

 **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 **April 2023**

Untergliederung 41 Mobilität

COVID-19-FondsG-Berichterstattung

Berichtszeitraum: April 2023

1. UG 41 - Mobilität

Titel	<p>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</p>
Mittel aus dem COVID-19-Krisenbewältigungsfonds	<p>2020: 9.000.000,00 € 2021: 89.193.470,96 € 2022: 47.700.000,00 € 2023: 0,00 €</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 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 legte für den Zeitraum März 2020 bis Ende 2022 fest, dass die Mitgliedstaaten den Schieneninfrastrukturbetreibern gestatten können, das Wegeentgelt Trasse auszusetzen bzw. abzusenken.</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 die Jahre 2021 und 2022 angepasst wurde.</p>

Materielle Auswirkungen	<p>In Österreich wurde die in der der Verordnung (EU) 2020/1429 vorgesehene Möglichkeit der Aussetzung des Wegeentgelts Trasse im Jahr 2020 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>Im Jahr 2021 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 wurde 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 erfolgte eine Absenkung des Wegeentgelts Trasse um 50% im Güterverkehr für das Marktsegment manipulierter Güterverkehr.</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 bestand darin, im Marktsegment manipulierter Güterverkehr die Eisenbahnverkehrsunternehmen im scharfen Wettbewerb zwischen Schiene und Straße weiterhin zu entlasten.</p> <p>Im Jahr 2020 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 2020 die Aussetzung des Wegeentgelts Trasse für 33 Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Anwendung.</p>
-------------------------	--

	<p>Im Marktsegment nicht manipulierter Güterverkehr kam im Jahr 2020 die Aussetzung des Weegeentgelts 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 2021 kam die Aussetzung des Weegeentgelts Trasse für das Marktsegment eigenwirtschaftlicher Personenverkehr für 14 Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Anwendung.</p> <p>Im Marktsegment manipulierter Güterverkehr kam im Jahr 2021 die Aussetzung des Weegeentgelts Trasse für 46 Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Anwendung.</p> <p>Im Marktsegment nicht manipulierter Güterverkehr kam im Jahr 2021 die Aussetzung des Weegeentgelts 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) kam die Aussetzung des Weegeentgelts Trasse für das Marktsegment eigenwirtschaftlicher Personenverkehr für 16 Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Anwendung.</p> <p>Im Marktsegment manipulierter Güterverkehr kam im ersten Halbjahr 2022 die Aussetzung des Weegeentgelts Trasse für 42 Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Anwendung.</p> <p>Im Marktsegment nicht manipulierter Güterverkehr kam im Jahr 2022 die Aussetzung des Weegeentgelts Trasse 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> <p>Im 2. Halbjahr 2022 wurde für den manipulierten Güterverkehr, der am stärksten mit dem Straßengüterverkehr im Wettbewerb steht, eine Absenkung des Weegeentgelts Trasse um 50% vorgesehen. Diese Absenkung wird voraussichtlich für rund 40 Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Anwendung kommen.</p>
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>Folgende Zahlung an den Infrastrukturbetreiber ÖBB-Infrastruktur AG wurde aus der UG 41 im Jahr 2021 aus Mitteln des COVID19-Krisenbewältigungsfonds bedeckt: 89.193.470,96 € (aus</p>

	<p>budgetierten Covid Mitteln). Dieser Betrag wurde im Dezember 2021 an die ÖBB Infrastruktur AG ausbezahlt.</p> <p>Folgende Zahlung an den Infrastrukturbetreiber ÖBB-Infrastruktur AG wurde aus der UG 41 im Jahr 2022 aus Mitteln des COVID19-Krisenbewältigungsfonds bedeckt: 47.700.000 (aus budgetierten Covid Mitteln). Dieser Betrag wurde im Dezember 2022 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 September 2020 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 2020 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 5 Mio. € reduziert.</p> <p>Im Jahr 2023 sind keine finanziellen Auswirkungen geplant.</p>
--	--

Titel	KLIEN Klima-Konjunkturpaket 2020 - Forcierung von Innovationen für die Dekarbonisierung			
Mittel aus dem COVID-19-Krisenbewältigungsfonds	<table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr> <td style="background-color: #cccccc;">Budget 2023</td> </tr> <tr> <td>Einzahlungen aus COVID-19-Krisenbewältigungsfonds</td> </tr> <tr> <td style="text-align: right;">0,00 €</td> </tr> </table>	Budget 2023	Einzahlungen aus COVID-19-Krisenbewältigungsfonds	0,00 €
Budget 2023				
Einzahlungen aus COVID-19-Krisenbewältigungsfonds				
0,00 €				
Beschreibung der Maßnahmen	Die Forschungsförderung des Klima- und Energiefonds ermöglicht technologischen Fortschritt und unterstützt die wirtschaftliche			

	<p>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"> <p>Projekte der Vorzeigeregion Energie: 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>Start der Maßnahme: ab 12/2020</p> <p>Dauer der Maßnahme: F&E-Projekte bis voraussichtlich 3/2024, Demonstrationsanlagen zwischen 5 und 10 Jahre.</p> <p>Rechtsgrundlage: KLI.EN-FondsG, BGBl. I Nr. 40/2007 idGF.; Themen-FTI-Richtlinie, UFI-Richtlinie</p> <p>Abwicklungsstelle: Mit der Abwicklung sind FFG und KPC beauftragt.</p> <p>Projekte zur Energieforschung: 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>Start der Maßnahme: ab 12/2020</p> <p>Dauer der Maßnahme: bis voraussichtlich 2/2025</p> <p>Rechtsgrundlage: KLI.EN-FondsG, BGBl. I Nr. 40/2007 idGF.; Themen-FTI-Richtlinie, UFI-Richtlinie</p> <p>Abwicklungsstelle: Mit der Abwicklung sind FFG und KPC beauftragt.</p>
Materielle Auswirkungen	<p>Unter dem Schwerpunkt „Klimafreundliche Technologien für die Zukunft“ werden konjunkturelevante 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"> <p>Vorzeigeregion Energie</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> <ul style="list-style-type: none"> 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.
<p>Finanzielle Auswirkungen</p>	<p>Die Auszahlung der Mittel vom BMK an den KLIEN erfolgte im DB 41010200.</p>

Bisher konnten nachstehende Beträge an die Fördernehmer ausbezahlt werden:

Maßnahme	Erfolg per 30.04.2023 in EUR	Veränderung ggü. Vormonat
KLIEN Klima-Konjunkturpaket 2020 - Forcierung von Innovationen für die Dekarbonisierung	13.161.049,00	-
<i>davon Vorzeigeregion</i>	7.826.345,00	-
<i>Energie</i>		
<i>davon Energieforschung</i>	5.334.704,00	-

	Maßnahme	Erfolg per 30.04.2023
		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