



Daten ebenfalls verfügbar unter  
[wirkungsmonitoring.gv.at](https://www.wirkungsmonitoring.gv.at)

2023

# Bericht über die Wirkungsorientierte Folgenabschätzung 2022

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

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



## **Impressum**

Medieninhaberin, Verlegerin und Herausgeberin:  
Bundesministerium für Kunst, Kultur, öffentlichen Dienst und Sport (BMKÖS)  
Sektion III – Öffentlicher Dienst und Verwaltungsinnovation  
Sektionschef Mag. Christian Kemperle  
Hohenstaufengasse 3, 1010 Wien  
[www.bmkoes.gv.at](http://www.bmkoes.gv.at)

Redaktion und Gesamtumsetzung: Mag. (FH) Stefan Lindeis, Abteilung III/C/10  
Verlags- und Herstellungsort: Wien, Mai 2023  
Grafiken: Iekton Grafik & Web development  
Fotonachweis: BKA / Andy Wenzel (Cover, S. 3);  
HBF / Minich (S. 7); BKA / Regina Aigner (Trennseiten)  
Gestaltung: BKA Design & Grafik  
Druck: Riedeldruck, Druck Fulfillment-Druck Service GmbH, 2214 Auersthal

Alle Rechte vorbehalten: Jede Verwertung (auch auszugsweise) ist ohne schriftliche Zustimmung der Medieninhaberin unzulässig. Dies gilt insbesondere für jede Art der Vervielfältigung, der Übersetzung, der Mikroverfilmung, der Wiedergabe in Fernsehen und Hörfunk sowie der Verarbeitung und Einspeicherung in elektronische Medien, wie z. B. Internet oder CD-Rom.

Diese Publikation steht unter [oeffentlicherdienst.gv.at/publikationen](http://oeffentlicherdienst.gv.at/publikationen) zum Download zur Verfügung.

Rückmeldungen:  
Ihre Überlegungen zu vorliegender Publikation übermitteln Sie bitte an: [iii10@bmkoes.gv.at](mailto:iii10@bmkoes.gv.at).  
Bestellung von Druckexemplaren per Email an [iii10@bmkoes.gv.at](mailto:iii10@bmkoes.gv.at).

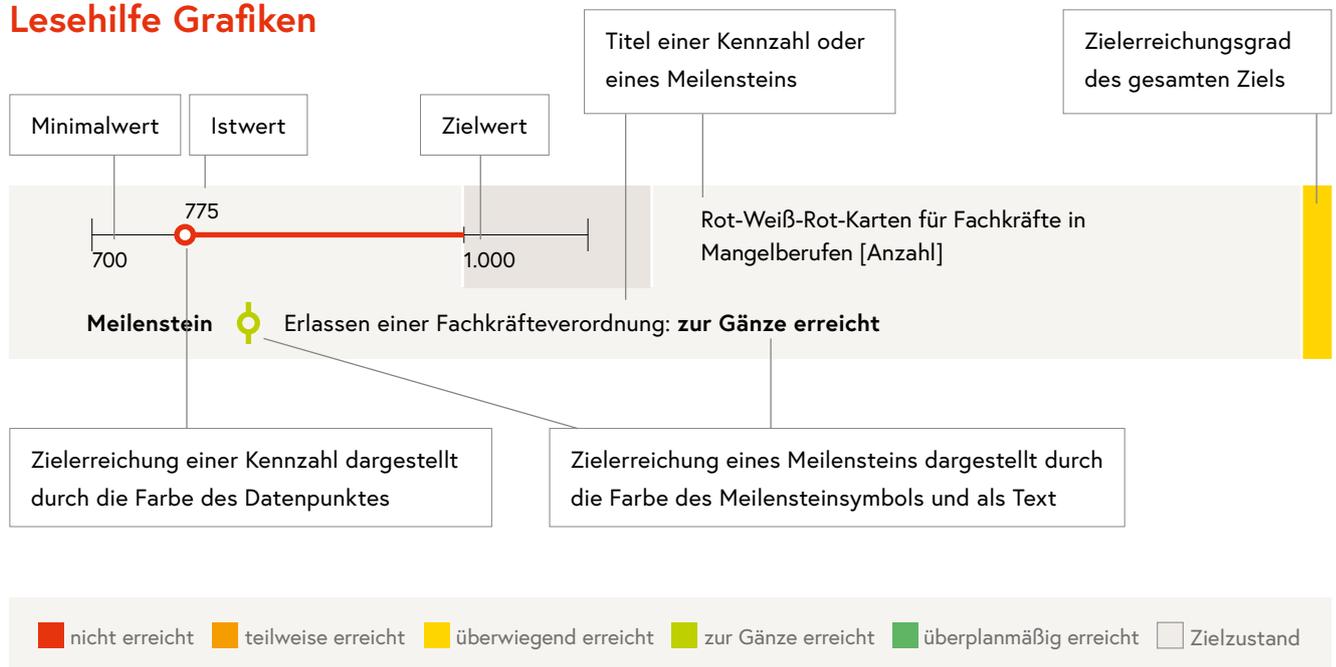
**ISBN: 978-3-903097-49-0**

# Lesehilfe und Legende

## Legende Symbolik

- Ⓢ Rechtssetzende Maßnahme
- ⤴ Vorhaben
- 📁 Bündelung
- ■ ■ ■ ■ Gesamtbeurteilung des Erfolgs des Vorhabens
- Ⓜ Verwaltungskosten für Bürger:innen
- Ⓜ Verwaltungskosten für Unternehmen
- ♀♂ Tatsächliche Gleichstellung von Frauen und Männern
- 🛒 Konsumentenschutzpolitik
- 🤝 Soziales
- 👶 Kinder und Jugend
- 🌿 Umwelt
- 🏢 Unternehmen
- 📈 Gesamtwirtschaft

## Lesehilfe Grafiken





# Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie

UG 34 – Innovation und Technologie (Forschung)

# AIT-Rahmenvereinbarung für die Jahre 2019–2021



**Finanzjahr** 2018

**Vorhabensart** → Vorhaben gemäß § 58 Abs. 2 BHG 2013

## Zuordnung zu mittel- und langfristigen Strategien

Handlungsleitend sind aus Sicht des BMK jedenfalls die FTI-Strategie der Bundesregierung: „Potenziale ausschöpfen, Dynamik steigern, Zukunft schaffen. Der Weg zum Innovation Leader.“ [Strategie der Bundesregierung für Forschung, Technologie und Innovation (2011) bis 2020], die FTI-Strategie 2030 vom 23.12.2020 (ab 2021), der FTI-Pakt 2021–2023 und die jeweiligen Regierungsprogramme, insbesondere das aktuell vorliegende Regierungsprogramm „Aus Verantwortung für Österreich. Regierungsprogramm 2020–2024“. Zusätzlich werden auch einzelne themenspezifische UN-Nachhaltigkeitsziele/Sustainable Development Goals (SDGs) adressiert, insbesondere 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“.

## Problemdefinition

Das BMVIT (jetzt BMK) und das Austrian Institute of Technology GmbH (AIT) werden eine Rahmenvereinbarung für die Jahre 2019 bis einschließlich 2021 abschließen, um die Forschungseinrichtung AIT in ihrer Weiterentwicklung zu unterstützen, sie technologiepolitisch deutlich als größte außeruniversitäre Forschungseinrichtung zu positionieren sowie finanziell in einem von Unsicherheit geprägtem Tätigkeitsfeld abzusichern.

Damit sollen – unter voller Berücksichtigung der wettbewerbs- und beihilferechtlichen Rahmenbedingungen – Effizienz und Effektivität des Einsatzes der öffentlichen Mittel durch höhere

Die FTI-Strategie und das Forschungsfinanzierungsgesetz (FoFinaG) als wichtiges Element der Umsetzung definieren das Austrian Institute of Technology (AIT) als zentrale außeruniversitäre Forschungseinrichtung in Österreich. Das AIT trägt zu den drei Zielen der Strategie bei: 1) Zum internationalen Spitzenfeld aufschließen und den FTI-Standort Österreich stärken; 2) Auf Wirksamkeit und Exzellenz fokussieren; 3) Auf Wissen, Talente und Fertigkeiten setzen.

## Zuordnung zu Wirkungszielen (Bundesvoranschlag)

2018-BMVIT-UG 34-W2:

Entwicklung von Technologien für eine moderne, effiziente, leistungsfähige und sichere FTI-Infrastruktur zur Bewältigung der großen gesellschaftlichen Zukunftsherausforderungen (societal challenges)

## Zuordnung zu Globalbudget-Maßnahmen (Bundesvoranschlag)

2018-BMVIT-GB34.01-M1:

Förderung der unternehmensorientierten und außeruniversitären Forschung und Technologieentwicklung durch Förderung innovationsorientierter Forschungs-, Technologie- und Innovations-Kooperationen (FTI-Kooperationen) sowie Steigerung der Qualität und Quantität angewandter Forschung entlang der Themen des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit)

Flexibilität in der Verwendung bei gleichzeitig vertraglich vereinbarten und wirksamen Evaluierungsmechanismen weiter gesteigert werden.

