

 **Bundesministerium**  
Klimaschutz, Umwelt,  
Energie, Mobilität,  
Innovation und Technologie

# **Bericht gem. § 3 Abs. 5 COVID-19- FondsG**

des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität,  
Innovation und Technologie an den zuständigen Ausschuss des Nationalrats  
über das Kalenderjahr 2020 (März bis Dezember 2020)

Untergliederung 41 Mobilität

Wien, 2021

# COVID-19-FondsG-Berichterstattung

**Berichtszeitraum:** März bis Dezember 2020

## 1. UG 41 - Mobilität

Titel	<b>VDV Notvergabe Westbahnstrecke (inkl. Verlängerungen)</b>
Mittel aus dem COVID-19-Krisenbewältigungsfonds	83.544.556,31 €
Beschreibung der Maßnahmen	<p>Die von der österreichischen Bundesregierung im März 2020 angeordneten COVID-19- Maßnahmen führten zu einem extremen Rückgang der KundInnen bei der Benützung öffentlicher Verkehrsmittel, insbesondere im Schienenpersonenfernverkehr. Aus diesem Grund mussten eigenwirtschaftlich erbrachte Leistungen (das sind jene Leistungen, die ausschließlich aus Tariferlösen finanziert werden können) durch die Verkehrsunternehmen zurückgenommen werden.</p> <p>Seitens der öffentlichen Hand war sicher zu stellen, dass Personen, die in systemerhaltenden Berufen tätig sind, die weiterhin ihre Dienstverrichtung vor Ort zu erfüllen haben (Personen in medizinischen Berufen, Sicherheits- und Notfalldienste, Personen im Lebensmittelhandel und Geschäften des täglichen Bedarfs) und die auf die Benützung öffentlicher Verkehrsmittel angewiesen sind, weiterhin ein Verkehrsangebot zur Verfügung haben. Weiters war aufgrund der Abstandsregeln im öffentlichen Raum mehr Sitzplatzangebot zur Verfügung zu stellen, als bei einer rein wirtschaftlichen und verkehrsplanerischen Betrachtung notwendig wäre.</p> <p>Aufgrund der drohenden Unterbrechung der systemerhaltenden notwendigen Verkehrsleistungen war eine Bestellung der vor der Krise eigenwirtschaftlich erbrachten Verkehre unumgänglich notwendig. Die Bestellung gemeinwirtschaftlicher Leistungen zur Sicherstellung eines leistungsfähigen und transparenten öffentlichen Grundangebots im Schienenpersonenverkehr hat gemäß § 7 Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz (ÖPNRV-G 1999) durch den Bund zu erfolgen. Auch fällt die Bestellung von Verkehrsdiensten im Schienenpersonenverkehr gemäß § 48 Bundesbahngesetz bzw.</p>

	<p>gemäß § 3 Privatbahngesetz 2004 (PrivbG) grundsätzlich in die Zuständigkeit des BMK.</p> <p>Die entsprechenden Verkehrsdiensteverträge (im konkreten mit ÖBB-Personenverkehr AG und WESTbahn Management GmbH) wurden ab 08.04.2020 in auf Basis von Artikel 5 Abs. 5 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 („Notbeauftragung“) für einen Zeitraum von drei Monaten abgeschlossen und auf Grund der anhaltenden COVID-19-Krise unter Ausnutzung einer Verlängerungsoption bis 07.10.2020 verlängert. <b>(1. Notvergabe)</b></p> <p>Da das Fahrgastaufkommen auf Grund der Lockerung der Restriktionen (mit April 2020) wieder angestiegen und sich auch die Einnahmen entsprechend positiv entwickelt haben, waren mit Auslaufen der o.a. Verkehrsdiensteverträge ursprünglich keine weiteren Beauftragungen der ÖBB-Personenverkehr AG und WESTbahn Management GmbH geplant. Die beiden Eisenbahnverkehrsunternehmen haben aufgrund der Fahrgastentwicklung im Sommer vielmehr angekündigt, die Verkehre nach Auslaufen der Verträge wieder eigenwirtschaftlich erbringen zu können und haben diesen Betrieb auch mit 08.10.2020 aufgenommen. Aufgrund der eingetretenen zweiten Welle der COVID-19-Pandemie und auch aufgrund der internationalen Reisewarnungen hat sich das Fahrgastaufkommen erneut dramatisch reduziert. Eine Führung von „eigenwirtschaftlichen“ Verkehrsdiensten durch o.a. Eisenbahnverkehrsunternehmen war auf Grund nunmehr erneut ausbleibender Einnahmen nicht mehr möglich.</p> <p>Ohne erneute Beauftragung <b>(2. Notvergabe)</b> der entsprechenden Verkehrsdienste wäre somit eine Unterbrechung der systemerhaltenden notwendigen Verkehrsleistungen gegeben gewesen, sodass eine weitere (durch die öffentliche Hand durchzuführende) Bestellung notwendig wurde.</p> <p>In den der Notvergaben zugrundeliegenden Verkehrsdiensteverträgen sind keine Gewinnaufschläge bzw. keine Kapitalrenditen vorgesehen.</p> <p>Die entsprechenden Verkehrsdiensteverträge wurden vorerst für den Zeitraum 09.11.2020 bis 07.02.geschlossen, wobei eine weitere Beauftragung bis vorerst 11.04.2021 vorgesehen ist.</p>
Materielle Auswirkungen	<p>Von den oben beschriebenen Einstellungen waren im speziellen überregionale Schienenpersonenfernverkehrsleistungen auf der "Weststrecke" (Wien – Salzburg) und weitere vereinzelte Verkehrsleistungen (z.B.: Passau) betroffen. Die konkreten</p>

