

 **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  
für **Juli 2022**

Untergliederung 41 Mobilität

Wien, 2022

# COVID-19-FondsG-Berichterstattung

**Berichtszeitraum:** Juli 2022

## 1. UG 41 - Mobilität

Titel	<p><b>ÖBB Infrastruktur AG – Adaptierung Zuschussverträge gemäß § 42 Bundesbahngesetz im Zusammenhang mit der Aussetzung des Wegeentgelts Trasse („Schienenmaut“) für den eigenwirtschaftlichen Schienenpersonenverkehr und den Güterverkehr in den Jahren 2020, 2021 sowie 2022 (1. Halbjahr)</b></p>
Mittel aus dem COVID-19-Krisenbewältigungsfonds	<p>2020: 9.000.000,00 €          2021: 89.193.470,96 €          2022: 47.700.000 € (BVA)</p>
Beschreibung der Maßnahmen	<p>Durch die Maßnahme wird dem Schieneninfrastrukturbetreiber ÖBB-Infrastruktur AG jeweils ein Teil des Erlösentfalls, der durch die Aussetzung des Wegeentgelts Trasse für den eigenwirtschaftlichen Schienenpersonenverkehr sowie den Schienengüterverkehr (Marktsegment manipulierter Güterverkehr sowie Marktsegment manipulierter Güterverkehr) in den Jahren 2020, 2021 und 2022 (1. Halbjahr) 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 jeweils aufgrund des Zuschussvertrages gemäß § 42 Abs. 1 Bundesbahngesetz, der zu diesem Zweck sowohl für das Jahr 2020 als auch für das Jahr 2021 angepasst wurde und für das Jahr 2022 angepasst werden wird.</p>

Materielle Auswirkungen	<p>In Österreich wurde die in der der Verordnung (EU) 2020/1429 vorgesehene Möglichkeit der Aussetzung des Wegeentgelts Trasse <b>im Jahr 2020</b> für den Güterverkehr für sämtliche Marktsegmente (Marktsegment manipulierter Güterverkehr und Marktsegment nicht manipulierter Güterverkehr) von 1. März 2020 bis 31. Dezember 2020 sowie im Personenverkehr für das Marktsegment des eigenwirtschaftlichen Schienenpersonenverkehrs von 8. Oktober 2020 bis 31. Dezember 2020 genutzt.</p> <p><b>Im Jahr 2021</b> wurde die in der der Verordnung (EU) 2020/1429 vorgesehene Möglichkeit der Aussetzung des Wegeentgelts Trasse im Personenverkehr für das Marktsegment des eigenwirtschaftlichen Schienenpersonenverkehrs sowie im Güterverkehr für sämtliche Marktsegmente (Marktsegment manipulierter Güterverkehr und Marktsegment nicht manipulierter Güterverkehr) jeweils für das gesamte Jahr genutzt.</p> <p>Im Jahr 2022 wird die Möglichkeit der Aussetzung des Wegeentgelts Trasse im Personenverkehr für das Marktsegment des eigenwirtschaftlichen Schienenpersonenverkehrs sowie im Güterverkehr für sämtliche Marktsegmente (Marktsegment manipulierter Güterverkehr und Marktsegment nicht manipulierter Güterverkehr) jeweils für das erste Halbjahr 2022 genutzt.</p> <p>Im zweiten Halbjahr ist eine Absenkung des Wegeentgelts Trasse um 50% im Güterverkehr für das Marktsegment manipulierter Güterverkehr beabsichtigt.</p> <p>Die mit der Aussetzung des Wegeentgelts Trasse verfolgte Zielsetzung bestand darin, im Marktsegment eigenwirtschaftlicher Personenverkehr ein stabiles, verlässliches und ausreichendes Angebot sicherstellen zu können sowie im Güterverkehr die Eisenbahnverkehrsunternehmen im scharfen Wettbewerb zwischen Schiene und Straße zu entlasten.</p> <p>Die mit der Absenkung des Wegeentgelts Trasse im zweiten Halbjahr 2022 verfolgte Zielsetzung besteht darin, im Marktsegment manipulierter Güterverkehr die Eisenbahnverkehrsunternehmen im scharfen Wettbewerb zwischen Schiene und Straße weiterhin zu entlasten.</p> <p><b>Im Jahr 2020</b> kam die Aussetzung des Wegeentgelts Trasse für das Marktsegment eigenwirtschaftlicher Personenverkehr für 10 Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Anwendung.</p> <p>Im Marktsegment manipulierter Güterverkehr kam im Jahr 2021 die Aussetzung des Wegeentgelts Trasse für 33 Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Anwendung.</p>
-------------------------	---