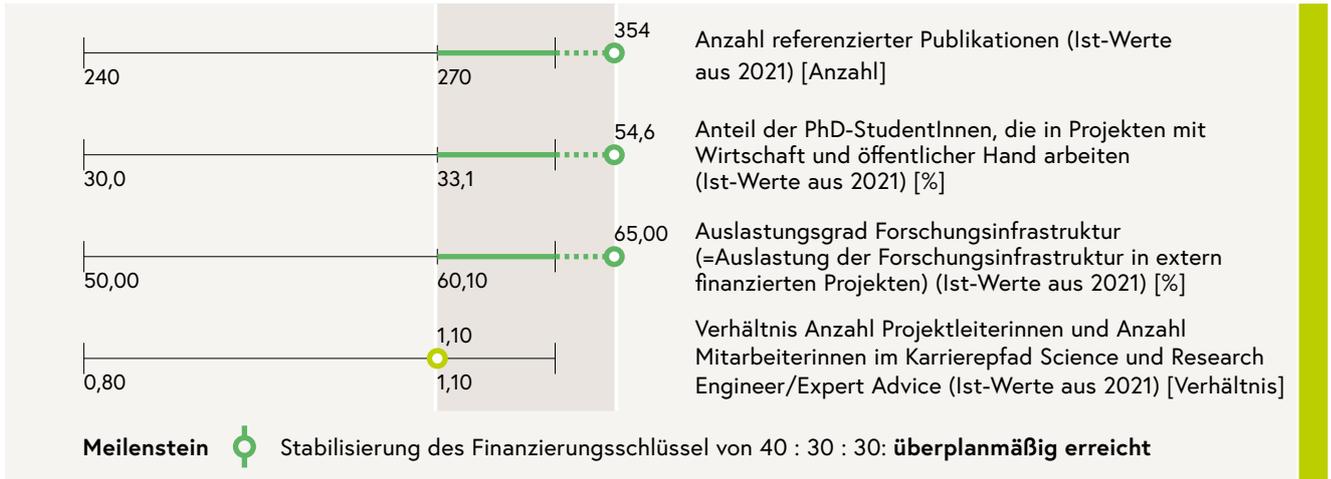
Aufgabe der vorliegenden Rahmenvereinbarung ist daher vorrangig:

- Festlegung der Bedingungen für die Bereitstellung öffentlicher Mittel insbesondere zur Basisfinanzierung des AIT

- Erzielung eines größtmöglichen Nutzens für das nationale Innovationssystem
- Sicherstellung eines effizienten Einsatzes öffentlicher Mittel durch kontinuierliche Erhöhung der Leistungsfähigkeit des AIT, dokumentiert durch Indikatoren zur Leistungsmessung (key performance indicators – KPIs)

## Ziele

### Ziel 1: ■ Positionierung und Weiterentwicklung Österreichs als Spitzentechnologie-Forschungsstandort im Bereich der außeruniv. wirtschaftsorientierten Forschung



## Maßnahmen

1. Quantitativer und qualitativer Ausbau der Centers	Beitrag zu Ziel 1	überplanmäßig erreicht
2. Finanzierung von Ausbildung und Transfer von Humanressourcen im Sinne eines „Wissenstransfers von Köpfen“	Beitrag zu Ziel 1	überplanmäßig erreicht
3. Stärkung des Innovationspotenzials	Beitrag zu Ziel 1	überplanmäßig erreicht
4. Gleichstellungsfördernde Maßnahmen	Beitrag zu Ziel 1	überplanmäßig erreicht

■ nicht erreicht 
 ■ teilweise erreicht 
 ■ überwiegend erreicht 
 ■ zur Gänze erreicht 
 ■ überplanmäßig erreicht 
  Zielzustand

## Finanzielle Auswirkungen

in Tsd. €	2018	2019	2020	2021	2022	Gesamt
<b>Erträge</b>	0	0	0	0	0	0
Plan	0	0	0	0	0	0
<b>Aufwendungen gesamt</b>	0	56.690	55.680	58.675	888	171.933
Plan	0	56.690	57.180	56.030	1.500	171.400
<b>Nettoergebnis</b>	0	-56.690	-55.680	-58.675	-888	-171.933
Plan	0	-56.690	-57.180	-56.030	-1.500	-171.400

### Erläuterungen

Gemäß § 2 der AIT Rahmenvereinbarung 2019–2021 zwischen dem AIT und dem BMK (damals BMVIT) wurde eine Basisfinanzierung in Form einer Gesellschafterumlage in Höhe von insgesamt maximal € 171,400 Mio. vorgesehen (Forschungsbudget sowie erfolgsabhängige Komponente). Tatsächlich sind finanzielle Auswirkungen in Höhe von € 171,933 Mio. eingetreten. Die Abweichung ergab sich, da im Nachhinein das für 2021 ursprünglich nicht nicht erreichbar erscheinende Erfolgsbudget aufgrund der positiven wirtschaftlichen Entwicklung doch ausbezahlt werden konnte, dies erfolgte unter Beibehaltung der ursprünglichen Berechnungsmethode. Die Abweichung liegt im eigenen Wirkungsbereich des BMK und wurde bedeckt.

Die Abweichungen der Istwerte zu den Planwerten begründen sich im Detail wie folgt:

#### Abweichung 2020:

Das maximal vorgesehene Erfolgsbudget über € 1.500.000 für 2019 wurde nicht im Jahr 2020, sondern im Jänner 2021 ausbezahlt.

#### Abweichung 2021:

1. Im Jahr 2018 wurden für ein Vorhaben „Automatisierung in der Bauwirtschaft“ zusätzliche Finanzmittel in Höhe von € 650.000 zugesagt; davon wurden im Jahr 2018 eine 1. Rate (€ 130.000) ausbezahlt, in der betreffenden Finanzierungsperiode wurde im Jahr 2021 eine 2. Rate in Höhe von € 260.000 ausbezahlt.
2. Es wurde gem. §2 Absatz 2 der Rahmenvereinbarung ein Erfolgsbudget für 2019 in Höhe von € 1.500.000 (im Jänner 2021) ausbezahlt.
3. Es wurde gem. §2 Absatz 2 der Rahmenvereinbarung ein Erfolgsbudget für 2020 in Höhe von € 885.000 ausbezahlt.

#### Abweichung 2022:

Es wurde gem. §2 Absatz 2 der Rahmenvereinbarung ein Erfolgsbudget für 2021 in Höhe von € 888.450 ausbezahlt.

**Konnte die Bedeckung (der Struktur nach), wie in der WFA dargestellt, durchgeführt werden? Ja**

## Gesamtbeurteilung des Erfolgs des Vorhabens

**Die erwarteten Wirkungen des Gesamtvorhabens sind zur Gänze eingetreten.**

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass das AIT trotz der großen Herausforderungen, die sich insbesondere in den Jahren 2020 und 2021 durch die Covid19-Pandemie und die damit verbundenen sozialen Einschränkungen und Lieferengpässe für außeruniversitäre Forschungseinrichtungen ergeben haben, sowohl die fachlichen, die finanziellen als auch die organisationalen Ziele erreichen konnte. Hervorzuheben ist auch

die Durchführung des Strategieprozess 2021+ auf Basis einer neuen Shareholder Vision der Eigentümer. Dieser wurde während der Pandemie erfolgreich durchgeführt, sodass bis zum Ende des Jahres 2020 das AIT-Strategiedokument „Research and Innovation for a Sustainable and Competitive Position in the Digital Age“ sowie die Mittelfristplanung 2021–2023 zum Beschluss durch den Aufsichtsrat gebracht wurden. Hauptziel ist die langfristige Verankerung des AIT in der Spitzengruppe der Forschung in ausgewählten Technologiefeldern für die grüne und digitale Transformation, wobei auf bereits erreichten

kritischen Größen aufgebaut und das Profil des Instituts weiter geschärft wird.

Zusätzlich zu den in der Rahmenvereinbarung geplanten Zielen und Maßnahmen gelang es der Geschäftsführung im Frühling 2020 adhoc, den Forschungsbetrieb während der Zeiten des Lockdowns zu ermöglichen und weitgehendes Home-Office für die Mitarbeitenden einzurichten. Diese Digitalisierung und Flexibilisierung der Arbeitswelt in der Forschung wurde bei AIT mit Pilotprojekten zu „New Work“ begleitet und laufend weiterentwickelt. Das AIT hat wichtige Maßnahmen zur Frauenförderung eingeführt und wird diese konsequent weiterführen. 2021 wurde der Gender Equality Plan gemäß den Anforderungen von Horizon Europe erstellt und auch veröffentlicht. Ein jährliches Gendermonitoring ist aufgesetzt. Eine zentrale Maßnahme ist das Female Leadership Development Programm, welches im April 2021 mit Teilnehmerinnen aus allen Centern begonnen hat.

Alle Kennzahlen der WFA zeigen (IST-Werte aus 2021), dass sich das AIT auf einem sehr guten Weg befindet und der Gesellschafterzuschuss des BMK zielorientiert eingesetzt wird. Die Akquise von Auftrags- und kooperativer Forschung mit Unternehmen entwickelte sich positiv, auch hier trotz der starken Marktverwerfungen in der Covid-Krise. Das Ziel des Meilensteins (Stabilisierung des Finanzierungsschlüssels von 40:30:30 – Anteil BMK:cooperative research:contract research) wurde als überplanmäßig erreicht beurteilt, weil 1. die im Zielzustand vorgegebene Nicht-Überschreitung des Finanzierungsanteils des Bundes von 40% erreicht, also der Anteil von 40% nicht überschritten wurde (IST: 35,3%) und 2. der Anteil der im Wettbewerb eingeworbenen Drittmittel, dies sind kooperative Forschung (KF) und Auftragsforschung (AF), über dem Zielwert liegt. Das AIT hat in der Periode 2019–2021 somit mehr Drittmittel/Selbstfinanzierung eingeworben als gefordert (64,7% Drittmittel anstatt 60%).