	<p>erneuten Bestellvorgänge erfolgten wiederum unter Beachtung der Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 im Rahmen von Verkehrsdiensteverträgen, abzuschließen zwischen der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG mbH) und den jeweiligen Eisenbahnverkehrsunternehmen (im Konkreten: ÖBB-Personenverkehr AG und WESTbahn Management GmbH). In den jeweiligen Verkehrsdiensteverträgen werden (unter Berücksichtigung der vorliegenden Gegebenheiten im Rahmen der COVID-19-Krise) bedarfsgerechte Schienenpersonenverkehrsdienste vereinbart und abgegolten.</p> <p>Das Verkehrsangebot umfasst im Wesentlichen jene Taktverkehre des integralen Taktfahrplans, die schon während der ersten Phase der Notbeauftragung bestellt wurden. Dort wo Kapazitätsengpässe in den Hauptverkehrszeiten eine angeratene Abstandsregelung nicht erlaubt haben und zu laufenden Kritik der Fahrgäste geführt hat, wurden ergänzend dazu einzelne Verstärkerleistungen mitbeauftragt. Um eine Marktverzerrung zu vermeiden wird das geplante Verkehrsangebot weitestgehend im bisherigen Leistungsverhältnis von den beiden auf dieser Strecke am Markt befindlichen Eisenbahnverkehrsunternehmen erbracht.</p> <p>Das Verkehrsangebot stellt sich im Detail wie folgt dar:</p> <p><b>WESTbahn Management GmbH</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zweistundentakt Wien Westbf – Wien Meidling – Salzburg Hbf → ergibt mit Zweistundentakt RJ ÖBB-PV AG überlagernd einen Stundentakt</li> <li>• Nachfrageorientierte Verstärkerzüge Wien Westbf – Wien Hütteldorf – Salzburg Hbf (in Trassenlage der WESTbahn gemäß Normalfahrplan)</li> </ul> <p><b>ÖBB-PV AG</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zweistundentakt RJ Wien Hbf – Wien Meidling – Salzburg Hbf → ergibt mit Zweistundentakt WESTbahn überlagernd einen Stundentakt</li> <li>• Stundentakt RJX Wien Hbf – Wien Meidling – Salzburg Hbf (und weiter)</li> <li>• Zweistundentakt ICE Wien Hbf – Wien Meidling – Linz – Passau</li> <li>• Nachfrageorientierte Verstärker-D-Züge Wien Hbf – Wien Meidling – Linz</li> <li>• Wochenend-/Wochenpendler- und Saisonzüge, die auf VDV FV durchgebunden sind</li> </ul>
--	--

	Um eine effiziente Gestaltung des Verkehrsangebotes im Rahmen der Notvergabe sicher zu stellen, wurde ein an die COVID-Situation angepasster, beide EVU übergreifender Taktfahrplan mit Gewährleistung der Anschlussrelationen bestellt. Weiters wurde eine gegenseitige Ticketanerkennung im Sinne einer vollumfänglichen Nutzungsmöglichkeit für die Kunden vorgegeben, was nur im Rahmen einer Beauftragung möglich war.				
Finanzielle Auswirkungen	<p>Folgende Zahlungen wurden aus der UG 41 im Jahr 2020 aus Mitteln des COVID19-Krisenbewältigungsfonds bedeckt:</p> <table border="1"> <tr> <td>1. Notvergabe: Zahlungen April-Oktober 2020 (inkl. Verlängerung)</td> <td><b>Summe 53.719.766,00</b> - ÖBB PV AG: 45.466.233,00 € - WESTbahn: 8.253.533,00 €</td> </tr> <tr> <td>2. Notvergabe: Zahlungen Oktober-Dezember 2020</td> <td><b>Summe 29.824.790,31</b> - ÖBB PV AG: 24.356.704,17 € - WESTbahn: 5.468.086,14 €</td> </tr> </table>	1. Notvergabe: Zahlungen April-Oktober 2020 (inkl. Verlängerung)	<b>Summe 53.719.766,00</b> - ÖBB PV AG: 45.466.233,00 € - WESTbahn: 8.253.533,00 €	2. Notvergabe: Zahlungen Oktober-Dezember 2020	<b>Summe 29.824.790,31</b> - ÖBB PV AG: 24.356.704,17 € - WESTbahn: 5.468.086,14 €
1. Notvergabe: Zahlungen April-Oktober 2020 (inkl. Verlängerung)	<b>Summe 53.719.766,00</b> - ÖBB PV AG: 45.466.233,00 € - WESTbahn: 8.253.533,00 €				
2. Notvergabe: Zahlungen Oktober-Dezember 2020	<b>Summe 29.824.790,31</b> - ÖBB PV AG: 24.356.704,17 € - WESTbahn: 5.468.086,14 €				

Titel	<b>VDV ÖBB PV- Fernverkehr (Anpassungen an COVID Rahmenbedingungen aufgrund nicht zumutbarer wirtschaftlicher Umstände)</b>
Mittel aus dem COVID-19-Krisenbewältigungsfonds	73.500.000 €
Beschreibung der Maßnahmen	<p>Aufgrund der von der österreichischen Bundesregierung angeordneten COVID-19 Maßnahmen ist sowohl im Schienenpersonennah- und -regionalverkehr als auch im Schienenpersonenfernverkehr ein erheblicher Fahrgastrückgang zu verzeichnen, was unter anderem im Rahmen der gemeinwirtschaftlich geführten Verkehrsdienste bei der ÖBB-Personenverkehr AG zu extremen Einnahmenminderungen führt. Für diesbezügliche Verkehrsdienstleistungen, deren Bestellung in Form von Bruttoverträgen ausgestaltet ist, sind die entsprechenden Einnahmenverluste durch die jeweiligen regionalen Gebietskörperschaften auszugleichen. Bei im Rahmen von Nettoverträgen ausgestalteten Verkehrsdienstbestellungen liegt das Einnahmenrisiko grundsätzlich beim jeweiligen EVU, im konkreten bei der ÖBB-Personenverkehr AG.</p> <p>Anders als im Schienenpersonennah- und -regionalverkehr (der auch in der COVID-19 Krise eine – wenn auch in geringerem Ausmaß – entsprechende Anzahl an Pendlern aufweist) hat der Schienenpersonenfernverkehr extreme Fahrgastrückgänge und damit verbunden massive Einnahmerückgänge zu verzeichnen, da dieser im weitaus höheren Ausmaß für Freizeitverkehre, Reisen beispielsweise im Zusammenhang mit Kulturveranstaltungen und</p>

	<p>Besuchen, sowie Geschäftstermine herangezogen wird, welche auf Grund der COVID-19 Krise zumeist wegfallen bzw. im Rahmen von Geschäftsterminen durch Videokonferenzen ersetzt werden. Darüber hinaus wurde bei den Schienenpersonenfernverkehrsleistungen die Kostendeckung zu einem überwiegenden Anteil durch Tarifeinnahmen erreicht. Somit kann ein Großteil der Kosten, der zuvor durch Tarifeinnahmen finanziert war, nicht mehr abgedeckt werden. Die entsprechenden Verluste können auch nicht durch Angebotsrücknahmen "aufgefangen" werden, da "durch eine Extremreduktion von Leistungen" in diesem Fall eine auch nur ansatzweise Grundversorgung, eine Erreichbarkeit der Fahrtziele sowie eine Herstellung von Anschlüssen zum Personennah- und -regionalverkehr nicht mehr gewährleistet wäre.</p> <p>Unter Beachtung dieses Aspekts war eine Neubetrachtung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen unter Erstellung einer temporären Neukalkulation erforderlich. Bei dieser Neukalkulation wurde einerseits die geänderte Einnahmensituation berücksichtigt, andererseits war keine Kapitalrendite (mit Ausnahme des Anteils für die weiter vorhandenen Finanzierungskosten) mehr vorgesehen. Das Ergebnis dieser Kalkulation hat gezeigt, dass es im Schienenpersonenfernverkehr zu entsprechenden Mehrkosten kommt, die der Bund als alleiniger zuständiger Aufgabenträger für überregionale Verkehre (im Schienenpersonenfernverkehr) zu tragen hat.</p> <p>Sowohl in den sieben regional bestehenden Verkehrsdienstverträgen des Schienenpersonennah- und -regionalverkehrs als auch im Verkehrsdienstvertrag des Schienenpersonenfernverkehrs wurden, soweit dies die verbleibenden Fahrgastzahlen und die vorgeschriebenen Abstände zwischen den Fahrgästen untereinander und zum Zugbegleitpersonal zugelassen haben, Leistungsanpassungen in der Größenordnung von 20%-30% vorgenommen.</p> <p>Die Leistungsreduktionen im Schienenpersonennah- und -regionalverkehrs wurden mit 10. Mai wieder beendet, weil ab dann durch die Wiederaufnahme des Betriebs von Schulen und Unternehmen wieder der volle Leistungsumfang benötigt war. Im Schienenpersonenfernverkehr, wurden jene Leistungen die mit den Nahverkehrsleistungen ein integriertes Taktverkehrssystem bilden, gemeinsam mit dem Nahverkehr hochgefahren. Für die übrigen Leistungen v.a. solchen in Verbindung mit internationalen Verkehren und im Nachtverkehr wurde der Weiterbetrieb in Abhängigkeit von den internationalen Reisebeschränkungen vorgesehen. Die mit diesen Leistungsanpassungen einhergehenden Kostenreduktionen wurden bei der Berechnung des zusätzlichen Abgeltungsbetrages bereits zum Abzug gebracht.</p>
--	---

Materielle Auswirkungen	Bei fehlender finanzieller Anpassung gemeinwirtschaftlicher Verkehrsdienstleistungen im Schienenpersonenfernverkehr wären die wirtschaftlichen Bedingungen, unter denen der betreffende Verkehrsdienstvertrag geschlossen wurde, nicht mehr erfüllt gewesen. Die Vertragserfüllung wäre daher dem EVU nicht mehr zumutbar gewesen, was unter Beachtung der rechtlichen Rahmenbedingungen zu einer Kündigungsmöglichkeit durch das Unternehmen führen hätte können. Den Intensionen des abgeschlossenen Verkehrsdienstvertrages hätte somit nicht mehr entsprochen werden können und es hätte eine Verkehrseinstellung gedroht. Die Vorgangsweise war daher alternativenlos.
Finanzielle Auswirkungen	Folgende Zahlungen wurden aus der UG 41 im Jahr 2020 aus Mitteln des COVID19-Krisenbewältigungsfonds bedeckt: 73.500.000 €

Titel	<b>Eigenkapitalzuschuss an die Rail Cargo Austria AG</b>
Mittel aus dem COVID-19-Krisenbewältigungsfonds	61.000.000 €
Beschreibung der Maßnahmen	Der Eigenkapitalzuschuss in Höhe von 61 Mio. € wurde auf Grundlage einer zwischen Republik Österreich, ÖBB-Holding AG und Rail Cargo Austria im Dezember 2020 geschlossenen Vereinbarung im Dezember 2020 vom BMK als Gesellschafterzuschuss an die ÖBB-Holding als Leit- und Muttergesellschaft der Rail Cargo Austria ausbezahlt. In weiterer Folge leistete die ÖBB-Holding AG einen Gesellschafterzuschuss in selber Höhe an die Rail Cargo Austria.
Materielle Auswirkungen	<p>In Folge der COVID-19 Pandemie und der dadurch verursachten wirtschaftlichen Auswirkungen auf den Schienengüterverkehr kam es ab März 2020 zu substantiellen Umsatzausfällen bei der Rail Cargo Austria, die durch unverzüglich eingeleitete, umfassende Gegenmaßnahmen (z.B. Kostenreduktion bei Materialaufwand, Personal und sonstigen Aufwendungen) weitgehend ausgeglichen werden konnten. Ein wesentlicher Faktor stellte in diesem Zusammenhang auch die Aussetzung des Wegeentgelts Trasse im Güterverkehr in Übereinstimmung mit der Verordnung (EU) 2020/1429 dar.</p> <p>Der kurzfristig erfolgreichen Stabilisierung der Ertragslage der Rail Cargo Austria im Jahr 2020 stehen jedoch die mittelfristigen negativen wirtschaftlichen Auswirkungen der COVID-19 Pandemie gegenüber. Insbesondere hat sich aufgrund von besonders niedrigen Preisangeboten im Straßengüterverkehr das Preisgefüge im Güterverkehrsmarkt zu Ungunsten des Schienengüterverkehrs geändert. Auf Basis der derzeitigen volkswirtschaftlichen Prognosen ist mit einer Erholung des Umsatzes der Rail Cargo Austria auf Vorkrisenniveau frühestens ab Ende 2022 bzw. ab 2023 zu rechnen.</p>

	<p>Vor diesem Hintergrund hat die Rail Cargo Austria im Jahr 2020 eine Mittelfristplanung mit verschiedenen möglichen Szenarien erstellt. Die, auch von unabhängigen Experten verifizierten Planungen der Rail Cargo Austria zeigen deutlich, dass eine Erhöhung des Eigenkapitals der Gesellschaft unverzichtbar ist, um die negativen Auswirkungen der COVID-19 Pandemie auszugleichen und eine hinreichenden Kapitalausstattung des Unternehmens für die kommenden Jahre sicherzustellen.</p>
Finanzielle Auswirkungen	Folgende Zahlung wurde aus der UG 41 im Jahr 2020 aus Mitteln des COVID19-Krisenbewältigungsfonds bedeckt: 61.000.000 €

Titel	<b>ÖBB Infrastruktur AG – Adaptierung Zuschussverträge 2018-2023 im Zusammenhang mit der Aussetzung des Wegeentgelts Trasse („Schienenmaut“) für den eigenwirtschaftlichen Schienenpersonenverkehr</b>
Mittel aus dem COVID-19-Krisenbewältigungsfonds	9.000.000 €
Beschreibung der Maßnahmen	<p>Durch die Maßnahme wird dem Schieneninfrastrukturbetreiber ÖBB-Infrastruktur AG der Erlösentfall, der durch die Aussetzung des Wegeentgelts Trasse für den eigenwirtschaftlichen Schienenpersonenverkehr von 8. Oktober bis 31. Dezember 2020 entstanden ist, ausgeglichen.</p> <p>Die Verordnung (EU) 2020/1429 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. Oktober 2020 zur Festlegung von Maßnahmen für einen nachhaltigen Eisenbahnmarkt in Anbetracht des COVID-19-Ausbruchs legt fest, dass die Mitgliedstaaten den Schieneninfrastrukturbetreibern gestatten können, das Wegeentgelt Trasse auszusetzen.</p> <p>Die Verordnung (EU) 2020/1429 sieht weiters vor, dass die Mitgliedstaaten im Falle einer Aussetzung oder Reduktion des Wegeentgelts Trasse den Infrastrukturbetreibern einen Ausgleich für die finanziellen Einbußen leisten, die ihnen hierdurch entstehen.</p> <p>Die Zahlung des Bundes an die ÖBB-Infrastruktur AG zum Ausgleich des Erlösentfalls erfolgte aufgrund des Zuschussvertrages gemäß § 42 Abs. 1 Bundesbahngesetz für die Rahmenplanperiode 2018-2023, der zu diesem Zweck im Einvernehmen mit dem BMF angepasst wurde.</p>
Materielle Auswirkungen	In Österreich wurde die in der der Verordnung (EU) 2020/1429 vorgesehene Möglichkeit der Aussetzung des Wegeentgelts Trasse im Jahr 2020 im Personenverkehr für das Marktsegment des

	<p>eigenwirtschaftlichen Schienenpersonenverkehrs ab 8. Oktober 2020 genutzt.</p> <p>Die mit der Aussetzung des Wegeentgelts Trasse verfolgte Zielsetzung bestand darin, in diesem Marktsegment weiterhin ein stabiles, verlässliches und ausreichendes Angebot sicherstellen zu können.</p> <p>Die Aussetzung des Wegeentgelts Trasse für das Marktsegment eigenwirtschaftlicher Personenverkehr kam im Jahr 2020 für folgende Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Anwendung:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bayerische Oberlandbahn GmbH</li> <li>• DB-Fernverkehr AG</li> <li>• Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH</li> <li>• Montafonerbahn Aktiengesellschaft</li> <li>• ÖBB-Personenverkehr AG (auf Weststrecke bis 8. November 2020)</li> <li>• Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn AG</li> <li>• Steiermarkbahn und Bus GmbH</li> <li>• Stern &amp; Hafferl Verkehrsgesellschaft m.b.H.</li> <li>• WESTbahn Management GmbH (auf Weststrecke bis 8. November 2020)</li> <li>• WIENER LOKALBAHNEN GmbH</li> </ul>
Finanzielle Auswirkungen	<p>Folgende Zahlung an den Infrastrukturbetreiber ÖBB-Infrastruktur AG wurde aus der UG 41 im Jahr 2020 aus Mitteln des COVID19-Krisenbewältigungsfonds bedeckt: 5.000.000 €</p> <p>Im September 2020 wurden Mittel in Höhe von 9 Mio. € aus dem COVID-19 Krisenbewältigungsfonds vom BMK beantragt. Zu diesem Zeitpunkt wurde bei der Kalkulation des voraussichtlichen Erlösentfalls noch nicht von einer zweiten Notvergabe für die Weststrecke ausgegangen.</p> <p>Aufgrund der zweiten Welle der COVID-19 wurde jedoch eine zweite Notvergabe auf der Weststrecke ab 9. November 2020 notwendig. Damit stellten die Verkehre auf der Weststrecke ab 9. November 2020 keine eigenwirtschaftlichen Verkehre, sondern gemeinwirtschaftliche Verkehre dar. Somit war aufgrund der zweiten Notvergabe für die Weststrecke klar, dass der Erlösentfall aus der Aussetzung des Wegeentgelts für das Marktsegment eigenwirtschaftlicher Personenverkehr ab 9. November 2020 geringer ausfallen wird als ursprünglich geplant. Die tatsächliche Zahlung an die ÖBB-Infrastruktur AG zum Ausgleich des Erlösentfalls gemäß § 42 Abs. 1 Bundesbahngesetz, die im Dezember 2020</p>

	erfolgte, wurde daher von den ursprünglich beantragten und dem BMK zur Verfügung gestellten 9 Mio. € auf 5 Mio. € reduziert.
--	--

<b>Titel</b>	<b>KLIEN Klima-Konjunkturpaket 2020 - Forcierung von Innovationen für die Dekarbonisierung</b>			
Mittel aus dem COVID-19-Krisenbewältigungsfonds	<table border="1"> <tr> <td><b>Budget 2020</b></td> </tr> <tr> <td>Einzahlungen aus COVID-19-Krisenbewältigungsfonds</td> </tr> <tr> <td><b>32.000.000,00 €</b></td> </tr> </table>	<b>Budget 2020</b>	Einzahlungen aus COVID-19-Krisenbewältigungsfonds	<b>32.000.000,00 €</b>
<b>Budget 2020</b>				
Einzahlungen aus COVID-19-Krisenbewältigungsfonds				
<b>32.000.000,00 €</b>				
Beschreibung der Maßnahmen	<p>Die Forschungsförderung des Klima- und Energiefonds ermöglicht technologischen Fortschritt und unterstützt die wirtschaftliche Wettbewerbsfähigkeit Österreichs. Neben den kurzfristigen konjunkturellen Effekten spielen Forschungsausgaben eine zentrale Rolle für langfristiges Produktivitätswachstum.</p> <p>Mit der zusätzlichen Dotierung des Klima- und Energiefonds im Jahr 2020 über 32,0 Mio. Euro werden Innovationsprojekte zu folgenden Schwerpunkten durchgeführt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li> <p><b>Projekte der Vorzeigeregion Energie:</b> 24,5 Mio. €</p> <p>Das Programm Vorzeigeregion Energie hat zum Ziel, große umsetzungsnahe Demonstrationsprojekte zu liefern, die international sichtbar sind. Angestrebt wird die konkrete Umsetzung mit konkreten (Klima-, Standort-, sektoralen) Wirkungen in jenen Themen zu entwickeln, die hohen Innovationsbedarf aufweisen aber auch hohes Dekarbonisierungspotenzial. Die Themenfelder der 3 österreichischen Vorzeigeregionen spiegeln dies wider: Energy Communities und Sektorkoppelung, Dekarbonisierung der Industrie, grüner Wasserstoff.</p> <p><b>Start der Maßnahme:</b> ab 12/2020</p> <p><b>Dauer der Maßnahme:</b> F&amp;E-Projekte bis voraussichtlich 3/2024, Demonstrationsanlagen zwischen 5 und 10 Jahre.</p> <p><b>Rechtsgrundlage:</b> KLI.EN-FondsG, BGBl. I Nr. 40/2007 idgF.; Themen-FTI-Richtlinie, UFI-Richtlinie</p> <p><b>Abwicklungsstelle:</b> Mit der Abwicklung sind FFG und KPC beauftragt.</p> </li> <li> <p><b>Projekte zur Energieforschung:</b> 7,5 Mio. €</p> <p>Mit dem Energieforschungsprogramm leistet der Klima- und Energiefonds einen zentralen Beitrag zur Entwicklung innovativer Energietechnologien und Systemlösungen aus Österreich. Insbesondere wird der Fokus auf die Finanzierung von Leitprojekten und Digitalisierungsprojekten gelegt.</p> <p><b>Start der Maßnahme:</b> ab 12/2020</p> </li> </ul>			

	<p><b>Dauer der Maßnahme:</b> bis voraussichtlich 2/2025  <b>Rechtsgrundlage:</b> KLI.EN-FondsG, BGBl. I Nr. 40/2007 idgF.; Themen-FTI-Richtlinie, UFI-Richtlinie  <b>Abwicklungsstelle:</b> Mit der Abwicklung sind FFG und KPC beauftragt.</p>								
<p>Materielle Auswirkungen</p>	<p>Unter dem Schwerpunkt „Klimafreundliche Technologien für die Zukunft“ werden konjunkturrelevante Forschungs- und Innovationsprogramme, die eine höhere Ressourceneffizienz, geringeren Energieverbrauch und CO2 Reduktion ermöglichen mit zusätzlichen Budgetmitteln für den KLIEN ausgestattet. Es sollen Potenziale der Digitalisierung zukünftig noch stärker genutzt werden, um den Ressourcen- und Energieverbrauch sektorenübergreifend zu reduzieren.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li> <p><b>Vorzeigeregion Energie</b></p> <p>Folgende Wirkungen hinsichtlich Konjunkturbelebung und Klima werden wie folgt abgeschätzt:                      Hoher Umsetzungsanspruch, Marktnähe.                      Hohe Unternehmensbeteiligung (mehr als 2/3 der Partner sind Unternehmen), hohe Additionalität, großer finanzieller Hebel.                      Mit 24,5 Mio. € Förderung werden Innovationskosten und Investitionen in Höhe von insgesamt rund 63,0 Mio. € ausgelöst.                      Durch hohe Marktnähe hoher Beschäftigungsmultiplikator im Bereich FTI, durch den geringen Importanteil wird der Großteil der Arbeitsplätze und der Wertschöpfung im Inland generiert.                      Durch die Umsetzung von Demonstrationen und Testbeds im Realmaßstab sind bereits konkrete Klimawirkungen und ein großes Dekarbonisierungspotenzial während der Projektlaufzeit zu erwarten. Das tatsächliche Ausmaß wird im Rahmen der klimarelevanten Anteile (Bewertung gemäß UFI-RILI) quantifiziert.</p> </li> <li> <p><b>Energieforschung</b></p> <p>Die Projekte zur Energieforschung bieten großes Potenzial für Integration der Erneuerbaren Energien und Effizienzsteigerung insbesondere durch die Schwerpunktsetzung Digitalisierung. Die Leitprojekte weisen zusätzlich Demonstrations-/Umsetzungsanteile mit unmittelbarer Klimawirkung auf.</p> </li> </ul> <p><b>Anträge und Verteilung</b></p> <table border="1" data-bbox="687 1751 1302 2002"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Anträge</th> <th colspan="2">per 31.12.2020</th> </tr> <tr> <th>eingelangt</th> <th>bewilligt</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Vorzeigeregion Energie</td> <td>15 F&amp;E-Projekte + 4 dazugehörige UFI-Demo-Anlagen</td> <td>15 F&amp;E-Projekte + 4 dazugehörige UFI-Demo-Anlagen</td> </tr> </tbody> </table>	Anträge	per 31.12.2020		eingelangt	bewilligt	Vorzeigeregion Energie	15 F&E-Projekte + 4 dazugehörige UFI-Demo-Anlagen	15 F&E-Projekte + 4 dazugehörige UFI-Demo-Anlagen
Anträge	per 31.12.2020								
	eingelangt	bewilligt							
Vorzeigeregion Energie	15 F&E-Projekte + 4 dazugehörige UFI-Demo-Anlagen	15 F&E-Projekte + 4 dazugehörige UFI-Demo-Anlagen							

<i>Energiefor- schung</i>	<i>12 F&amp;E-Projekte 1 Demo-Projekt</i>	<i>12 F&amp;E-Projekte 1 Demo-Projekt</i>
<u>Vorzeigeregion Energie</u>		
Anzahl Projekte	15	
Anzahl betr. Organisationen/Unternehmen	93	
<b>Organisationsform</b>	<b>Anzahl</b>	
Unternehmen	60	
Außeruniv. Einrichtungen	14	
Universität	12	
Kompetenzzentrum	3	
FH	1	
Gebietskörperschaften	1	
NPO	1	
Technologie- u. Impulszentren, Cluster	1	
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>93</b>	
<b>Organisationsgröße</b>	<b>Anzahl</b>	
Großunternehmen	36	
Kleinunternehmen	19	
Mittlere Unternehmen	5	
Sonstige	33	
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>93</b>	
<b>Bundesland</b>	<b>Anzahl</b>	
Steiermark	29	
Oberösterreich	21	
Wien	17	
Niederösterreich	11	
Tirol	6	
Burgenland	5	
Kärnten	1	
Ausland	3	
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>93</b>	
<u>Energieforschung</u>		
Anzahl Projekte	12	
Anzahl betr. Organisationen/Unternehmen	50	
<b>Organisationsform</b>	<b>Anzahl</b>	

	Unternehmen	25									
	Universität	10									
	Außeruniv. Einrichtungen	7									
	FH	4									
	Kompetenzzentrum	3									
	NPO	1									
	<b>Gesamtergebnis</b>	<b>50</b>									
	<b>Organisationsgröße</b>	<b>Anzahl</b>									
	Großunternehmen	13									
	Kleinunternehmen	12									
	Sonstige	25									
	<b>Gesamtergebnis</b>	<b>50</b>									
	<b>Bundesland</b>	<b>Anzahl</b>									
	Wien	19									
Steiermark	12										
Oberösterreich	8										
Salzburg	4										
Niederösterreich	2										
Tirol	2										
Vorarlberg	1										
Ausland	2										
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>50</b>										
Finanzielle Auswirkungen	<p>Die Auszahlung der Mittel vom BMK an den KLIEN erfolgte im DB 41010200.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Maßnahme</th> <th>Erfolg per 31.12.2020</th> </tr> <tr> <th>Auszahlung BMK</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><b>KLIEN Klima-Konjunkturpaket 2020 - Forcierung von Innovationen für die Dekarbonisierung</b></td> <td><b>32.000.000,00 €</b></td> </tr> <tr> <td><i>für Vorzeigeregion Energie</i></td> <td><i>24.500.000,00 €</i></td> </tr> <tr> <td><i>für Energieforschung</i></td> <td><i>7.500.000,00 €</i></td> </tr> </tbody> </table>		Maßnahme	Erfolg per 31.12.2020	Auszahlung BMK	<b>KLIEN Klima-Konjunkturpaket 2020 - Forcierung von Innovationen für die Dekarbonisierung</b>	<b>32.000.000,00 €</b>	<i>für Vorzeigeregion Energie</i>	<i>24.500.000,00 €</i>	<i>für Energieforschung</i>	<i>7.500.000,00 €</i>
Maßnahme	Erfolg per 31.12.2020										
	Auszahlung BMK										
<b>KLIEN Klima-Konjunkturpaket 2020 - Forcierung von Innovationen für die Dekarbonisierung</b>	<b>32.000.000,00 €</b>										
<i>für Vorzeigeregion Energie</i>	<i>24.500.000,00 €</i>										
<i>für Energieforschung</i>	<i>7.500.000,00 €</i>										

**Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und  
Technologie (BMK)**

Radetzkystraße 2, 1030 Wien, Telefon: +43 (0) 1 71162-65 0

[www.bmk.gv.at](http://www.bmk.gv.at)