	<p>Im Marktsegment nicht manipulierter Güterverkehr kam im Jahr 2021 die Aussetzung des Wegeentgelts Trasse für 40 Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Anwendung (Erläuterung: Eine Reihe von Eisenbahnverkehrsunternehmen waren 2020 sowohl im Marktsegment manipulierter Güterverkehr als auch im Marktsegment nicht manipulierter Güterverkehr tätig).</p> <p>Im Jahr <b>2021</b> kam die Aussetzung des Wegeentgelts Trasse für das Marktsegment eigenwirtschaftlicher Personenverkehr für 14 Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Anwendung.</p> <p>Im Marktsegment manipulierter Güterverkehr kam im Jahr 2021 die Aussetzung des Wegeentgelts Trasse für 46 Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Anwendung.</p> <p>Im Marktsegment nicht manipulierter Güterverkehr kam im Jahr 2021 die Aussetzung des Wegeentgelts Trasse für 52 Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Anwendung (Erläuterung: Eine Reihe von Eisenbahnverkehrsunternehmen waren 2021 sowohl im Marktsegment manipulierter Güterverkehr als auch im Marktsegment nicht manipulierter Güterverkehr tätig).</p> <p>Im Jahr 2022 (1. Halbjahr) kommt die Aussetzung des Wegeentgelts Trasse für das Marktsegment eigenwirtschaftlicher Personenverkehr voraussichtlich für 16 Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Anwendung.</p> <p>Im Marktsegment manipulierter Güterverkehr kommt im ersten Halbjahr 2022 die Aussetzung des Wegeentgelts Trasse voraussichtlich für 42 Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Anwendung.</p> <p>Im Marktsegment nicht manipulierter Güterverkehr kommt im Jahr 2022 die Aussetzung des Wegeentgelts Trasse voraussichtlich für 47 Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Anwendung (Erläuterung: Eine Reihe von Eisenbahnverkehrsunternehmen ist 2022 sowohl im Marktsegment manipulierter Güterverkehr als auch im Marktsegment nicht manipulierter Güterverkehr tätig).</p>
Finanzielle Auswirkungen	<p>Folgende Zahlung an den Infrastrukturbetreiber ÖBB-Infrastruktur AG wurde aus der UG 41 im <b>Jahr 2020</b> aus Mitteln des COVID19-Krisenbewältigungsfonds bedeckt: <b>5.000.000 €</b></p> <p>Folgende Zahlung an den Infrastrukturbetreiber ÖBB-Infrastruktur AG wurde aus der UG 41 im <b>Jahr 2021</b> aus Mitteln des COVID19-Krisenbewältigungsfonds bedeckt: <b>89.193.470,96 €</b> (aus budgetierten Covid Mitteln). Dieser Betrag wurde im Dezember 2021 an die ÖBB Infrastruktur AG ausbezahlt.</p>