Während z. B. in Deutschland substantielle staatliche Unterstützungen für ausfallende Auftragsforschung an außeruniversitäre Forschungseinrichtungen gewährt wurden, konnte das AIT ohne solche Hilfen die gesetzten Ziele erreichen. Die Evaluierung der Center im Zuge des Strategieprozesses bescheinigte dem AIT eine sehr gute internationale Sichtbarkeit, sowohl der eingeworbenen Projekte als auch der wissenschaftlichen Ergebnisse. Weiterhin bestätigt das mit externen Expert:innen besetzte Strategic Research Advisory Board (SRAB) in seinem Endbericht vom 13. April 2021 dem AIT einen sehr zufriedenstellenden Fortschritt und Erfolge in der Grundlagen- bzw.

unabhängigen Forschung. Die Umstrukturierung des AIT in Exzellenzzentren sei 2021 abgeschlossen und die Umstellung auf einen 3jährigen Strategie- und Planungszyklus gelungen. Die Kompetenzen werden durch externe Rekrutierung und interne Weiterbildung weiter verstärkt. Der AIT-Karriererahmen bietet hierfür ein auf den individuellen Karriereweg abgestimmtes Qualifizierungsprogramm. Die Beschreibungen der Karrieremodelle des AIT wurden hinsichtlich Projektmanagementaufgaben und Verantwortungsumfang über die Karrierelevel hin ergänzt und v. a. aus Genderperspektive (Wording, Struktur) angepasst. Bei der Gewinnung von Principal Scientists und der Professionalisierung des PhD-Programms wurden laut SRAB erhebliche Fortschritte erzielt. Zudem wurden eine Reihe von gemeinsamen Berufungen mit anderen Universitäten eingerichtet, um die Kernkompetenzen zu erweitern. Das AIT habe zudem erhebliche Fortschritte bei der Nutzung von Kooperationen zwischen den Zentren gemacht und sollte diese Aktivitäten weiter ausbauen, um Wettbewerbsvorteile sowie umfassendere Beiträge zur grünen und digitalen Transformation der Wirtschaft zu erzielen.

**Haben sich Verbesserungspotentiale ergeben? Nein**

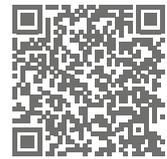
### **Weiterführende Informationen**

FTI-Strategie 2030

[www.bundeskanzleramt.gv.at/themen/forschungskoordination\\_fti.html](http://www.bundeskanzleramt.gv.at/themen/forschungskoordination_fti.html)

Austrian Institute of Technology

[www.ait.ac.at/](http://www.ait.ac.at/)



# Förderprogramm f. Technologie- internationalisierung TECTRANS AWS Abwicklungsvertrag (AV) 2020/AWS Gesamtbeauftragung (GB) 2021



**Finanzjahr** 2020

**Vorhabensart**  Vorhaben gemäß § 58 Abs. 2 BHG 2013

## **Zuordnung zu mittel- und langfristigen Strategien**

Handlungsleitend sind aus Sicht des BMK (vormals BMVIT) jedenfalls die FTI-Strategie der Bundesregierung: „Potenziale ausschöpfen, Dynamik steigern, Zukunft schaffen. Der Weg zum Innovation Leader.“ [Strategie der Bundesregierung für Forschung, Technologie und Innovation (2011) bis 2020], die FTI-Strategie 2030 (ab 2021), der FTI-Pakt 2021–2023 und das aktuell vorliegende Regierungsprogramm „Aus Verantwortung für Österreich. Regierungsprogramm 2020–2024“ (Kapitel „Standort, Entbürokratisierung & Modernisierung“) sowie die Außenwirtschaftsstrategie (Maßnahme 58: Außenwirtschaftliche Förderungen optimieren). Zusätzlich werden auch

einzelne themenspezifische UN-Nachhaltigkeitsziele/Sustainable Development Goals (SDGs) adressiert (insbesondere 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“).

## **Zuordnung zu Wirkungszielen (Bundesvoranschlag)**

2020-BMK-UG 34-W1:

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

## **Problemdefinition**

In Zeiten fortschreitender Globalisierung sowie des Wachstums bedeutender Schwellenländer ist es für österreichische Unternehmen besonders wichtig, durch innovative, hochwertige Produkte und Technologien international eine starke Wettbewerbsposition zu sichern.

Das Programm TECTRANS bietet in drei Modulen Unterstützung für Technologieinternationalisierung an: Die Förderung von Studien, welche den Marktzugang für österreichische Technologien erleichtern, die Unterstützung von Freedom-to-Operate Analysen sowie die Förderung von Demonstrationsanlagen für innovative Technologien, welche im Ausland vertrieben werden sollen.

Modul Internationale Marktstudien: Im Rahmen dieses Moduls wird die Erarbeitung von Studien gefördert, anhand derer

aufgezeigt wird, wie österreichische Technologie in einem Zielland erfolgreich und nachhaltig verankert werden kann. Insbesondere soll in den Studien der Mehrwert bzw. der Innovationsgehalt der österreichischen Technologie (Produkte bzw. technologiebezogene Dienstleistungen) für potentielle Kunden im Zielland dargestellt werden. Die Ergebnisse der Studien sollen möglichst konkrete Bedarfe im Zielland adressieren und österreichische Unternehmen bei der Positionierung ihrer Technologien unterstützen, bspw. beim Markteintritt oder im Vorfeld von Ausschreibungen.

Modul Internationale FTO (Freedom-to-Operate): Die Herausforderungen im globalen Wettbewerb lassen die Bedeutung von geistigem Eigentum (IP) als einen zentralen Erfolgsfaktor für international agierende Unternehmen dramatisch steigen. Geistige Schutzrechte (IPR) dienen heutzutage nicht nur zum Schutz

von Inventionen, sondern werden zunehmend als strategisches und handelbares Wirtschaftsgut im Innovationswettbewerb eingesetzt. Die wachsende Anzahl internationaler Patentanmeldungen und die steigende Bedeutung Standard-essentieller Schutzrechte schränkt die wirtschaftliche Handlungsfreiheit unter dem Einfluss zunehmender digitaler Geschäftsaktivitäten mehr und mehr ein und birgt die zunehmende Gefahr mit eigenen Produkten und Dienstleistungen im Rahmen von Internationalisierungsvorhaben die Rechte Dritter zu verletzen. Daher ist es im Hinblick auf Technologieinternationalisierung essentiell, die Ausübungsfreiheit im Zielmarkt so weit wie möglich sicher zu stellen und die Risiken von Rechtsunsicherheiten im Zusammenhang mit geistigem Eigentum zu minimieren. Das Modul „Internationale FTO“ adressiert die aktuellen Herausforderungen österreichischer Unternehmen in diesem Bereich, und reduziert Risiken einer Verzögerung oder gar Verhinderung des Markteintritts durch eine fehlende Ausübungsfreiheit im Zielland.

Modul Demonstrationsanlagen: Dieses Modul unterstützt die Überleitung von Forschungsergebnissen bzw. Technologie-Innovationen in internationale Märkte. Die Positionierung von innovativen Produkten und Dienstleistungen in einem ausländischen Markt und der einsatznahe Nachweis der Vorteile einer Technologie stellen eine große Herausforderung und gleichzeitig Chance für Unternehmen aller Technologiebereiche dar. Durch die Förderung von Pilot- und Demonstrationsanlagen sollen innovative Unternehmen bei der internationalen Vermarktung neuer Technologien unterstützt werden. Mit dem Modul Demonstrationsanlagen soll die Unterstützung bei der erstmaligen Umsetzung von Pilot- und Demonstrationsprojekten erfolgen. Die Pilot- und Referenzanlagen können im In- und Ausland gefördert werden. Die Anlage muss jedoch für die internationalen Aktivitäten des Unternehmens eingesetzt werden.

Ziel des Programms TECTRANS ist eine Verbesserung der internationalen Wettbewerbsposition österreichischer technologieorientierter Unternehmen durch die Unterstützung bei der

Positionierung ihrer Technologien bzw. technologiebezogenen Dienstleistungen in internationalen Zielmärkten. Generierung von Wertschöpfung sowie die Schaffung bzw. Sicherung von Arbeitsplätzen in Österreich.

#### Zielbranchen

Zu den Zielbranchen des gegenständlichen Förderungsprogramms sind insbesondere jene Technologiebereiche zu zählen, in denen österreichische, international ausgerichtete Technologieunternehmen eine dem konkreten Bedarf in den Zielländern entsprechende technologische Positionierung aufweisen.

Bevorzugte Technologiefelder für das gegenständliche Förderungsprogramm sind insbesondere:

- Energie- und Umwelttechnologien
- Infrastrukturtechnologien
- Mobilitätstechnologien
- Informations- und Kommunikationstechnologien (IKT)
- Gesundheitstechnologien und Medizintechnik
- Elektrotechnik/Elektronik
- Materialverarbeitung
- Maschinen- und Anlagenbau
- Produktionstechnologien
- Sicherheits- und Verteidigungstechnologien

#### Zielländer

Das gegenständliche Förderungsprogramm fokussiert vor allem auf jene ausländischen Märkte, in denen auf Grund ihres Entwicklungsstands bzw. der landesspezifischen Marktsituation ein besonderer Bedarf nach jenen Technologien besteht, die von österreichischen Technologieanbietern zur Verfügung gestellt werden können. Insbesondere fokussiert die Förderung auf Zielländer außerhalb des Euro-Währungsraums. Insbesondere für die Module „Internationale Demonstrationsanlagen“ und „Internationale Freedom-to-Operate“ kommen in begründeten Ausnahmefällen auch Zielländer innerhalb des Euro-Währungsraums in Frage.

## Ziele

### Ziel 1: ■ Verbesserung der internationalen Wettbewerbsposition österreichischer technologieorientierter Unternehmen

**Meilenstein**  Positive Auswirkungen bei der Positionierung von österreichischen Unternehmen in den jeweiligen Zielmärkten: **zur Gänze erreicht**

## Ziel 2: ■ Generierung von Wertschöpfung sowie die Schaffung bzw. Sicherung von Arbeitsplätzen in Österreich

**Meilenstein** ○ Generierung von Wertschöpfung und die Schaffung bzw. Sicherung von Arbeitsplätzen durch die Förderung: **zur Gänze erreicht**

### Maßnahmen

1. Förderung von Internationalen Marktstudien (2020+2021)	Beitrag zu Zielen 1, 2
2. Förderung von Freedom-to-Operate (FTO)-Unterstützungsleistungen (2020+2021)	Beitrag zu Zielen 1, 2
3. Förderung von Demonstrationsanlagen (2020+2021)	Beitrag zu Zielen 1, 2

■ nicht erreicht 
 ■ teilweise erreicht 
 ■ überwiegend erreicht 
 ■ zur Gänze erreicht 
 ■ überplanmäßig erreicht 
  Zielzustand

### Finanzielle Auswirkungen

in Tsd. €	2020	2021	2022	2023	2024	Gesamt
<b>Erträge</b>	0	0	0	0	0	0
Plan	0	0	0	0	0	0
<b>Aufwendungen gesamt</b>	326	2.844	2.582	0	0	5.752
Plan	1.226	3.043	2.711	20	0	7.000
<b>Nettoergebnis</b>	-326	-2.844	-2.582	0	0	-5.752
Plan	-1.226	-3.043	-2.711	-20	0	-7.000

#### Erläuterungen

**Werkleistungen:** Die administrativen Kosten, welche der AWS für die Abwicklung des gegenständlichen Förderprogramms entstehen, werden als Werkleistungen dargestellt.

**Transferaufwand:** Die dargestellten finanziellen Auswirkungen stellen geplante sowie tatsächlich eingetretene Zahlungen des BMK an die AWS bis Ende 2022 dar. Betrachtet werden der im Jahr 2020 abgeschlossene Ausführungsvertrag bzw. die im Jahr 2021 abgeschlossene Gesamtbeauftragung zum gegenständliche Programm zur Förderung der Technologie-internationalisierung – Tectrans. Jährliche Abweichungen der IST-Werte zu den PLAN-Werten bzw. Verschiebungen bei den Zahlungsprofilen ergeben sich entsprechend den Projektverläufen und den tatsächlichen Mittelbedarfen.

Da im Zuge der Evaluierung nur ein vorgegebener Zeitraum dargestellt werden kann, sind die finanziellen Auswirkungen zu den gebündelten WFAs über deren Gesamtlaufzeit nicht vollständig darstellbar und somit nicht umfassend aussagekräftig. Die Darstellung bei der Evaluierung bezieht sich auf einen Ausschnitt von 3 Jahren, die tatsächliche Abwicklung des Ausführungsvertrages/der Gesamtbeauftragung erstreckt sich über einen längeren Zeitraum. Weiters können die IST-Zahlen zu 2023 und 2024 zum Zeitpunkt der Evaluierung Anfang 2023 noch nicht angegeben werden.

Es sind keine unerwarteten Probleme aufgetreten.

**Konnte die Bedeckung (der Struktur nach), wie in der WFA dargestellt, durchgeführt werden? Ja**

## Gesamtbeurteilung des Erfolgs des Vorhabens

**Die erwarteten Wirkungen des Gesamtvorhabens sind zur Gänze eingetreten.**

Das Programm TECTRANS bietet Unterstützung für Technologieinternationalisierung an. Diese erfolgt durch Förderung von Studien, welche den Marktzugang für österreichische Technologien erleichtern, Unterstützung von Freedom-to-Operate Analysen sowie Förderung von Demonstrationsanlagen für innovative Technologien, welche im Ausland vertrieben werden sollen.

Ziele des Programms TECTRANS sind die Verbesserung der internationalen Wettbewerbsposition österreichischer technologieorientierter Unternehmen durch die Unterstützung bei der Positionierung ihrer Technologien bzw. technologiebezogenen Dienstleistungen in den jeweiligen Zielmärkten (Ziel 1) sowie die Generierung von Wertschöpfung und die Schaffung bzw. Sicherung von Arbeitsplätzen in Österreich (Ziel 2).

Im Jahr 2022 wurde eine externe Evaluierung beauftragt, welche auf den bisherigen Programmverlauf in Hinblick auf Zielsetzung und erwünschte Wirkungen sowie Entwicklung von Schlussfolgerungen und Empfehlungen für zukünftige Förderinitiativen fokussiert. Zentraler Inhalt ist eine Analyse der Konzeption, der bisherigen Umsetzung, sowie der heute bereits feststellbaren Beiträge zur Zielerreichung und von ersten Wirkungen des Programms. Diese externe Evaluierung ist zum Zeitpunkt der WFA-Evaluierung noch nicht finalisiert, ein finaler Bericht wird mit Ende des 1. Halbjahres 2023 erwartet. Zur aktuellen Beurteilung konnten Zwischenergebnisse aus einer erfolgten Befragung der Unternehmen herangezogen werden.

Die Ziele wurden zum Zeitpunkt der WFA-Evaluierung auf Basis der Zwischenergebnisse als zur Gänze erreicht beurteilt, vorbehaltlich der Auswertung der noch einlangenden Ergebnisse der externen Evaluierung und der finalen Analyse von Wirkungen. Die definierten Meilensteine „Positive Auswirkungen bei der Positionierung von österreichischen Unternehmen in den jeweiligen Zielmärkten“ sowie „Generierung von Wertschöpfung und die Schaffung bzw. Sicherung von Arbeitsplätzen durch die Förderung“ wurden auf Basis der Zwischenergebnisse mit zur Gänze erreicht beurteilt. Die ersten Rückmeldungen der im Rahmen der laufenden Evaluierung zum Programm befragten Unternehmen (mit Stichtag 15.4.2023 Rücklaufquote von rund 40%) indizieren die Erreichung, wenn nicht sogar Überschreitung der angestrebten Meilenstein-Zielzustände (Zielzustände sind: > 50% der Respondenten geben positive Auswirkungen an bzw. > 50% der Respondenten geben an, dass Arbeitsplätze geschaffen wurden). Diese Einschätzung erfolgt vorbehaltlich der Auswertung der noch einlangenden Ergebnisse der externen Evaluierung.

**Haben sich Verbesserungspotentiale ergeben? Ja**

Allf. Verbesserungspotentiale können erst nach Vorliegen der Evaluierungsergebnisse identifiziert werden.

### Weiterführende Informationen

Förderprogramm TECTRANS  
[www.bmk.gv.at/themen/innovation/aktivitaeten/technologietransfer/tectrans.html](http://www.bmk.gv.at/themen/innovation/aktivitaeten/technologietransfer/tectrans.html)

# Förderungsprogramm für Innovationsfördernde Öffentliche Beschaffung (IÖB) – IÖB-Toolbox



**Finanzjahr** 2021

**Vorhabensart** ↻ Vorhaben gemäß § 58 Abs. 2 BHG 2013

## Zuordnung zu mittel- und langfristigen Strategien

Handlungsleitend sind aus Sicht des BMK jedenfalls die FTI-Strategie 2030, der FTI-Pakt 2021–2023 und die jeweiligen Regierungsprogramme, insbesondere das aktuell vorliegende Regierungsprogramm „Aus Verantwortung für Österreich. Regierungsprogramm 2020–2024“. Zusätzlich werden auch einzelne themenspezifische UN-Nachhaltigkeitsziele/Sustainable Development Goals (SDGs) adressiert.

Verankerung der Innovationsfördernden Öffentlichen Beschaffung (IÖB) im Detail:

FTI-Strategie 2030:

Handlungsfelder Ziel 2: Auf Wirksamkeit und Exzellenz fokussieren [...] Die angewandte Forschung und ihre Wirkung auf Wirtschaft und Gesellschaft unterstützen [...]

Steigerung der langfristigen Planungs- und Finanzierungssicherheit für die angewandte Forschung, sowie Optimierung der Rahmenbedingungen (Vereinfachung des Fördersystems, Beratung für kleine und mittlere Unternehmen (KMUs) und Einbindung wesentlicher Akteure, Schaffung größerer Programmlinien, Stärkung der Risikofinanzierung, Forcierung der innovationsfördernden öffentlichen Beschaffung);

FTI-Pakt 2021–2023:

1.2 Handlungsfelder Ziel 2: Auf Wirksamkeit und Exzellenz fokussieren [...]

1.2.3 FTI zur Erreichung der Klimaziele [...]

Maßnahmen: [...]

Erhöhung des Impacts von klima- und umweltschutzrelevanten Technologien durch öffentliche Innovationsnachfrage (IÖB)

FTI-Pakt 2024–2026:

1.2 Handlungsfelder Ziel 2: Auf Wirksamkeit und Exzellenz fokussieren [...]

1.2.2 Die angewandte Forschung und ihre Wirkung auf Wirtschaft und Gesellschaft unterstützen [...]

Forcierung der innovationsfördernden öffentlichen Beschaffung (IÖB) durch zielgruppenadäquaten Ausbau der Serviceleistungen der IÖB-Servicestelle und Weiterführung etablierter Unterstützungs- bzw. Förderungsinstrumenten; [...]

1.2.3 FTI zur Erreichung der Klima- und Energieziele [...]

Erhöhung des Impacts von klima- und umweltschutzrelevanten Technologien durch öffentliche Innovationsnachfrage (IÖB)

Erläuterung des Zusammenhangs zwischen dem Vorhaben und den SDGs:

Das SDG-Unterziel 9.5 sieht u. a. vor, „bis 2030 [...] Innovationen [zu] fördern“ sowie die öffentlichen Ausgaben in diesem Bereich „beträchtlich [zu] erhöhen“. Das Förderungsprogramm IÖB-Toolbox adressiert diesen Aspekt als Instrument nachfrageseitiger Innovationspolitik insbesondere dadurch, dass in seinem Modul „Transfer“ die Anschaffung von Innovationen gefördert wird. Durch diese Innovationsbeschaffung werden sowohl positive Innovationseffekte auf Seiten der öffentlichen Hand als auch der lösungs anbietenden Unternehmen erzielt.

Das SDG-Unterziel 12.7 sieht vor, „in der öffentlichen Beschaffung nachhaltige Verfahren [zu] fördern“. Das Förderungsprogramm IÖB-Toolbox ist wichtiger Bestandteil der österreichischen Initiative zur Innovationsfördernden Öffentlichen Beschaffung (IÖB) und adressiert damit den Aspekt der öffentlichen Beschaffung direkt. Durch das Förderungsprogramm werden ferner insbesondere Anreize für die Durchführung von Vorhaben mit positiven Beiträgen zum Umwelt- und Klimaschutz, sowie zur Schonung natürlicher Ressourcen gesetzt, welche vorgenannte Wirkungen entfalten und damit direkt nachhaltige Verfahren in der öffentlichen Beschaffung fördern.

## Problemdefinition

In den letzten Jahren wurde auf europäischer und auch internationaler Ebene immer mehr Augenmerk auf nachfrageseitige innovationsunterstützende Maßnahmen gelegt, die zusätzlich zu angebotsseitigen Instrumenten zur Steigerung von Innovation eingesetzt werden können.

Die innovationsfördernde öffentliche Beschaffung (IÖB) stellt heute einen wichtigen Eckpfeiler der nachfrageseitigen Innovationspolitik in Österreich und ein wesentliches Element eines Impact-orientierten FTI-Policy-Mix dar. Die Zielsetzung liegt dabei in der Erhöhung jenes Anteils des öffentlichen Beschaffungsvolumens, der für Innovationen eingesetzt wird. Bei einem jährlichen Volumen von rund 45 Mrd. € wird das Potential der öffentlichen Beschaffung als Innovationstreiber evident.

Die IÖB-Initiative knüpft an die österreichische FTI-Strategie aus dem Jahr 2011 an, auf deren Basis das IÖB-Leitkonzept erarbeitet und im Jahr 2012 verabschiedet wurde. Die 2018 abgeschlossene Zwischenevaluierung der IÖB-Initiative hatte zum Ziel, die bisherige Umsetzung des IÖB-Leitkonzepts sowie der darin formulierten Maßnahmen zu überprüfen.

Sowohl das IÖB-Leitkonzept und die IÖB-Evaluierung, wie auch der Rat für Forschung und Technologieentwicklung betonen die Bedeutung der Ausgestaltung von Anreizmechanismen, um die Bereitschaft zur Durchführung von Innovationsbeschaffungen im der öffentlichen Sektor zu erhöhen. Dies wird durch internationale Best-Practices bestätigt.

Daher wurde seitens der Austria Wirtschaftsservice GmbH (aws) in ihrer Funktion als IÖB-Kompetenzstelle mit Unterstützung durch BMK und BMDW im Jahr 2019 das Format aws IÖB-Toolbox ins Leben gerufen. Die Dotierung dieses neuen Formats erfolgte zunächst über Mittel aus dem Österreich-Fonds. Nachdem diese Mittel auf Grund der großen Nachfrage bereits mit Oktober 2020 zur Gänze ausgeschöpft waren, soll das Programm IÖB-Toolbox nun durch das BMK weitergeführt werden.

Auf EU-Ebene forciert die Europäische Kommission die innovationsfördernde öffentliche Beschaffung und hebt dieses Thema bspw. in ihrem nicht-legislativen Vergabepaket vom Oktober 2017 besonders hervor.

In Anbetracht der komplexen Anforderungen an öffentliche Beschaffer\*innen ist der Zugang, innovative Produkte oder Services einzukaufen oft schwierig. Innovationsbeschaffung bedingt mitunter höhere Aufwände in der Vorbereitung, die Erfahrungswerte mit neuen, innovativen Lösungen, aber auch mit neuen Beschaffungspraktiken (in der Vorbereitung von Vergaben und in Vergabeverfahren) sind naturgemäß gering. Andererseits fehlen Unternehmen durch eine geringe Innovationsnachfrage Anreize, in die Entwicklung neuer Produkte, Dienstleistungen zu investieren bzw. finden bereits entwickelte Innovationen nicht den Weg in den Markt.

## Ziele

### Ziel 1: ■ Positive Wirkungen durch Beschaffung und Einsatz von Innovationen im öffentlichen Sektor (nachfrageseitig)



### Ziel 2: ■ Positive Wirkungen auf österreichische Unternehmen als Anbieter/Lieferanten durch Innovationsnachfrage aus dem öffentlichen Sektor (angebotsseitig)



## Maßnahmen

1. Unterstützung bei der Vorbereitung und Durchführung innovationsfördernder Auftragsvergaben

Beitrag zu Zielen 1, 2

■ nicht erreicht 
 ■ teilweise erreicht 
 ■ überwiegend erreicht 
 ■ zur Gänze erreicht 
 ■ überplanmäßig erreicht 
  Zielzustand

## Finanzielle Auswirkungen

in Tsd. €	2021	2022	2023	2024	2025	Gesamt
<b>Erträge</b>	0	0	0	0	0	0
Plan	0	0	0	0	0	0
<b>Aufwendungen gesamt</b>	242	1.111	0	0	0	1.353
Plan	1.040	980	0	0	0	2.020
<b>Nettoergebnis</b>	-242	-1.111	0	0	0	-1.353
Plan	-1.040	-980	0	0	0	-2.020

### Erläuterungen

**Werkleistungen:** Die administrativen Kosten, welche der AWS für die Abwicklung des gegenständlichen Förderprogramms entstehen, werden als Werkleistungen dargestellt. Die Schlussabrechnung der administrativen Kosten erfolgt nach Beendigung aller geförderten Vorhaben. Da die Schlussabrechnung durch Verzögerungen einzelner Vorhaben im Jahr 2022 noch nicht erfolgt ist, erfolgten dementsprechend keine Auszahlungen für Werkleistungen.

**Transferaufwand:** Die dargestellten finanziellen Auswirkungen stellen geplante sowie tatsächlich eingetretene Zahlungen

des BMK an die AWS dar. Betrachtet wird die im Jahr 2021 abgeschlossene Gesamtbeauftragung zum gegenständliche Programm IÖB-Toolbox und die diesbezüglich erfolgten Zahlung bis zum Evaluierungszeitpunkt Ende 2022. Jährliche Abweichungen der IST-Werte zu den PLAN-Werten bzw. Verschiebungen bei den Zahlungsprofilen ergeben sich entsprechend den Projektverläufen und den tatsächlichen Mittelbedarfen.

Es sind keine unerwarteten Probleme aufgetreten.

**Konnte die Bedeckung (der Struktur nach), wie in der WFA dargestellt, durchgeführt werden? Ja**

## Gesamtbeurteilung des Erfolgs des Vorhabens

**Die erwarteten Wirkungen des Gesamtvorhabens sind überplanmäßig eingetreten.**

Das Förderungsprogramm IÖB-Toolbox zielt auf die Schaffung von Anreizen für öffentliche Auftraggeber ab, um verstärkt Innovationsbeschaffungen durchzuführen. Die Förderung wird in zwei Modulen abgewickelt: Mit dem Modul „Prepare“ werden Projekte gefördert, die die Planung und Umsetzung von IÖB-Challenges als innovativem Instrument der Markterkundung zum Inhalt haben. Das Modul „Transfer“ bietet die Möglichkeit,

die Anschaffung von innovativen Produkten und/oder Dienstleistungen zu fördern.

Im Jahr 2018 entwickelt, wurde das Programm – vor dem Hintergrund einer hohen Nachfrage und dem Wunsch nach Verstetigung – in den letzten Jahren kontinuierlich weiterentwickelt. Zunächst mit Mitteln der Nationalstiftung (1. Phase, 2019–2020) finanziert, wird die IÖB-Toolbox seit 2021 aus Mitteln des BMK dotiert und von der AWS abgewickelt (2. Phase, Gesamtbeauftragung 2021). In der zweiten Programmphase

wurde ein verstärkter Fokus auf Projekte mit zu erwartenden Beiträgen zum Umwelt- und Klimaschutz, zur Schonung natürlicher Ressourcen und zur Digitalisierung im öffentlichen Sektor gelegt und zum Zwecke der Programmevaluierung wurden Wirkungsindikatoren definiert. Die Nachfrage nach dem Förderungsprogramm, das sich seit dem Jahr 2022 nun in seiner 3. Programmphase befindet, ist hoch (insbesondere betreffend das Modul Transfer). Die entsprechenden Fördermittel wurden in den letzten Jahren regelmäßig ausgeschöpft. Die Zuschussquote lag insgesamt (beide Module) im Schnitt bei 70 % (Median).

Die im Rahmen der externen Evaluierung durchgeführte Befragung erhob bei den Fördernehmenden (öffentliche Auftraggeber) die positiven Auswirkungen der Vorhaben in Bezug auf deren Aufgaben (z.B. Effizienzsteigerung, Kosteneinsparung, Reduktion negativer Umwelt- und Klimawirkungen), bei deren Lieferant:innen wurden Auswirkungen hinsichtlich der Wirkung des öffentlichen Sektors als Referenzkunde und in Bezug auf aktuelle/zukünftige Innovationsaktivitäten (z.B. positive Umsatzentwicklung, erhöhte Sichtbarkeit als Lieferant:in, Anreize für zukünftige Innovationsaktivitäten) abgefragt.

Im Ergebnis zeigt sich, dass die anvisierten Zielwerte in Bezug auf die Wirkungsindikatoren übertroffen wurden. Zudem zeigen sich vor allem bei Vorhaben aus den ersten Phasen des Förderungsprogramms eine Reihe von Wirkungen, die im Zusammenhang mit der Beschaffung bereits umfänglich eingetreten sind. Das Ziel, Anreize für öffentliche Auftraggeber:innen zu setzen, um verstärkt Innovationsbeschaffungen durchzuführen, wurde mit der Programm insgesamt erreicht. In vielen Projekten wurden nachvollziehbar Beiträge zu Umwelt- und Klimaschutz, zur Schonung natürlicher Ressourcen und zur Digitalisierung im öffentlichen Sektor geschaffen. Die Erfahrungen aus den in der Evaluierung behandelten Fallbeispielen zeigen im Detail, wie Kosten gesenkt, Nachhaltigkeit sichergestellt und Einsparungen realisiert werden konnten. Das Modul Prepare wird als wesentliches Element des IÖB-Service-Portfolios angesehen. Das geringe Interesse bzw. die kleine Anzahl durchgeführter Vorhaben wirft jedoch Fragen nach Stärken und Schwächen dieses Moduls auf. Für das Modul Transfer hat sich gezeigt, dass die Förderung einen erheblichen Mehrwert hinsichtlich der Realisierung der Projekte und Beschaffungen im tatsächlichen Umfang hatte sowie überhaupt erst den Anstoß für die Initiierung einiger der Projekte bzw. der jeweiligen Beschaffung gegeben hat. Detailinformationen zu Projektbeispielen, Bezuschussung, Kennzahlen, Anzahl der

Projekte etc. können dem Bericht zur externen Evaluierung entnommen werden.

Wie die externe Evaluierung feststellt, leistet die IÖB-Toolbox insgesamt einen wichtigen Beitrag zur Umsetzung der IÖB-Initiative, indem sie sowohl die Anzahl als auch das Volumen von innovationsfördernden öffentlichen Beschaffungsprojekten erhöht und, in weiterer Folge, positive Effekte staatlicher (Modernisierung öffentlicher Verwaltung), wirtschaftlicher (Innovationsanreize, Wettbewerbsfähigkeit) und gesellschaftlicher (Gesundheit, Sicherheit, Nachhaltigkeit etc.) Hinsicht hervorbringt. Dies ist auch deshalb möglich, weil die IÖB-Toolbox mittlerweile gut in das IÖB-Service-Portfolio eingebettet ist.

#### **Haben sich Verbesserungspotentiale ergeben? Ja**

Vor dem Hintergrund der bisher schwächeren Nachfrage im Modul „Prepare“ empfiehlt die externe Evaluierung eine Analyse, um eine Entscheidungsgrundlage in Bezug auf etwaige Weichenstellungen für das Modul zu schaffen. Denkbar wäre gemäß Evaluierung eine Verbreiterung des Ansatzes, etwa um neue Zielgruppen anzusprechen, oder eine Spezialisierung, beispielsweise um bestimmte Themenfelder zu priorisieren oder ausgewählte Beratungsleistungen anbieten zu können (z.B. Rechtsberatung, Wirtschaftsprüfung).

Entwicklungspotentiale werden auch bei den Bewertungskriterien für die Auswahl der förderwürdigen Projektvorhaben ausgemacht. Hierbei wäre zu prüfen, ob die Kriterien einer Anpassung bezüglich der Komplexität der Innovation und/oder des Kontextes der Beschaffung bedürfen.

Schließlich bleibt es weiterhin Aufgabe der IÖB-Initiative, die Sichtbarkeit und Bekanntheit innovationsfördernder öffentlicher Beschaffung, und damit auch des Förderprogramms IÖB-Toolbox zu verbessern und zu erhöhen. Zum Beispiel mittels Ausbau der Zusammenarbeit mit überregionalen Multiplikatoren (z. B. Technologie-/Wirtschaftsagenturen und Gemeindeverbände der Bundesländer) und/oder lokalen Multiplikatoren (Ziviltechniker:innen, Rechtsanwaltskanzleien etc.).

#### **Weiterführende Informationen**

Bericht zur externen Evaluierung des Förderungsprogramms IÖB-Toolbox (2023)  
[repository.fteval.at/id/eprint/648/](https://repository.fteval.at/id/eprint/648/)



# Nuclear Engineering Seibersdorf (NES) – Dekommissionierung und Dekontamination von Anlagen, Einrichtungen und Stoffen aus 45 Jahren F&E-Tätigkeiten



**Finanzjahr** 2017

**Vorhabensart** → Vorhaben gemäß § 58 Abs. 2 BHG 2013

## Zuordnung zu mittel- und langfristigen Strategien

Handlungsleitend sind aus Sicht des BMK jedenfalls die FTI-Strategie der Bundesregierung: „Potenziale ausschöpfen, Dynamik steigern, Zukunft schaffen. Der Weg zum Innovation Leader.“ [Strategie der Bundesregierung für Forschung, Technologie und Innovation (2011) bis 2020], die FTI-Strategie 2030 vom 23.12.2020 (ab 2021), der FTI-Pakt 2021–2023 und die jeweiligen Regierungsprogramme, insbesondere das aktuell vorliegende Regierungsprogramm „Aus Verantwortung für Österreich. Regierungsprogramm 2020–2024“ (insbesondere Kapitel 3, Subkapitel „Klimaschutz und Energie“ und „Umwelt und Naturschutz“). Zusätzlich werden auch einzelne themenspezifische UN-Nachhaltigkeitsziele/Sustainable Development Goals (SDGs) adressiert, insbesondere SDG-Unterziele 12.4

„Bis 2020 einen umweltverträglichen Umgang mit Chemikalien und allen Abfällen während ihres gesamten Lebenszyklus in Übereinstimmung mit den vereinbarten internationalen Rahmenregelungen erreichen und ihre Freisetzung in Luft, Wasser und Boden erheblich verringern, um ihre nachteiligen Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit und die Umwelt auf ein Mindestmaß zu beschränken“ 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“.

## Zuordnung zu Wirkungszielen (Bundesvoranschlag)

2017-BMVIT-UG 34-W2:

Entwicklung von Technologien für eine moderne, effiziente, leistungsfähige und sichere Infrastruktur zur Bewältigung der großen Zukunftsherausforderungen Klimawandel und Ressourcenknappheit

## Problemdefinition

Ab dem Jahr 1956 wurden auf dem Gelände der Austrian Research Centers GmbH (ARC) in Seibersdorf eine Reihe von Anlagen errichtet, in denen mit radioaktiven Stoffen umgegangen wurde, einschließlich ASTRA-Forschungsreaktor und Heißzellen-Labors.

Im Jahre 2003 wurde seitens des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) und ARC, nunmehr Austrian Institute of Technology (AIT) eine „Vereinbarung über die Dekommissionierung und Dekontamination von Anlagen, Einrichtungen und Stoffen aus 45 Jahren F&E-Tätigkeiten“ abgeschlossen. Diese Tätigkeiten wurden von AIT der Tochtergesellschaft Nuclear Engineering Seibersdorf (NES) übergeben.

Im Zuge der Gesamtrechtsnachfolge wurde die Vereinbarung, die seitens des BMVIT mit ARC abgeschlossen wurde, an NES als übernehmende Gesellschaft abgetreten.

Ziel dieser Vereinbarung sind die Dekommissionierung und Dekontaminationstätigkeiten von Anlagen, Einrichtungen und Stoffen aus 45 Jahren F&E-Tätigkeiten sowie die Stilllegung des ASTRA-Reaktors und des Heißzellen-Labors. Die Fertigstellung war im Jahr 2015 geplant.

Im Zuge der Arbeiten wurden Abfallmengen aufgefunden, die vom Vertragsgegenstand des ursprünglichen Vertrags zwar umfasst sind, allerdings mengenmäßig bei Abschluss der Ver-

einbarung nicht bekannt waren und daher auch nicht in den genannten Mengen- und Kostenschätzungen erfasst sind (im Folgenden kurz „Mehrmengen“). Es handelt sich dabei um Rückstände von früheren Abrissarbeiten sowie aus der nuklearen Brennstoff-Forschung der 1970er-Jahre, die zum damaligen Zeitpunkt nach dem Stand der Technik fachgerecht in Folien eingeschweißt und mit Erdreich bedeckt gelagert wurden. Zur Abarbeitung dieser Mehrmengen wurde im Jahr 2008 eine Zusatzvereinbarung zwischen BMVIT und NES abgeschlossen mit einer Vertragslaufzeit von 2016 bis 2023 (1. Zusatzvereinbarung); die Abfallmenge aus diesen Mehrmengen wurde mit 887 Tonnen abgeschätzt. Aus der ursprünglichen Vereinbarung 2003 sowie aus der 1. Zusatzvereinbarung aus dem Jahr 2008 ergeben sich demnach folgende abzuarbeitende Mengen: Asphaltflächen (7284 m<sup>2</sup>), Wiesenflächen (12353 m<sup>2</sup>), Labor-Räume (15 Stück), Sonstige Anlagen (8 Stück).

Im Jahr 2013 wurden zusätzlich zu den bereits bekannten radioaktiven Altlasten weitere Bereiche mit kontaminiertem Erdreich und Altmaterial festgestellt, die sich in Form von Aufschüttungen („Wällen“) am Gelände des Forschungszentrums

befinden. Das gesamte Volumen der Wälle beträgt rund 8.400 m<sup>3</sup>; die Arbeiten sollen im Jahr 2033 abgeschlossen werden. Mit einer 2. Zusatzvereinbarung sollen diese Arbeiten im Zeitraum 2024 bis 2033 vertraglich fixiert werden.

Aktuell werden

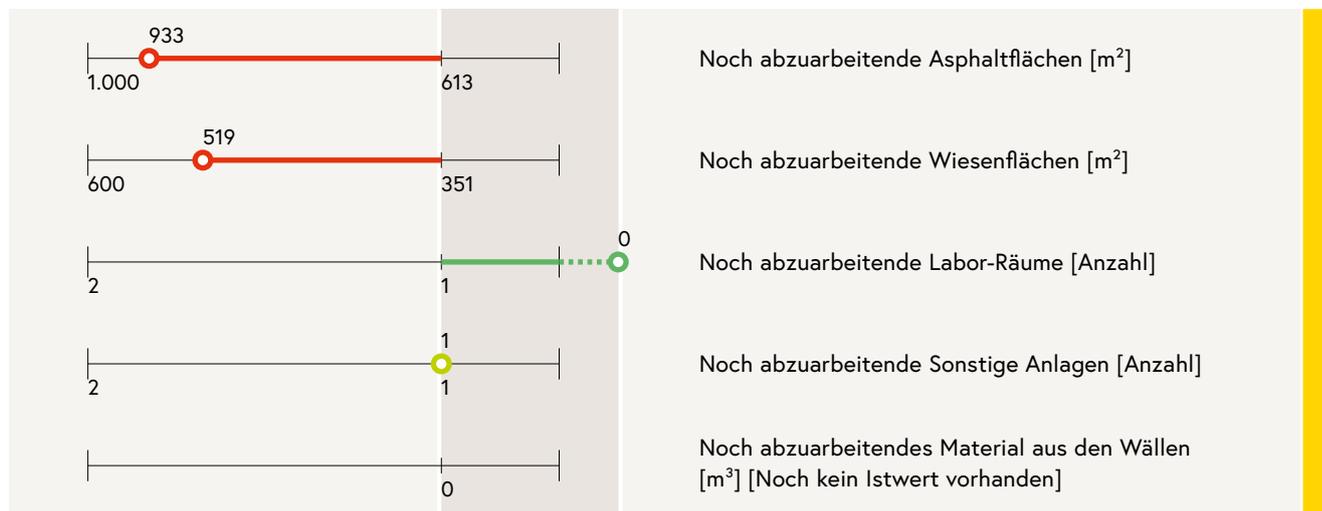
1. die jährlichen Kosten der Restlaufzeit der 1. Zusatzvereinbarung (2017 bis 2023) angeglichen (Reduktion der jährlichen Beträge auf Grund der Änderung der Valorisierung von 3,5% auf 2,5% p.a.) und
2. die Kosten für die 2. Zusatzvereinbarung für den Zeitraum 2024 bis 2033 neu aufgenommen.

Im Jahr 2020 wurde festgestellt, dass der ursprüngliche Indikator, der auf abzuarbeitendes Material in Tonnen abgestellt war, suboptimal und ungeeignet und auf Grundlage der vorhandenen Abfälle nicht überall sinnvoll ist.

Um das Erreichen des Ziels sinnvoller messen zu können wurden daher neue Indikatoren mit aussagekräftigen Messgrößen erarbeitet und in diese Letztversion der WFA aufgenommen.

## Ziele

### Ziel 1: ■ Dekommissionierung und Dekontaminierung aller bestehenden Altlasten



## Maßnahmen

1. Auftrennung und Aufarbeitung von radioaktivem Material nach state-of-the-art-Verfahren

Beitrag zu Ziel 1

■ nicht erreicht 
 ■ teilweise erreicht 
 ■ überwiegend erreicht 
 ■ zur Gänze erreicht 
 ■ überplanmäßig erreicht 
  Zielzustand

## Finanzielle Auswirkungen

in Tsd. €	2017	2018	2019	2020	2021	Gesamt
<b>Erträge</b>	<b>43.341</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>43.341</b>
Plan	43.341	0	0	0	0	43.341
<b>Aufwendungen gesamt</b>	<b>74.734</b>	<b>8</b>	<b>16</b>	<b>25</b>	<b>34</b>	<b>74.817</b>
Plan	79.070	8	16	25	34	79.153
<b>Nettoergebnis</b>	<b>-31.393</b>	<b>-8</b>	<b>-16</b>	<b>-25</b>	<b>-34</b>	<b>-31.476</b>
Plan	-35.729	-8	-16	-25	-34	-35.812

### Erläuterungen

Die gegenständliche Darstellung des Ergebnishaushalts bezieht sich ausschließlich auf die sich ergebenden Veränderungen aus den beiden Zusatzvereinbarungen mit der NES über die Dekommissionierung und Dekontamination von Anlagen, Einrichtungen und Stoffen aus 45 Jahren F&E-Tätigkeiten unter Berücksichtigung der bereits im Jahr 2014 erfassten Rückstellungen im Ergebnishaushalt der UG34.

Der geplante Transferaufwand 2017 in Höhe von € 10.180.000 wurde aufgrund von geringerem Bedarf durch geringere Abarbeitungsmengen und durch Einsparungen an Vorsorgeentgelt unterschritten. Die im Evaluierungszeitraum eingetretenen jährlichen Kosten bzw. erfolgten Auszahlungen im Finanzierungshaushalt (jährlich rund € 6,2–6,5 Mio.) für die Dekontaminations-tätigkeiten der NES sowie das zu entrichtende Vorsorgeentgelt lagen in den jeweiligen Jahren und insgesamt unter den erwarteten Kosten (Kosten geplant von jährlich rund 11 Mio.). Die Abweichungen begründen sich insbesondere durch geringere Abarbeitungsmengen als geplant und durch die (durch die Entwicklung der Erdmessaanlage) erfolgten Einsparungen an radioaktivem Abfall und damit an Vorsorgeentgelt.

Der geplante Sonstige Aufwand (nicht finanzierungswirksam), welcher die Dotierung von sonstigen langfristigen Rück-

stellungen in Höhe von € 68.889.880 umfasste wurde in der geplanten Größenordnung im Jahr 2017 dotiert:

Erstmalige Dotierung für 2018–2023: € 66.409.619,00

Zuführung der bestehenden Rückstellungen: € 2.480.261,00

Zur Wiederherstellung der Nominalwerte aus den Barwerten ab 2018 erfolgt die Darstellung beim Sonstigen Aufwand mit Berücksichtigung eines konstanten Zinssatzes p.a.

Der geplante Sonstiger Ertrag (nicht finanzierungswirksam), welcher der Auflösung von sonstigen langfristigen Rückstellungen in Höhe von 43.340.800,- Euro entspricht, wurde in der Form realisiert.

Da im Zuge der Evaluierung nur ein vorgegebener Zeitraum dargestellt werden kann, sind die finanziellen Auswirkungen zur WFA über die Gesamtlaufzeit nicht vollständig darstellbar und somit nicht umfassend aussagekräftig. Die Darstellung bei der Evaluierung bezieht sich auf einen Ausschnitt von 5 Jahren, die tatsächliche Laufzeit des Vorhabens erstreckt sich über einen längeren Zeitraum.

Konnte die Bedeckung (der Struktur nach), wie in der WFA dargestellt, durchgeführt werden? Ja

## Gesamtbeurteilung des Erfolgs des Vorhabens

**Die erwarteten Wirkungen des Gesamtvorhabens sind überwiegend eingetreten.**

Das Vorhaben gesamthaft betrachtet wird als überwiegend erreicht eingestuft, da zwei Ziele teilweise überplanmäßig erreicht bzw. wie geplant erfüllt wurden und lediglich zwei Ziele aufgrund der Prioritätensetzung nur knapp nicht erreicht wurden.

Die Istwerte der Teilprojekte Asphalt- und Wiesenflächen liegen aktuell geringfügig unter den Zielwerten, da eine Optimierung der Abarbeitung der Teilprojekte im Sinne der angeführten Maximierung der Effizienz erfolgte und es daher zu kleineren Verschiebungen zwischen den einzelnen Teilprojekten kam. Überdies konnten durch verstärkten Aufwand und insbesondere den Einsatz der Erdmessaanlage auch für Materialien aus der

Geländedekontamination (aus den Teilprojekten Wiesen- und Asphaltflächen) erhebliche Mengen an radioaktivem Abfall eingespart werden, was zu großen Einsparungen an Vorsorgeentgelt gegenüber den Planwerten in den Vereinbarungen führte. Zusätzlich wurde mit der Erdmessaanlage auch schon begonnen, Material aus den Wällen („Wall 2“), das in der 2. Zusatzvereinbarung enthalten ist, abzuarbeiten. Es ist daher festzustellen, dass die Abarbeitungsziele über alle Teilprojekte jedenfalls erreicht wurden und dabei gegenüber den Budgetplanungen in den Vereinbarungen nennenswerte Kosteneinsparungen realisiert werden konnten.

Die Maßnahmen haben sich insgesamt als erfolgreich, angemessen und zeitgerecht erwiesen, insbesondere durch die Entwicklung der Erdmessaanlage und die Etablierung und behördliche Anerkennung deponiespezifischer Freigabewerte konnten große Einsparungen an radioaktivem Abfall und damit an Vorsorgeentgelt erzielt werden. Ausschlaggebend für den Erfolg der Projekte waren dabei hauptsächlich die vorhandene und immer weiter ausgebaut Expertise des Personals, das über die gesamte Projektdauer klar geregelte vorhandene Budget und damit zusammenhängend die sukzessive aufgebaute, verbesserte und optimierte Infrastruktur, dabei insbesondere die Erdmessaanlage samt den dazugehörigen Anlagen, neu entwickelten Verfahren und Prozessen.

#### **Haben sich Verbesserungspotentiale ergeben? Ja**

Das bisherige Vorgehen erwies sich als zielführend, daher lassen sich keine konkreten Verbesserungspotentiale feststellen. Im Sinne der Effizienz werden jedoch Verfahren und Prozesse konstant angepasst bzw. wenn möglich auch neu entwickelt.



# Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie

UG 41 – Mobilität



# Beihilfeprogramm für die Unterstützung des Ausbaues von Anschlussbahnen sowie von Umschlagsanlagen des Intermodalen Verkehrs



**Finanzjahr** 2017

**Vorhabensart** (S) sonstige rechtsetzende Maßnahme grundsätzlicher Art gemäß § 16 Abs. 2 BHG 2013

## Zuordnung zu mittel- und langfristigen Strategien

Die Anschlussbahn- und Terminalförderung für die Periode 2018–2022 steht im Einklang mit Zielsetzungen sowohl auf nationaler Ebene, wie sie bereits im Gesamtverkehrsplan (bmvit, 2012) im Hinblick auf eine Anhebung des Schienengüterverkehrsanteils in Österreich festgelegt waren, als auch mit internationalen Zielen. Das EK-Weißbuch „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“ ist hier ebenso von Bedeutung wie der europäische Green Deal, der ebenfalls eine Erhöhung des Schienengüterverkehrsanteils anstrebt.

Auch in aktuellen mittel- bis langfristigen Strategien des BMK, wie insbesondere dem aktuellen „Mobilitätsmasterplan 2030“ und dem derzeit in Ausarbeitung befindlichen „Masterplan Güterverkehr“, wird auf die Bedeutung der Verkehrsverlagerung auf den umweltfreundlichen und energieeffizienten Verkehrsträger Schiene hingewiesen und daher weiterhin auf eine Steigerung des Modal Splits zugunsten des Schienengüterverkehrs abgezielt. Anschlussbahnen und Terminals kommt dabei eine besondere Rolle zu, da diese die Verladung auf die Schiene beziehungsweise einen Verkehrsträgerwechsel von der Straße auf die Schiene erst ermöglichen.

## Problemdefinition

Österreich ist aufgrund seiner topographischen Beschaffenheit und seiner geographischen Lage in der Mitte Europas naturgemäß im besonderen Ausmaß von großen Güterverkehrsströmen betroffen und sieht sich mit bedeutenden

Das Förderprogramm trägt zudem zu folgenden SDGs bei:

- 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 – Das Förderprogramm trägt zu einem geringeren CO<sub>2</sub>-Ausstoß durch die Verkehrsverlagerung bei und führt damit zu einer geringeren Belastung der Natur und der Menschen.);
- 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 – Das Förderprogramm unterstützt Investitionen in den effizienteren Schienengüterverkehr.);
- 13.2 (Klimaschutzmaßnahmen in die nationalen Politiken, Strategien und Planungen einbeziehen – Das Förderprogramm steht im Einklang mit dem Regierungsprogramm und trägt zum Klimaschutz bei.)

## Zuordnung zu Wirkungszielen (Bundesvoranschlag)

2017-BMVIT-UG 41-W2:

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

Herausforderungen konfrontiert, die auf nachhaltige umweltverträgliche Weise bewältigt werden müssen. In Österreich bedarf es daher langfristiger Lösungen, die dazu beitragen, die Bevölkerung vor den negativen Auswirkungen insbesondere

des Straßengüterverkehrs, wie Schadstoffen, Lärm, Staus, Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit etc. bestmöglich und nachhaltig zu schützen.

Im Hinblick auf die Verwirklichung eines modernen Verkehrssystems muss daher sowohl den wirtschaftlichen aber auch den sozialen und ökologischen Gesichtspunkten Rechnung getragen werden. Die österreichische Verkehrspolitik stützt sich dabei auf ein Bündel von Maßnahmen, das neben der Vermeidung von nicht notwendigem Verkehr, insbesondere auch die Verlagerung des Straßengüterschwerverkehrs auf umweltfreundliche Verkehrsträger wie die Schiene, den Kombinierten Verkehr oder die Binnenschifffahrt, in den Mittelpunkt ihrer Strategien stellt. Dementsprechend sieht der von der Bundesregierung erstellte Gesamtverkehrsplan (bmvit, 2012) vor, dass eine Anhebung des derzeit für Österreich bestehenden modal split-Anteils des Schienengüterverkehrs von rund 30 % (2015) auf 40 % im Jahr 2025 angestrebt wird.

Um Gütertransporte auf der Schiene durchführen zu können ist es jedoch erforderlich, dass Verloader über geeignete Anschlussbahnanlagen verfügen, um die Entladung bzw. Beladung von Schienenfahrzeugen direkt in deren jeweiligen Werksanlage durchführen zu können. Sind hierfür die Voraussetzungen nicht gegeben, besteht die Möglichkeit, Gütertransporte im Rahmen des unbegleiteten kombinierten Verkehrs in entsprechenden Umschlaganlagen von Straßenfahrzeuge auf Schienenfahrzeuge umzuladen, um so eine Verlagerung dieser Transporte auf die Schiene zu erreichen. Die Errichtung und Inbetriebhaltung derartiger Anschlussbahnanlagen bzw. Umschlaganlagen ver-

ursacht jedoch Investitionskosten, die bei Inanspruchnahme des Straßengüterverkehrs nicht entstünden, wodurch eine Verlagerung der Gütertransporte von der Straße auf die Schiene erschwert bzw. sogar verhindert wird. Bereits in der Vergangenheit wurden daher auf Grundlage der jeweils maßgeblichen beihilferechtlichen Bestimmungen Maßnahmen zur Förderung von Investitionen zu Neuerrichtung bzw. Erweiterungen von Anschlussbahnen und Umschlaganlagen des intermodalen Verkehrs ergriffen. Die zuletzt von der Europäischen Kommission am 19.09.2012 mit SA.34985 (2012/N) erteilte Genehmigung der staatlichen Beihilfenprogramme für die Unterstützung des Ausbaues von Anschlussbahnen sowie von Umschlaganlagen des Intermodalen Verkehrs läuft per 31.12.2017 aus. Für die Republik Österreich besteht ab diesem Zeitpunkt keine Möglichkeit mehr, Investitionen in Anschlussbahn- und Umschlaganlagen zu fördern.

Daher wird vom bmvit die Verlängerung des Förderprogramms bei der Europäischen Kommission beabsichtigt. Die gegenständliche WFA bezieht sich auf die Notifizierung des gegenständlichen „Förderprogramms für die Unterstützung des Ausbaues von Anschlussbahnen sowie von Umschlaganlagen des Intermodalen Verkehrs“ für den Zeitraum 01.01.2018 bis 31.12.2022. Das geschätzte Volumen der Förderung wird jährlich rund EUR 8 Mio. und somit für den gesamten Förderzeitraum von 5 Jahren rund EUR 40 Mio. betragen.

Das neue Förderprogramm wurde auf Basis der Erfahrungen des bisher bestehenden Förderprogramms erarbeitet.

## Ziele

**Ziel 1:** ■ Sicherstellung des derzeitigen und Erhöhung des Anteils des Schienengüterverkehrs am Gesamttransportaufkommen in Österreich



## Maßnahmen

1. Förderverträge gem. Anschlussbahn- und Terminalförderung

Beitrag zu Ziel 1

■ nicht erreicht ■ teilweise erreicht ■ überwiegend erreicht ■ zur Gänze erreicht ■ überplanmäßig erreicht □ Zielzustand

## Finanzielle Auswirkungen

in Tsd. €	2017	2018	2019	2020	2021	Gesamt
<b>Erträge</b>	0	0	0	0	0	0
Plan	0	0	0	0	0	0
<b>Aufwendungen gesamt</b>	0	0	7.000	7.000	7.000	21.000
Plan	0	8.000	8.000	8.000	8.000	32.000
<b>Nettoergebnis</b>	0	0	-7.000	-7.000	-7.000	-21.000
Plan	0	-8.000	-8.000	-8.000	-8.000	-32.000

### Erläuterungen

Die gegenständliche WFA des Beihilfeprogramms für die Unterstützung des Ausbaues von Anschlussbahnen sowie von Umschlagsanlagen des Intermodalen Verkehrs hat entsprechend dem notifizierten Förderprogramm SA.48485 einen Betrachtungszeitraum von 2018 bis 2022. Daher wurden für das Jahr 2017 in der Tabelle keine finanziellen Auswirkungen eingetragen. Für jedes Jahr dieser Förderperiode waren € 8.000.000 (entsprechend der WFA) für das Förderprogramm geplant. Im Jahr 2018 wurden keine Finanzmittel für die Anschlussbahn- und Terminalförderung an die Abwicklungsstelle SCHIG angewiesen, da in diesem Jahr noch genügend Mittel aus der vorherigen Periode zur Verfügung standen. Für die darauffolgenden Jahre 2019 bis 2021 wurden jährlich € 7.000.000, in Summe also € 21.000.000 zur Verfügung gestellt. Im Jahr 2022, das in dieser Aufstellung zwar nicht enthalten, aber dennoch Teil der vorliegenden WFA-Evaluierung für die ATF-Förderperiode 2018–2022 ist, gab es einen besonders hohen Bedarf an der Förderung: 2022 wurden daher € 19.000.000 bereitgestellt. Davon entfielen ca. € 360.000 auf Werkleistungen, die verbleibenden rund € 18.640.000 waren Transferaufwand. Der hohe Bedarf an Fördermitteln im Jahr 2022 lässt sich durch die umfangreichen Ausbauaktivitäten von Terminals erklären, die teilweise an ihre Kapazitätsgrenzen stoßen und bei Ausbauten vergleichsweise hohe Investitionen (und somit auch hohe Förder-

rungen) bedingen. Des Weiteren war generell eine gestiegene Nachfrage und Annahme der Förderungen, auch im Bereich des Neu- und Ausbaus von Anschlussbahnen, unter anderem betreffend Abfallverladung, zu verzeichnen. Angesichts des allgemeinen Inflationsdrucks ist darüber hinaus eine generelle Steigerung der Investitionskosten bzw. der damit verbundenen Förderzuschüsse festzustellen.

Die bei Werkleistungen angegebenen Beträge sind brutto dargestellt, das heißt inkl. Umsatzsteuer. Diese wird in weiterer Folge steuerrechtlich rückvergütet und nachfolgend dem vorliegenden Förderprogramm zur Verfügung gestellt.

Zusammengefasst für die Periode 2018–2022 bedeutet das, dass ein Gesamtbetrag von € 40.000.000 für 5 Jahre mit bedarfsgerechter jährlicher Aufteilung bereitgestellt wurde.

### Konnte die Bedeckung (der Struktur nach), wie in der WFA dargestellt, durchgeführt werden? Nein

Die Unterschiede zwischen den geplanten und tatsächlich an die Abwicklungsstelle SCHIG mbH überwiesenen Finanzmitteln ergeben sich aus den im Zeitablauf unterschiedlichen Projekten und dem damit verbundenen Fördervolumen. Die Abwicklungskosten variieren ebenfalls je nach dem mit der Abwicklung der Förderanträge verbundenen Aufwand.

## