gefahrenidentifizierung, sowie deren Risikobewertung in allen relevanten österreichischen Zivilluftfahrtbehörden begonnen. Aufgrund einer Verzögerung im Genehmigungsprozess konnte die finale Version des behördenübergreifenden Prozesses zur Gefahrenidentifizierung in der Luftfahrt sowie deren Risikobewertung in allen relevanten österreichischen Zivilluftfahrtbehörden nicht wie ursprünglich geplant gegen Ende 2023 durchgeführt und daher die vollständige Implementierung nicht 2024 abgeschossen werden. Die vollständige Implementierung in allen Luftfahrtbehörden ist für Ende 2025 anvisiert.

Durch die Umsetzung dieser Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit wird darüber hinaus ein wesentlicher Beitrag zu den SDG-Unterzielen 9.1 „Eine hochwertige, verlässliche, nachhaltige und widerstandsfähige

Infrastruktur aufbauen, einschließlich regionaler und grenzüberschreitender Infrastruktur, um die wirtschaftliche Entwicklung und das menschliche Wohlergehen zu unterstützen, und dabei den Schwerpunkt auf einen erschwinglichen und gleichberechtigten Zugang für alle legen“ und 11.2 „Bis 2030 den Zugang zu sicheren, bezahlbaren, zugänglichen und nachhaltigen Verkehrssystemen für alle ermöglichen und die Sicherheit im Straßenverkehr verbessern, insbesondere durch den Ausbau des öffentlichen Verkehrs, mit besonderem Augenmerk auf den Bedürfnissen von Menschen in prekären Situationen, Frauen, Kindern, Menschen mit Behinderungen und älteren Menschen“ geleistet.

Insgesamt wird die Erreichung des Wirkungsziels in der überwiegend positiven Entwicklung der Indikatoren zum Ausdruck gebracht und zeigt, dass die Implementierung entsprechender Rahmenbedingungen, behördlicher Tätigkeiten und Bewusstseinsarbeit wertvolle Hebel zur Verbesserung der Verkehrssicherheit sind.

Wirkungsziel 2

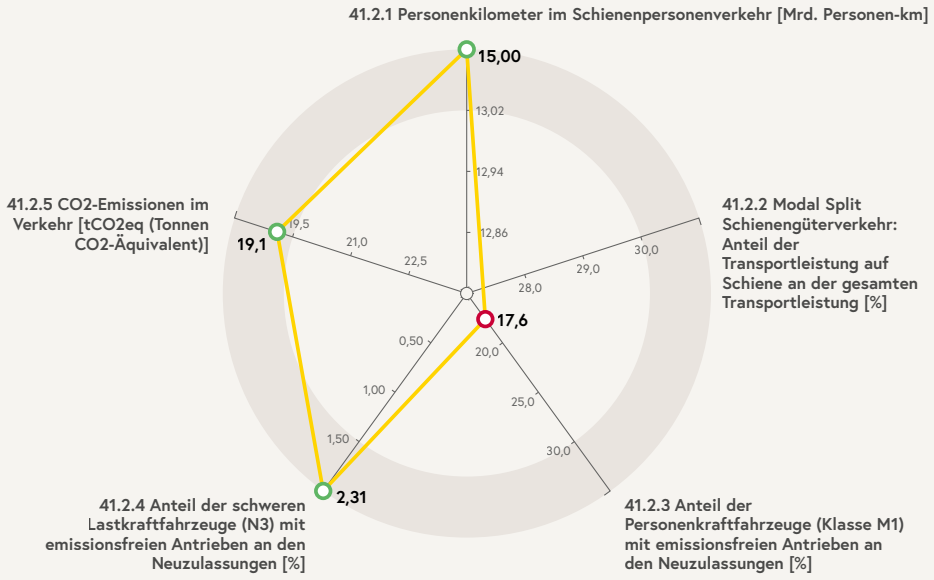
Forcierung der Mobilitätswende zur Erreichung der Klimaneutralität 2040

wirkungsmonitoring.gv.at/wirkungsziel-detail/2024-bmk-ug-41-w0002/

Ergebnis der Evaluierung

überwiegend erreicht

Mobilitätswende zur Erreichung der Klimaneutralität 2040
Untergliederung: Mobilität, Wirkungsziel: 2024-BMK-UG41-W2



1 Personenkilometer im Schienenpersonenverkehr [Mrd. Personen-km]
Erhebung der Schienen-Control GmbH
2 Modal Split im Schienengüterverkehr [%]
Der Modal Split im Schienengüterverkehr ergibt sich als Anteil der Transportleistung (Tonnenkilometer) an der gesamten Transportleistung. [Noch kein Istwert vorhanden]
3 Anteil der Personenkraftfahrzeuge (Klasse M1) mit emissionsfreien Antrieben an den Neuzulassungen [%]
Erfassung PKW-Neuzulassungen durch Statistik Austria
4 Anteil der schweren Lastkraftfahrzeuge (N3) mit emissionsfreien Antrieben an den Neuzulassungen [%]
Erfassung LKW-Neuzulassungen durch Statistik Austria
5 CO2-Emissionen im Verkehr [tCO2eq (Tonnen CO2-Äquivalent)]
Messungen des UBA

- überplanmäßig erreicht
- zur Gänze erreicht
- überwiegend erreicht
- teilweise erreicht
- nicht erreicht
- nicht verfügbar
- Zielzustand

41.2.1 Personenkilometer im Schienenpersonenverkehr [Mrd. Personen-km]

Kategorie	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
ZIEL	n. v.	12,89	12,15	10,85	12,27	13,02	13,08
IST	13,4	7,4	8,5	12,9	14,6	15	n. v.
Zielerreichungsgrad	nicht verfügbar	nicht erreicht	nicht erreicht	überplanmäßig erreicht	überplanmäßig erreicht	überplanmäßig erreicht	nicht verfügbar

Berechnungsmethode: Erhebung der Schienen-Control GmbH

41.2.1 Personenkilometer im Schienenpersonenverkehr [Mrd. Personen-km]

Die Fahrgastrückgänge im Zuge der Corona-Pandemie wurden wieder ausgeglichen. Nunmehr wurde 2024 ein neuer Rekordwert erreicht. Es zeigt sich somit, dass die seitens des BMK gesetzten Maßnahmen (Leistungsausbau, KlimaTicket Österreich) Wirkung zeigen.

41.2.2 Modal Split Schienengüterverkehr: Anteil der Transportleistung auf Schiene an der gesamten Transportleistung [%]

Kategorie	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
ZIEL	n. v.	30	30	30	30	30	28
IST	30,8	29,7	30	30,2	29	n. v.	n. v.
Zielerreichungsgrad	nicht verfügbar	überwiegend erreicht	zur Gänze erreicht	überplanmäßig erreicht	nicht erreicht	nicht verfügbar	nicht verfügbar

Berechnungsmethode: Der Modal Split im Schienengüterverkehr ergibt sich als Anteil der Transportleistung (Tonnenkilometer) an der gesamten Transportleistung.

41.2.2 (2020): Der Istzustand wurde am 6.7.2022 geändert. Der Wert wurde auf Basis von Daten von Eurostat nacherfasst.

41.2.2 (2021): Der Istzustand wurde am 24.5.2024 geändert. Der Wert wurde auf Basis von Daten von Eurostat nacherfasst.

41.2.2 (2022): Der Istzustand wurde am 23.5.2024 geändert. Der Wert wurde auf Basis von Daten von Eurostat nacherfasst.

41.2.2 (2023): Der Istzustand wurde am 5.5.2025 geändert. Der Wert wurde auf Basis von Daten von Eurostat nacherfasst.

41.2.2 Modal Split im Schienengüterverkehr [%]

Eurostat veröffentlicht die Ergebnisse eines Jahres in der Regel im zweiten Halbjahr des Folgejahres.

Zu dieser Kennzahl liegen keine historischen Istwerte aus den Jahren vor 2016 vor, da die von Eurostat verwendete Datenquelle erst ab 2016 verfügbar ist. Aufgrund der gegenüber der Straße deutlich höheren Energieeffizienz der Schiene ist eine Steigerung des Anteils der Schiene am Güterverkehr im Mobilitätsmasterplan 2030 als wichtiges Ziel definiert, stellt aber aufgrund unterschiedlicher Rahmenbedingungen und Trends des europäischen Verkehrsmarktes und der Infrastruktur eine besondere Herausforderung dar: 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.

41.2.3 Anteil der Personenkraftfahrzeuge (Klasse M1) mit emissionsfreien Antrieben an den Neuzulassungen [%]

Kategorie	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
ZIEL	n. v.	n. v.	n. v.	n. v.	25	30	22
IST	2,8	6,4	13,9	15,9	19,9	17,6	n. v.
Zielerreichungsgrad	nicht verfügbar	nicht verfügbar	nicht verfügbar	nicht verfügbar	nicht erreicht	nicht erreicht	nicht verfügbar

Berechnungsmethode: Erfassung PKW-Neuzulassungen durch Statistik Austria

41.2.3 Anteil der Personenkraftfahrzeuge (Klasse M1) mit emissionsfreien Antrieben an den Neuzulassungen [%]

Im Vergleich zum Jahr 2023 entwickelte sich das Jahr 2024 rückläufig. Lag der Anteil 2023 noch bei 19,9 %, wurden 2024 lediglich 17,6 % erreicht. Die Gründe dafür sind vielfältig. Gemäß VO (EU) 2019/631 müssen die Fahrzeughersteller ab 2025 verschärfte CO_2-Ziele erreichen. Die Einführung neuer emissionsfreier Fahrzeugmodelle fokussiert sich daher auf den Zeitraum ab 2025, somit gab es wenig Anreiz im Jahr 2024 E-Fahrzeuge abzusetzen. Im Jahr 2024 wurden 44.622 BEV (Battery Electric Vehicle) und 1 FCEV (Fuel Cell Electric Vehicle) der Klasse M1 neu zugelassen.

41.2.4 Anteil der schweren Lastkraftfahrzeuge (N3) mit emissionsfreien Antrieben an den Neuzulassungen [%]

Kategorie	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
ZIEL	n. v.	n. v.	n. v.	n. v.	0,3	1,5	3
IST	0,05	0	0,06	0,55	0,42	2,31	n. v.
Zielerreichungsgrad	nicht verfügbar	nicht verfügbar	nicht verfügbar	nicht verfügbar	überplanmäßig erreicht	überplanmäßig erreicht	nicht verfügbar

Berechnungsmethode: Erfassung LKW-Neuzulassungen durch Statistik Austria

41.2.4 Anteil der schweren Lastkraftfahrzeuge (N3) mit emissionsfreien Antrieben an den Neuzulassungen [%]

Die Kennzahl entwickelte sich positiv. Der erreichte Istzustand ist auch eine Folge der umfangreichen Förderungen, insbesondere durch das Förderprogramm des Bundes ENIN für emissionsfreie Nutzfahrzeuge und Ladeinfrastruktur. Im Jahr 2024 wurden 88 BEV (Battery Electric Vehicle) neu zugelassen.

41.2.5 CO_2-Emissionen im Verkehr [tCO_2eq (Tonnen CO_2-Äquivalent)]

Kategorie	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
ZIEL	n. v.	n. v.	n. v.	n. v.	n. v.	19,5	18,8
IST	n. v.	20,5	21,6	20,6	19,8	19,1	n. v.
Zielerreichungsgrad	nicht verfügbar	nicht verfügbar	nicht verfügbar	nicht verfügbar	nicht verfügbar	überplanmäßig erreicht	nicht verfügbar

Berechnungsmethode: Messungen des UBA

41.2.5 (2023): Der Istzustand wurde am 6.5.2025 geändert. Der Wert wurde auf Basis von Daten des Umweltbundesamts aktualisiert.

41.2.5 CO_2-Emissionen im Verkehr [tCO_2eq (Tonnen CO_2-Äquivalent)]

Es stehen keine Istzustände vor dem Jahr 2020 zur Verfügung, weil die Kennzahl im BVA 2024 neu aufgenommen wurde. Der rückläufige Trend bei den CO_2-Emissionen im Verkehrsbereich ist auf verschiedene Faktoren zurückzuführen. Durch eine stärkere Nivellierung der österreichischen Spritpreise mit der Preislandschaft der Nachbarländer ist der Anreiz für LKW-Unternehmen, die im grenzüberschreitenden Verkehr tätig sind, weniger groß in Österreich zu tanken (Kraftstoffexport). Einen wichtigen Beitrag zur Senkung der Treibhausgas-Emissionen leistet die zunehmende Flotte von Elektrofahrzeugen in Österreich. Außerdem wirken sich Rückgänge im Bereich der Güterverkehrsaktivität auf der Straße unmittelbar auf die Kennzahl aus. Maßnahmen des BMK, 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 CO_2-Bepreisung für fossile Kraftstoffe.

Narrative Gesamtbeurteilung des Wirkungsziels und der Umfeldentwicklungen

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. Ebenso sind Vorhaltung und der Ausbau der Infrastruktur sowie die nachhaltige Steuerung des Verkehrsaufkommens unter Veränderung des Modalsplits zu Gunsten umweltgerechter Verkehrsträger aus ökologischer und gesellschaftspolitischer Sicht zur Sicherung des Wirtschaftsstandortes Österreich notwendig.

Die grundsätzlich positive Entwicklung der gewählten Indikatoren bestätigt, dass die richtigen Maßnahmen zur Forcierung der Mobilitätswende zur Erreichung der Klimaneutralität 2040 gesetzt wurden.

Die an und für sich wünschenswerte Steigerung des Modal-Split-Anteils der Schiene am gesamten Güterverkehrsaufkommen stellt eine besondere Herausforderung dar, da der Anteil in Österreich im EU-Vergleich bereits hoch ist und trotz nationaler Bemühungen Trends des europäischen Verkehrsmarktes und der Infrastruktur ausgesetzt ist. Somit ist bereits eine ungefähre Beibehaltung des bisherigen Modal-Split-Anteils der Schiene mit großem Aufwand verbunden und als Leistung zu bewerten. Kurzfristig ist – da die derzeit ungünstige Wirtschaftsentwicklung verstärkt die Schiene trifft – mit einem weiteren Rückgang des Schienenanteils im Modal Split zu rechnen. Dennoch wird weiterhin seitens des BMK durch Umsetzung zahlreicher Maßnahmen das auch im Masterplan Güterverkehr 2030 verankerte langfristige Ziel von 34 % Modal-Split-Anteil des Schienengüterverkehrs im Jahr 2040 im Auge behalten.

Als Auswirkung der Corona-Krise ergab sich zwischenzeitlich ein Rückgang der absolvierten Personenkilometer der bis einschließlich 2022 feststellbar war. Im Jahr 2024 konnte der Rückgang jedoch wieder mehr als ausgeglichen und ein Rekordergebnis erzielt werden.

Beim Schienengüterverkehr wurde im Jahr 2023 mit 1.1. eine Wegeentgeltförderung für das Marktsegment „manipulierter Verkehr" eingeführt. Diese betrug bis Ende März 50 %, wurde ab April 2023 auf 100 % erhöht und im Jahr 2024 fortgeführt. Darüber hinaus wurden im Schienengüterverkehr im Jahr 2024 im Rahmen des SGV-Programms die seit 2022 geltenden, erhöhten Fördersätze für den kombinierten Verkehr und den Einzelwagenverkehr weitgehend fortgeführt. In der Produktionsform unbegleiteter Kombinierter Verkehr wurden die Fördersätze der Verkehrsklasse Inland als Anreizeffekt erhöht.

Beim Anteil der Personenkraftfahrzeuge (Klasse M1) mit emissionsfreien Antrieben an den Neuzulassungen haben 2024 mehrere Faktoren zu einem Rückgang beigetragen: Gemäß VO (EU) 2019/631 müssen die Fahrzeughersteller ab 2025 verschärfte CO_2-Ziele erreichen. Die Einführung neuer emissionsfreier Fahrzeugmodelle fokussiert sich daher auf den Zeitraum ab 2025. Im Jahr 2024 wurden 44.622 BEV (Battery Electric Vehicle) und 1 FCEV (Fuel Cell Electric Vehicle) der Klasse M1 neu zugelassen. Die Neuzulassungen emissionsfreier Fahrzeuge sind damit im Jahresvergleich um 6 % gesunken.

Beim Anteil der schweren Lastkraftfahrzeuge (N3) mit emissionsfreien Antrieben an den Neuzulassungen wurden die Rahmenbedingungen durch das Förderprogramm ENIN, für die Anschaffung emissionsfreier Lkw und Errichtung von Infrastruktur wesentlich verbessert. Insgesamt konnten 2024 sechs Ausschreibungen zu ENIN durchgeführt werden, wobei vier davon den Fokus auf N3 bzw. N3 Sonderfahrzeuge hatten. Im Jahr 2024 wurden 88 BEV der Klasse N3 neu zugelassen und damit um den Faktor 6 mehr als 2023.

Dank des aktiven Ausbaus sowie der Weiterentwicklung der klimaaktiv mobil Aktions- und Förderangebote für Aktive Mobilität und Mobilitätsmanagement werden relevante Akteure, wie z. B. Gemeinden, Städte und Unternehmen zur Umsetzung klimaneutraler Mobilitätsprojekte motiviert und unterstützt, was insbesondere auch

die Beschlussfassung zahlreicher lokaler und regionaler Masterpläne Gehen und Radverkehrsplanungen sowie umfangreicher Partnerschaften im Rahmen von klimaaktiv mobil bewirkt. Die Anzahl der klimaaktiv mobil Partner:innen stieg auch aufgrund der hohen Nachfrage nach klimaaktiv mobil zertifizierten Aus- und Weiterbildungen (Kompetenzpartner:innen) sowie der zur Umsetzung von klimafreundlichen Investitionen für die aktive Mobilität geschlossenen Projektpartnerschaften auf insgesamt 12.350 an. Dadurch wird auf nationaler, lokaler und regionaler Ebene die Mobilitätswende vorangetrieben.

Das Wirkungsziel trägt insbesondere zu den SDG-Unterzielen 3.9 „Bis 2030 die Zahl der Todesfälle und Erkrankungen aufgrund gefährlicher Chemikalien und der Verschmutzung und Verunreinigung von Luft, Wasser und Boden erheblich verringern", 8.4 „Bis 2030 die weltweite Ressourceneffizienz in Konsum und Produktion Schritt für Schritt verbessern und die Entkopplung von Wirtschaftswachstum und Umweltzerstörung anstreben, im Einklang mit dem Zehnjahres-Programmrahmen für nachhaltige Konsum- und Produktionsmuster, wobei die entwickelten Länder die Führung übernehmen", 9.1 „Eine hochwertige, verlässliche, nachhaltige und widerstandsfähige Infrastruktur aufbauen, einschließlich regionaler und grenzüberschreitender Infrastruktur, um die wirtschaftliche Entwicklung und das menschliche Wohlergehen zu unterstützen, und dabei den Schwerpunkt auf einen erschwinglichen und gleichberechtigten Zugang für alle legen", 9.4 „Bis 2030 die Infrastruktur modernisieren und die Industrien nachrüsten, um sie nachhaltig zu machen, mit effizienterem Ressourceneinsatz und unter vermehrter Nutzung sauberer und umweltverträglicher Technologien und Industrieprozesse, wobei alle Länder Maßnahmen entsprechend ihren jeweiligen Kapazitäten ergreifen", 11.2 „Bis 2030 den Zugang zu sicheren, bezahlbaren, zugänglichen und nachhaltigen Verkehrssystemen für alle ermöglichen und die Sicherheit im Straßenverkehr verbessern, insbesondere durch den Ausbau des öffentlichen Verkehrs, mit besonderem Augenmerk auf den Bedürfnissen von Menschen in prekären Situationen, Frauen, Kindern, Menschen mit Behinderungen und älteren Menschen", 11.3 „Bis 2030 die Verstädterung inklusiver und nachhaltiger gestalten und die Kapazitäten für eine partizipatorische, integrierte und nachhaltige Siedlungsplanung und -steuerung in allen Ländern verstärken", 11.6 „Bis 2030 die von den Städten ausgehende Umweltbelastung pro Kopf senken, unter anderem mit besonderer Aufmerksamkeit auf der Luftqualität und der kommunalen und sonstigen Abfallbehandlung", 11.a „Durch eine verstärkte nationale und regionale Entwicklungsplanung positive wirtschaftliche, soziale und ökologische Verbindungen zwischen städtischen, stadtnahen und ländlichen Gebieten unterstützen", 11.b „Bis 2020 die Zahl der Städte und Siedlungen, die integrierte Politiken und Pläne zur Förderung der Inklusion, der Ressourceneffizienz, der Abschwächung des Klimawandels, der Klimaanpassung und der Widerstandsfähigkeit gegenüber Katastrophen beschließen und umsetzen, wesentlich erhöhen und gemäß dem Sendai-Rahmen für Katastrophenvorsorge 2015–2030 ein ganzheitliches Katastrophenrisikomanagement auf allen Ebenen entwickeln und umsetzen", 13.2 „Klimaschutzmaßnahmen in die nationalen Politiken, Strategien und Planungen einbeziehen" und 13.3 „Die Aufklärung und Sensibilisierung sowie die personellen und institutionellen Kapazitäten im Bereich der Abschwächung des Klimawandels, der Klimaanpassung, der Reduzierung der Klimaauswirkungen sowie der Frühwarnung verbessern" bei.

Wirkungsziel 3

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

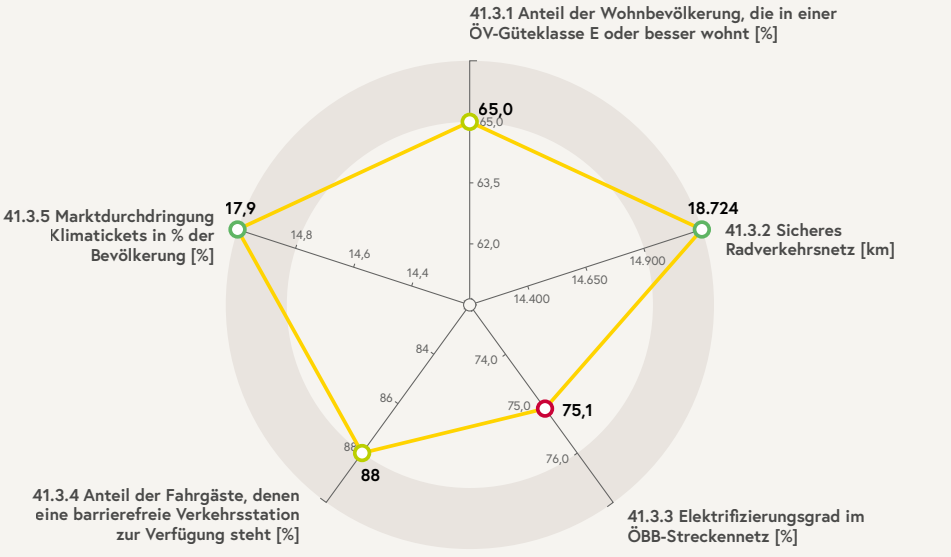
wirkungsmonitoring.gv.at/wirkungsziel-detail/2024-bmk-ug-41-w0003/

8 MENSCHENWÜRDIGE ARBEIT UND WIRTSCHAFTS-WACHSTUM
9 INDUSTRIE, INNOVATION UND INFRASTRUKTUR
11 NACHHALTIGE STÄDTE UND GEMEINDEN
13 MASSNAHMEN ZUM KLIMASCHUTZ

Ergebnis der Evaluierung

überwiegend erreicht

Sicherung der Mobilität von Menschen und Gütern
Untergliederung: Mobilität, Wirkungsziel: 2024-BMK-UG41-W3



1 Anteil der Wohnbevölkerung, die in einer Öffentlichen Verkehr (ÖV)-Güteklasse E oder besser wohnt [%]
Überlagerung der ÖV-Güteklassen mit Daten zur Wohnbevölkerung auf Ebene der regionalstatistischen Rastereinheiten

2 Länge des sicheren Radverkehrsnetzes [km]
Auswertung Graphenintegrationsplattform

3 Elektrifizierungsgrad im ÖBB-Streckennetz [%]
Streckenlänge des elektrifizierten Streckennetzes der ÖBB / Streckenlänge des Gesamtnetzes der ÖBB

4 Anteil der Fahrgäste, denen eine barrierefreie Verkehrsstation zur Verfügung steht [%]
Division Summe der Reisenden an barrierefreien Bahnhöfen durch Summe der gesamten Reisenden

5 Marktdurchdringung des Klimatickets in % der Bevölkerung [%]
Interne Rechnung auf Basis von Absatzzahlen und Bevölkerungsstatistik

- überplanmäßig erreicht
- zur Gänze erreicht
- überwiegend erreicht
- teilweise erreicht
- nicht erreicht
- nicht verfügbar

Zielzustand

41.3.1 Anteil der Wohnbevölkerung, die in einer ÖV-Güteklasse E oder besser wohnt [%]

Kategorie	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
ZIEL	n. v.	n. v.	n. v.	n. v.	59	65	65,5
IST	n. v.	61,2	63,1	63,7	64,6	65	n. v.
Zielerreichungsgrad	nicht verfügbar	nicht verfügbar	nicht verfügbar	nicht verfügbar	überplanmäßig erreicht	zur Gänze erreicht	nicht verfügbar

Berechnungsmethode: Überlagerung der ÖV-Güteklassen mit Daten zur Wohnbevölkerung auf Ebene der regionalstatistischen Rastereinheiten

41.3.1 Anteil der Wohnbevölkerung, die in einer Öffentlichen Verkehr (ÖV)-Güteklasse E oder besser wohnt [%]

Der Anteil der Wohnbevölkerung, die in einer Öffentlichen Verkehr (ÖV)-Güteklasse E oder besser wohnt, hat sich 2024 auf 65 % erhöht und der Zielzustand ist für 2024 zur Gänze erreicht worden. Da bei der Berechnung der ÖV-Güteklassen die Wohnbevölkerung vor Ort und die Güte der ÖV-Versorgung gemeinsam Einfluss auf die Entwicklung der Kennzahlen haben, muss bei der Interpretation zwischen diesen Größen differenziert werden. Bei der Bevölkerungsentwicklung ist im Überblick einerseits im Bereich der Städte ein stärkeres Bevölkerungswachstum als im ländlichen Raum gegeben. Da in den Städten eine dichtere Versorgung im ÖV gegeben ist, trägt das Wachstum in Städten zu einer Erhöhung des Kennwertes bei. Demographische Veränderungen verlaufen allerdings zumeist über längere Zeiträume und treten selten nur sprunghaft auf. Ein großer Anteil der Steigerung des Kennwertes ist damit auf Verbesserungen im Angebot mit öffentlichem Verkehr zurückzuführen (z. B. Ausweitungen der VDV-Bestellungen). Hinsichtlich der zukünftigen Entwicklung ist zu sagen, dass aktuell von einem weiteren Anstieg der Kennzahl auszugehen ist, ein Plafond allerdings nur schwer abzuschätzen ist. Auch sprunghafte Veränderungen können mit zukünftigen Fahrplanausweitungen erneut auftreten (z. B. im Kontext der Fertigstellung bedeutender Ausbauten im Bereich der Infrastruktur). Die Kennzahl wurde 2020 gänzlich neu entwickelt, weshalb die jeweiligen Istzustände erst ab 2020 vorliegen.

41.3.2 Sicheres Radverkehrsnetz [km]

Kategorie	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
ZIEL	n. v.	n. v.	n. v.	n. v.	13.281	14.900	18.900
IST	n. v.	n. v.	13.081	14.724	18.229	18.724	n. v.
Zielerreichungsgrad	nicht verfügbar	nicht verfügbar	nicht verfügbar	nicht verfügbar	überplanmäßig erreicht	überplanmäßig erreicht	nicht verfügbar

Berechnungsmethode: Auswertung Graphenintegrationsplattform

41.3.2 Länge des sicheren Radverkehrsnetzes [km]

Vom derzeit für das Radfahren zulässigen Straßennetz in der Länge von rd. 175.000 Kilometer sind derzeit 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 Förderungen für Radprojekte von Bundesländern und Gemeinden sowie durch mehr Tempo 30 auf Nebenstraßen im Ortsgebiet soll die Länge des sicheren Radverkehrsnetzes erhöht werden. Die Übererfüllung 2024 ist neben dem tatsächlichen Ausbau der Radinfrastruktur vor allem durch eine verbesserte Datenqualität zu erklären. Die Kennzahl wird durch eine Auswertung der Graphenintegrationsplattform (GIP.gv.at) erhoben. Durch das Geodatenprojekt „GIP4Radrouting“ wurde die Datenqualität der digitalisierten Radinfrastruktur seitens der Länder und Gemeinden deutlich besser. Durch die zunehmend bessere Geodatenqualität wird die Prognose des Zielzustands treffsicherer. Die Länge des sicheren Radverkehrsnetzes wurde erstmals für 2021 ermittelt, daher sind frühere Istzustände nicht verfügbar.

41.3.3 Elektrifizierungsgrad im ÖBB-Streckennetz [%]

Kategorie	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
ZIEL	n. v.	73	74	75	76	76	76,3
IST	73,5	73,8	74,1	74,2	76,3	75,1	n. v.
Zielerreichungsgrad	nicht verfügbar	überplanmäßig erreicht	überplanmäßig erreicht	nicht erreicht	überplanmäßig erreicht	nicht erreicht	nicht verfügbar

Berechnungsmethode: Streckenlänge des elektrifizierten Streckennetzes der ÖBB / Streckenlänge des Gesamtnetzes der ÖBB

41.3.3 Elektrifizierungsgrad im ÖBB-Streckennetz [%]

Durch die Übernahme der GKB-Strecken (Steirische Westbahn) in das Netz der ÖBB-Infrastruktur AG im Jahr 2024 erhöhte sich die Anzahl der Streckenkilometer bei gleichbleibender Zahl der elektrifizierten Strecken-km. Dadurch kam es zu einer prozentuellen Abnahme des Elektrifizierungsgrades. Grundsätzlich sind die vorgesehenen Maßnahmen zur Streckenelektrifizierung plangemäß umgesetzt worden.

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.

41.3.4 Anteil der Fahrgäste, denen eine barrierefreie Verkehrsstation zur Verfügung steht [%]

Kategorie	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
ZIEL	n. v.	n. v.	n. v.	n. v.	86	88	89
IST	83	84	85	86	87	88	n. v.
Zielerreichungsgrad	nicht verfügbar	nicht verfügbar	nicht verfügbar	nicht verfügbar	überplanmäßig erreicht	zur Gänze erreicht	nicht verfügbar

Berechnungsmethode: Division Summe der Reisenden an barrierefreien Bahnhöfen durch Summe der gesamten Reisenden

41.3.4 Anteil der Fahrgäste, denen eine barrierefreie Verkehrsstation zur Verfügung steht [%]

Ziel ist bis zum Jahr 2027 alle Verkehrsstationen mit mehr als 1.000 Reisenden pro Tag sowie die wichtigsten Verkehrsstationen in Bezirks- und Landeshauptstädten barrierefrei auszugestalten. Im Jahr 2024 wurden folgende 25 Verkehrsstationen der ÖBB-Infrastruktur AG barrierefrei ausgebaut: Arnoldstein, Bad Schallerbach-Wallern, Breitenbrunn, Donnerskirchen, Furth-Göttweig, Hadersdorf am Kamp, Haslau an der Donau, Kolbnitz, Maishofen-Saalbach, Obertrattnach-Markt Hofkirchen, Paudorf, Pinsdorf, Rothengrub, Schützen Haltestelle, St.Veit a. d.Triesting, Theresienfeld, Trautmannsdorf a. d.L., Tullnerbach-Preßbaum, Unter Höflein, Wampersdorf, Wartberg im Mürztal, Wiener Neustadt Civitas Nova, Winden, Zellerndorf, Kremsmünster.

Die Investitionssumme belief sich 2024 auf 61,2 Mio. Euro. Damit sind insgesamt 481 Verkehrsstationen der ÖBB-Infrastruktur AG barrierefrei. Die Daten dieser Kennzahl liegen erst ab 2016 vor.

41.3.5 Marktdurchdringung Klimatickets in % der Bevölkerung [%]

Kategorie	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
ZIEL	n. v.	n. v.	n. v.	11,3	11,5	14,8	16,8
IST	n. v.	n. v.	n. v.	14,6	16,3	17,9	n. v.
Zielerreichungsgrad	nicht verfügbar	nicht verfügbar	nicht verfügbar	überplanmäßig erreicht	überplanmäßig erreicht	überplanmäßig erreicht	nicht verfügbar

Berechnungsmethode: Interne Rechnung auf Basis von Absatzzahlen und Bevölkerungsstatistik

41.3.5 Marktdurchdringung des Klimatickets in % der Bevölkerung [%]

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. Mit Dezember 2024 zählen rund 17,9 % aller in Österreich lebenden Menschen zu Stammkundinnen und Stammkunden des Öffentlichen Verkehrs. Dass der Istzustand 2024 bereits deutlich über dem angestrebten Zielzustand liegt, zeigt den Erfolg der KlimaTicket-Reform.

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 Jahresdurchschnittsbevölkerung Österreich 2019 gemäß Statistik Austria gemessen. Dieser soll nun auf die aktuelle Jahresdurchschnittsbevölkerung Österreich des jeweiligen Kalenderjahres gemäß Statistik Austria umgestellt werden. Der Istzustand 2022 wird entsprechend der alten Berechnungsmethodik beibehalten.

Narrative Gesamtbeurteilung des Wirkungsziels und der Umfeldentwicklungen

Zu den wesentlichsten Herausforderungen im Umfeld des Wirkungsziels 3 gehört, neben der leistungsfähigen, sicheren sowie ökologisch nachhaltigen Sicherung der Mobilität von Menschen und Gütern, der Infrastrukturausbau zur nachhaltigen Bewältigung des Verkehrsaufkommens. Die Vorhaltung und der Ausbau der Infrastruktur sowie die nachhaltige Steuerung des Verkehrsaufkommens zu Gunsten umweltgerechter Verkehrsträger sind aus ökologischer und gesellschaftspolitischer Sicht zur Sicherung des Wirtschaftsstandortes Österreich notwendig. Die Gewährleistung der Mobilität unter besonderer Berücksichtigung der Einführung neuer, umweltfreundlicher Mobilitätsformen und dem verkehrspolitischen Schwerpunkt der Förderung des öffentlichen Verkehrs ist eine Kernaufgabe des Ressorts.

Die kontinuierliche Umsetzung der gewählten Maßnahmen, wie „Gestaltung und Entwicklung des Mautsystems im Sinne einer modernen und nachhaltigen Mobilität“, die „Umsetzung verkehrspolitischer Maßnahmen zur Gewährleistung von Mobilität für alle mit dem verkehrspolitischen Schwerpunkt der Förderung des öffentlichen Verkehrs unter besonderer Berücksichtigung der Einführung neuer, umwelt- und klimafreundlicher Mobilitätsformen und Mobilitätsdienstleistungen sowie des Vorantreibens der Digitalisierung im Mobilitätsbereich“ sowie die Maßnahme „Klimaticket“ leisten einen positiven Beitrag zur Zielerreichung.

Im Rahmen der Verträge mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) zur Erbringung von Verkehrsdiensten konnte die Mobilität gesichert werden. Für das Kernnetz

der Ostregion, Oberösterreich und der Steiermark wurden Ende 2023 mit Wirksamkeit Fahrplan 2024 neue 10-jährige Verkehrsdiensteverträge mit einem erweiterten Leistungsangebot und verbesserten Fuhrpark abgeschlossen. Das Angebot im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) soll dadurch weiter ausgebaut werden.

In diesem Zusammenhang wurde mit dem Gültigkeitsstart des KlimaTickets Österreich am 26.10.2021 sowie der flächendeckenden Einführung regionaler KlimaTickets in ganz Österreich mit 1.1.2022 ein wesentlicher Schritt zur Verbesserung des öffentlichen Verkehrs im Bereich der Tarife gesetzt. Durch die flächendeckende Einführung von Jahresnetzkarten können ganzheitliche Verkehrsangebote zu attraktiven, sozial verträglichen Fahrpreisen sowie konkurrenzfähigen Fixkosten als klimaschonende Alternative zum motorisierten Individualverkehr genutzt werden.

Die Erwartungen der KlimaTicket Reform wurden übertroffen. Die Anzahl der aktiven KlimaTicket Ö lag Ende 2024 bei über 326.000 Kund:innen. Damit wurde die Anzahl des initial simulierten Kund:innenpotenzials um mehr als 100 % überstiegen.

Positiv entwickelte sich auch die Umsetzung des Masterplans Radfahren in Österreich. Für sieben Bundesländer liegen flächendeckende Zielnetze Radverkehr in unterschiedlicher Qualität öffentlich vor. Für zwei Bundesländer liegen regionale Zielnetze vor. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie zum Ausbau der Radfahrkompetenz wurden 2024 mehr als 3.800 Radfahrkurse für rund 67.000 Kinder an Volksschulen über klimaaktiv mobil umgesetzt.

Die 2024 veröffentlichten regionalen Mobilitätserhebungen zeigten ebenso einen positiven Trend für das Radfahren. Die durch die klimaaktiv mobil Förderungen ausgelöste Dynamik im Ausbau der Radinfrastruktur hat zu einem weiteren Anstieg der Länge des sicheren Radverkehrsnetzes auf 18.724 km beigetragen.

Eine wesentliche Maßnahme für einen nachhaltigen Straßengüterverkehr stellt die Förderung des Umstiegs auf emissionsärmere bzw. emissionsfreie Lastkraftwagen dar. Diese Zielsetzung wird durch die Ausgestaltung des fahrleistungsabhängigen Mautsystems für Fahrzeuge über 3,5 t technisch zulässiger Gesamtmasse (tzGm) verfolgt, u. a. indem seit 2017 die externen Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung in unterschiedlicher Höhe je nach EURO-Emissionsklasse und seit 2024 erstmals auch die externen Kosten der verkehrsbedingten CO_2-Emissionen in Abhängigkeit der CO_2-Emissionen des Fahrzeugs angelastet werden.

Das Wirkungsziel trägt insbesondere zu den SDG-Unterzielen 8.4 „Bis 2030 die weltweite Ressourceneffizienz in Konsum und Produktion Schritt für Schritt verbessern und die Entkopplung von Wirtschaftswachstum und Umweltzerstörung anstreben, im Einklang mit dem Zehnjahres-Programmrahmen für nachhaltige Konsum- und Produktionsmuster, wobei die entwickelten Länder die Führung übernehmen“, 9.1 „Eine hochwertige, verlässliche, nachhaltige und widerstandsfähige Infrastruktur aufbauen, einschließlich regionaler und grenzüberschreitender Infrastruktur, um die wirtschaftliche Entwicklung und das menschliche Wohlergehen zu unterstützen, und dabei den Schwerpunkt auf einen erschwinglichen und gleichberechtigten Zugang für alle legen“, 9.4 „Bis 2030 die Infrastruktur modernisieren und die Industrien nachrüsten, um sie nachhaltig zu machen, mit effizienterem Ressourceneinsatz und unter vermehrter Nutzung sauberer und umweltverträglicher Technologien und Industrieprozesse, wobei alle Länder Maßnahmen entsprechend ihren jeweiligen Kapazitäten ergreifen“, 11.2 „Bis 2030 den Zugang zu sicheren, bezahlbaren, zugänglichen und nachhaltigen Verkehrssystemen für alle ermöglichen und die Sicherheit im Straßenverkehr verbessern, insbesondere durch den Ausbau des öffentlichen Verkehrs, mit besonderem Augenmerk auf den Bedürfnissen von Menschen in prekären Situationen, Frauen, Kindern, Menschen mit Behinderungen und älteren Menschen“, 11.3 „Bis 2030 die Verstädterung inklusiver und nachhaltiger gestalten und die Kapazitäten für eine partizipatori-

sche, integrierte und nachhaltige Siedlungsplanung und -steuerung in allen Ländern verstärken“, 11.6 „Bis 2030 die von den Städten ausgehende Umweltbelastung pro Kopf senken, unter anderem mit besonderer Aufmerksamkeit auf der Luftqualität und der kommunalen und sonstigen Abfallbehandlung“, 11.a „Durch eine verstärkte nationale und regionale Entwicklungsplanung positive wirtschaftliche, soziale und ökologische Verbindungen zwischen städtischen, stadtnahen und ländlichen Gebieten unterstützen“, 11.b „Bis 2020 die Zahl der Städte und Siedlungen, die integrierte Politiken und Pläne zur Förderung der Inklusion, der Ressourceneffizienz, der Abschwächung des Klimawandels, der Klimaanpassung und der Widerstandsfähigkeit gegenüber Katastrophen beschließen und umsetzen, wesentlich erhöhen und gemäß dem Sendai-Rahmen für Katastrophenvorsorge 2015–2030 ein ganzheitliches Katastrophenrisikomanagement auf allen Ebenen entwickeln und umsetzen“, 13.2 „Klimaschutzmaßnahmen in die nationalen Politiken, Strategien und Planungen einbeziehen“ und 13.3 „Die Aufklärung und Sensibilisierung sowie die personellen und institutionellen Kapazitäten im Bereich der Abschwächung des Klimawandels, der Klimaanpassung, der Reduzierung der Klimaauswirkungen sowie der Frühwarnung verbessern“ bei. Zudem leistet die Maßnahme „Gestaltung und Entwicklung des Mautsystems im Sinne einer modernen und nachhaltigen Mobilität“ einen Beitrag zum SDG-Unterziel 13.2 „Klimaschutzmaßnahmen in die nationalen Politiken, Strategien und Planungen einbeziehen“.

Wirkungsziel 4

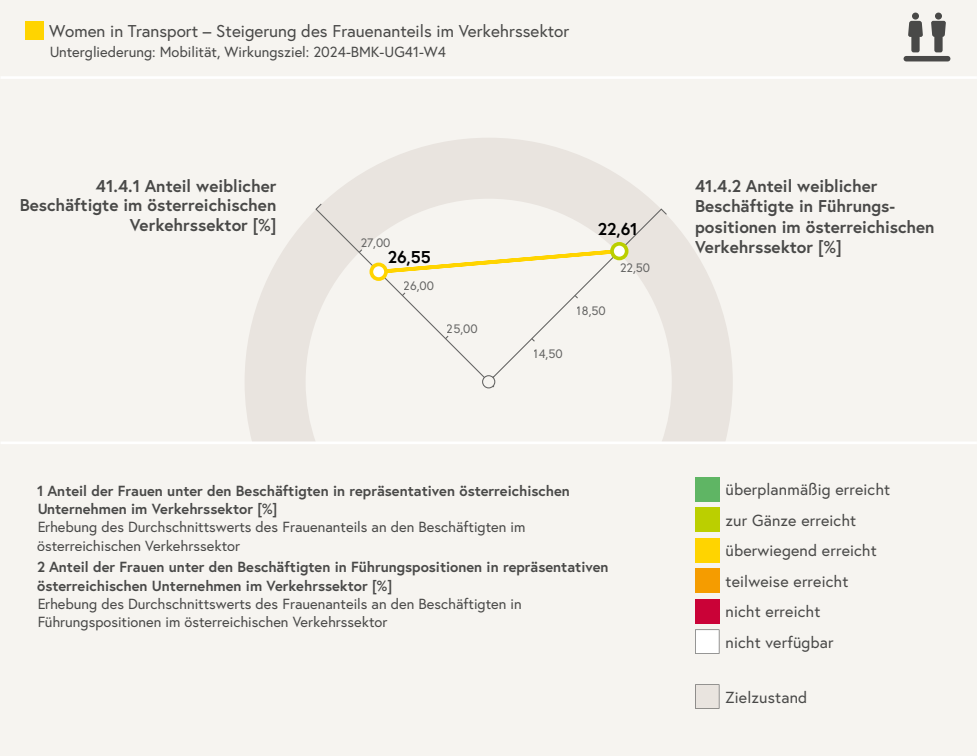
Women in Transport – Steigerung der Beschäftigungszahlen von Frauen und Erhöhung der Chancengleichheit im Verkehrssektor

wirkungsmonitoring.gv.at/wirkungsziel-detail/2024-bmk-ug-41-w0004/

5 GESCHLECHTER-GLEICHHEIT

Ergebnis der Evaluierung

überwiegend erreicht



41.4.1 Anteil weiblicher Beschäftigte im österreichischen Verkehrssektor [%]

Kategorie	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
ZIEL	n. v.	n. v.	n. v.	25	25,5	27	28
IST	n. v.	23,98	25,83	26,81	27,43	26,55	n. v.
Zielerreichungsgrad	nicht verfügbar	nicht verfügbar	nicht verfügbar	überplanmäßig erreicht	überplanmäßig erreicht	überwiegend erreicht	nicht verfügbar

Berechnungsmethode: Erhebung des Durchschnittswerts des Frauenanteils an den Beschäftigten im österreichischen Verkehrssektor

41.4.1 Anteil der Frauen unter den Beschäftigten in repräsentativen österreichischen Unternehmen im Verkehrssektor [%]

Es stehen keine Istzustände vor dem Jahr 2020 zur Verfügung, weil die Kennzahl im BVA 2022 neu aufgenommen wurde. Trotz eines leichten Rückgangs des Istzustandes von 2023 bis 2024 um 0,88 Prozentpunkte wurde der Zielzustand überwiegend erreicht. Erstmals konnte die positive Entwicklung der Vorjahre nicht weitergeführt werden. Mit der Sensibilisierung durch die nationale Plattform „Women in Transport“ und durch weitergehende eigene Maßnahmen der Unternehmen wird für die Folgejahre jedoch wieder eine Steigerung angestrebt.

41.4.2 Anteil weiblicher Beschäftigte in Führungspositionen im österreichischen Verkehrssektor [%]

Kategorie	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
ZIEL	n. v.	n. v.	n. v.	21	21,5	22,5	24,5
IST	n. v.	20,13	20,97	22,37	24,08	22,61	n. v.
Zielerreichungsgrad	nicht verfügbar	nicht verfügbar	nicht verfügbar	überplanmäßig erreicht	überplanmäßig erreicht	zur Gänze erreicht	nicht verfügbar

Berechnungsmethode: Erhebung des Durchschnittswerts des Frauenanteils an den Beschäftigten in Führungspositionen im österreichischen Verkehrssektor

41.4.2 Anteil der Frauen unter den Beschäftigten in Führungspositionen in repräsentativen österreichischen Unternehmen im Verkehrssektor [%]

Es stehen keine Istzustände vor dem Jahr 2020 zur Verfügung, weil die Kennzahl im BVA 2022 neu aufgenommen wurde. Trotz eines leichten Rückgangs des Istzustandes von 2023 bis 2024 um 1,47 Prozentpunkte wurde der Zielzustand zur Gänze erreicht. Erstmals konnte die positive Entwicklung der Vorjahre nicht weitergeführt werden. Mit der Sensibilisierung durch die nationale Plattform „Women in Transport“ und durch weitergehende eigene Maßnahmen der Unternehmen wird für die Folgejahre jedoch wieder eine Steigerung angestrebt.

Narrative Gesamtbeurteilung des Wirkungsziels und der Umfeldentwicklungen

Ab dem Jahr 2022 wurde das Gleichstellungsziel grundlegend überarbeitet und das neue Wirkungsziel 41.4 „Women in Transport – Steigerung der Beschäftigungszahlen von Frauen und Erhöhung der Chancengleichheit im Verkehrssektor“ mit den neuen Kennzahlen 41.4.1 „Anteil der Frauen unter den Beschäftigten in repräsentativen österreichischen Unternehmen im Verkehrssektor“ und 41.4.2 „Anteil der Frauen unter den Beschäftigten in Führungspositionen in repräsentativen österreichischen Unternehmen im Verkehrssektor“ festgelegt. Diese neuen Angaben ersetzen das ehemalige Wirkungsziel 41.3 „Sicherstellung der Gendergerechtigkeit in der Mobilität“ mit der ehemaligen Kennzahl 41.3.1„Anteil an Personen mit Genderkompetenz, die in der Verkehrsplanung und -steuerung im BMK tätig sind“.

Neben der Bewusstseinsbildung über die Unterschiede im Mobilitätsverhalten und die Kenntnis über unterschiedliche Mobilitätsbedürfnisse ist die gleichberechtigte Teilhabe an Planungs- und Steuerungsprozessen eine Voraussetzung für gendergerechte Mobilität. Die volle und wirksame Teilhabe von Frauen auf allen Ebenen der Entscheidungsfindung ist zudem eine wesentliche Zielformulierung des SDG-Unterziels 5.5 „Die volle und wirksame Teilhabe von Frauen und ihre Chancengleichheit bei der Übernahme von Führungsrollen auf allen Ebenen der Entscheidungsfindung im politischen, wirtschaftlichen und öffentlichen Leben sicherstellen“.

In diesem Zusammenhang hat das BMK 2020 zur positiven Unterstützung der Zielerreichung des Wirkungsziels 4 eine nationale Plattform zu „Women in Transport“ mit über 20 repräsentativen Verkehrs- und Verkehrsforschungsunternehmen initiiert und damit mehr Bewusstsein für die Notwendigkeit der Erhöhung der Frauenanteile im Mobilitätssektor geschaffen. Dazu zählen ua: AIT, ASFINAG, Austria Tech, Austro Control, Hafen Wien, Joanneum Research, Klima- und Energiefonds, Linz AG, Österreichische Post AG, ÖBB Holding, Schienen-Control, SCHIG, via donau, Wiener Linien, Wiener Stadtwerke. Anschließend wurden Plattformtreffen durch das BMK organisiert. Diese Plattform ermöglicht einen Austausch zu Best-Practice-Maßnahmen und soll mittelfristig als Ideenpool für innovative Gleichstellungsmaßnahmen in den Unternehmen dienen. 2021 fanden drei Diskussionsrunden im Beisein der ehemaligen FBM Leonore Gewessler, BA mit den CEOs der

„Women in Transport“-Mitglieder statt, wo konkrete Maßnahmen zur Erhöhung der Gendergerechtigkeit in der Mobilität diskutiert wurden.

Aufbauend auf der Erhebung unter den Plattformmitgliedern der nationalen Plattform „Women in Transport“ sowie auf den Ergebnissen der Diskussionen mit den Geschäftsführungen der „Women in Transport“-Mitglieder wurde 2022 ein Maßnahmenbündel zur Erhöhung des Frauenanteils unter den Beschäftigten im Verkehrsbereich als „Declaration“ bzw. als nationale Absichtserklärung zur Unterzeichnung bzw. Verabschiedung erarbeitet. 2023 erfolgte die Ergänzung und Finalisierung der nationalen WiT-Absichtserklärung unter Berücksichtigung von Best-Practice-Maßnahmen der Plattformmitglieder. Im Rahmen einer Online-Veranstaltung mit den Mitgliedern der nationalen Plattform „Women in Transport“ und der ehemaligen FBM Leonore Gewessler, BA wurden am 18.03.2024 ein Entwurf für eine nationale WiT-Absichtserklärung vorgestellt und Best-Practice-Maßnahmen zur Erhöhung des Frauenanteils unter den Beschäftigten im Verkehrsbereich ausgetauscht. Für 2025 ist eine Evaluierung und anschließend eine Überarbeitung der bisherigen Zusammenarbeit im Rahmen der nationalen Plattform „Women in Transport“ sowie die Fortsetzung von Maßnahmen in den teilnehmenden Unternehmen bzw. Gesellschaften zur Erhöhung des Frauenanteils unter den Beschäftigten im Verkehrsbereich angedacht.

Bei den rund 20 Mitgliedern der nationalen WiT-Plattform kam es zu einem leichten Rückgang des durchschnittlichen Frauenanteils an der Gesamtzahl der Beschäftigten 2024 auf 26,55 % bzw. in Führungspositionen auf 22,61 %. Trotz der rückläufigen Entwicklung der gewählten Indikatoren tragen diese und die Umsetzung der nationalen Plattform zu „Women in Transport“ weiterhin zur Zielerreichung bei und leisten einen Beitrag zur Steigerung der Beschäftigungszahlen von Frauen und Erhöhung der Chancengleichheit im Verkehrssektor.

Weiterführende Informationen

Bundesfinanzgesetz 2024
service.bmf.gv.at/Budget/Budgets/2024/bfg/Bundesfinanzgesetz_2024.pdf

Sicherheitsberichte der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA)
www.era.europa.eu/library/documents-regulations/corporate-publications

Jahresbericht zur Eisenbahnsicherheit 2023 gemäß § 13a Eisenbahngesetz 1957 in Umsetzung des Artikels 19 der Richtlinie (EU) 2016/798
www.bmimi.gv.at/themen/verkehr/eisenbahn/sicherheit/jahresbericht.html

FSV Jahresbericht 2024
www.fsv.at/cms/default.aspx?ID=1fafee25-1b8d-4bb3-b0f3-e5e8269369a9

Österreichische Verkehrssicherheitsstrategie 2021–2030
www.bmimi.gv.at/verkehrssicherheit/publikationen/vs-strategie/vss2030.html

Aktionsplan Geschwindigkeit
www.bmimi.gv.at/verkehrssicherheit/publikationen/aktionsplan-geschwindigkeit.html

Österreichische Raumordnungskonferenz – Modell der ÖV-Güteklassen
www.oerok.gv.at/raum/themen/raumordnung-und-mobilitaet

Aktionsplan Digitale Transformation in der Mobilität
www.bmimi.gv.at/themen/mobilitaet/alternative_verkehrskonzepte/telematik_ivs/publikationen/aktionsplan-digitale-transformation.html

Sharing Strategie im Personen-Mobilitätsbereich
www.bmimi.gv.at/themen/mobilitaet/alternative_verkehrskonzepte/sharing_strategie.html

Berichte zur Österreichischen Luftschadstoff-Inventur des Umweltbundesamtes
www.umweltbundesamt.at/emiberichte

Europäische Kommission „Women in Transport" – EU Platform for change
transport.ec.europa.eu/transport-themes/social-issues-equality-and-attractiveness-transport-sector/equality/women-transport-eu-platform-change_en

Europäische Investitionsbank „Story zu Frauen Unterwegs" (2022)
www.eib.org/de/stories/transport-solutions-women

Europäisches Parlament: Stellungnahme des Ausschusses für Verkehr und Tourismus zu der Schaffung eines europäischen Verkehrswesens, das den Bedürfnissen von Frauen gerecht wird (2023)
www.europarl.europa.eu/doceo/document/TRAN-AD-737510_DE.pdf

Maßnahmen

Legende

überplanmäßig erreicht	teilweise erreicht
zur Gänze erreicht	nicht erreicht
überwiegend erreicht	keine Daten verfügbar

Beitrag zu Wirkungsziel/en	Wie werden die Wirkungsziele verfolgt? Maßnahmen:	Kennzahl / Meilenstein
UG 41		
Globalbudget 41.01 Steuerung und Services		
WZ 3	Gestaltung und Entwicklung des Mautsystems im Sinne einer modernen und nachhaltigen Mobilität: **zur Gänze erreicht**	Anreize für die Nutzung besonders emissionsarmer Fahrzeuge im Rahmen der fahrleistungsabhängigen Maut für Fahrzeuge > 3,5 t: **zur Gänze erreicht**
WZ 4	Nachhaltige Etablierung der nationalen Plattform zu „Women in Transport“ (WiT): **zur Gänze erreicht**	Umsetzung der im Rahmen der Plattform erarbeiteten „Declaration“ zu WiT: **zur Gänze erreicht**
Globalbudget 41.02 Mobilität		
WZ 1	Umsetzung der Österreichischen Verkehrssicherheitsstrategie 2021 – 2030: **teilweise erreicht**	Umsetzung 1. Aktionsplan zur Österreichischen Verkehrssicherheitsstrategie 2021 – 2030 mit Schwerpunkt auf Geschwindigkeit: **teilweise erreicht**
	Umsetzung verkehrssicherheitsrelevanter Maßnahmen im Verkehrsbereich: **überwiegend erreicht**	Durchführung einer bewusstseinsbildenden Verkehrssicherheitskampagne zur Eindämmung von Geschwindigkeitsüberschreitungen im Straßenverkehr: **überwiegend erreicht**
		Implementierung eines behördenübergreifenden Prozesses zur Gefahrenidentifizierung & Risikobewertung in der Luftfahrt: **überwiegend erreicht**
		Verbesserung der Fahrschullehrer:innenausbildung und -weiterbildung: **zur Gänze erreicht**
WZ 2	Umsetzung von Maßnahmen aus dem Mobilitätsmasterplan 2030 mit Schwerpunktsetzung auf Verkehr vermeiden, verlagern und verbessern: **überwiegend erreicht**	Anzahl der klimaaktiv mobil Partner:innen: **überplanmäßig erreicht**
		Aufbau kooperativer Prozesse mit anderen Gebietskörperschaften zur Unterstützung einer ressourcen- & verkehrssparenden Siedlungsentwicklung: **teilweise erreicht**
		Förderung emissionsfreier Nutzfahrzeuge und deren Infrastruktur: **zur Gänze erreicht**
		Förderung für die Erbringung von Schienengüterverkehrsleistungen (SGV): **teilweise erreicht**
		Umsetzung des Masterplans Gehen: **zur Gänze erreicht**

Beitrag zu Wirkungsziel/en	Wie werden die Wirkungsziele verfolgt? Maßnahmen:	Kennzahl / Meilenstein
WZ 3	Umsetzung verkehrspolitischer Maßnahmen zur Gewährleistung von Mobilität für alle: **zur Gänze erreicht**	Dekarbonisierung des Bahnverkehrs am ÖBB-Netz: **zur Gänze erreicht**
		Umsetzung der nationalen Sharing-Strategie unter breiter Einbindung der Stakeholder: **zur Gänze erreicht**
		Umsetzung des Aktionsplans Digitale Transformation in der Mobilität: **zur Gänze erreicht**
		Umsetzung des Masterplans Radfahren: **überwiegend erreicht**
Globalbudget 41.03 Klimaticket		
WZ 3	Klimaticket: **überplanmäßig erreicht**	Kund:innenzufriedenheit: **überplanmäßig erreicht**
		Mehrnutzung im Schienenpersonenverkehr: **überplanmäßig erreicht**