	<p>Der Bund ist gemäß der Verordnung 2020/1429 zur Leistung eines Ausgleichs für die besonderen finanziellen Einbußen verpflichtet, die der ÖBB-Infrastruktur AG durch die Aussetzung des Wegeentgelts Trasse entstehen.</p> <p>Im Jahr 2022 sind in der UG 41 für den Ausgleich des Erlösentgangs, der der ÖBB-Infrastruktur AG durch die Aussetzung des Wegeentgelts Trasse entsteht, Mittel des COVID19-Krisenbewältigungsfonds in Höhe von 47.700.000 € budgetiert.</p> <p>Im September <b>2020</b> wurden Mittel in Höhe von 9 Mio. € aus dem COVID-19 Krisenbewältigungsfonds vom BMK beantragt. Zu diesem Zeitpunkt war bei der Kalkulation des voraussichtlichen Erlösentfalls noch nicht von einer zweiten Notvergabe für die Weststrecke ausgegangen worden.</p> <p>Aufgrund der zweiten COVID-19-Welle wurde im Jahr <b>2020</b> 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 erfolgte, wurde daher von den ursprünglich beantragten und dem BMK zur Verfügung gestellten 9 Mio. € auf <b>5 Mio. €</b> reduziert.</p> <p>Die Zahlung im Jahr 2022 erfolgt nach Vorliegen der Abrechnung des 1. Halbjahres 2022 und nach Anpassung des Zuschussvertrages zwischen Bund und ÖBB-Infrastruktur AG.</p>
--	---

Titel	<b>KLIEN Klima-Konjunkturpaket 2020 - Forcierung von Innovationen für die Dekarbonisierung</b>			
Mittel aus dem COVID-19-Krisenbewältigungsfonds	<table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr> <td style="background-color: #cccccc;"><b>Budget 2022</b></td> </tr> <tr> <td>Einzahlungen aus COVID-19-Krisenbewältigungsfonds</td> </tr> <tr> <td style="text-align: right;"><b>0,00 €</b></td> </tr> </table>	<b>Budget 2022</b>	Einzahlungen aus COVID-19-Krisenbewältigungsfonds	<b>0,00 €</b>
<b>Budget 2022</b>				
Einzahlungen aus COVID-19-Krisenbewältigungsfonds				
<b>0,00 €</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. €  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.  <b>Start der Maßnahme:</b> ab 12/2020  <b>Dauer der Maßnahme:</b> F&amp;E-Projekte bis voraussichtlich 3/2024, Demonstrationsanlagen zwischen 5 und 10 Jahre.  <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> </li> <li> <p><b>Projekte zur Energieforschung:</b> 7,5 Mio. €  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.  <b>Start der Maßnahme:</b> ab 12/2020  <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> </li> </ul>
Materielle Auswirkungen	<p>Unter dem Schwerpunkt „Klimafreundliche Technologien für die Zukunft“ werden konjunkturelevante Forschungs- und Innovationsprogramme, die eine höhere Ressourceneffizienz, geringeren Energieverbrauch und CO<sub>2</sub> 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>

- **Vorzeigeregion Energie**

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.

- **Energieforschung**

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.

Bisher konnten nachstehende Beträge an die Fördernehmer ausbezahlt werden:

Maßnahme	Erfolg per 31.07.2022 in EUR	Veränderung ggü. Vormonat
<b>KLIEN Klima-Konjunkturpaket 2020 - Forcierung von Innovationen für die Dekarbonisierung</b>	<b>10.607.665,00</b>	<b>414.414,00</b>
<i>davon Vorzeigeregion Energie</i>	6.552.142,00	194.150,00
<i>davon Energieforschung</i>	4.055.523,00	220.264,00

Finanzielle Auswirkungen	Die Auszahlung der Mittel vom BMK an den KLIEN erfolgte im DB 41010200.	
	Maßnahme	Erfolg per 31.07.2022
		Auszahlung BMK
	KLIEN Klima-Konjunkturpaket 2020 - Forcierung von Innovationen für die Dekarbonisierung	0,00 €
	<i>für Vorzeigeregion Energie</i>	
<i>für Energieforschung</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)

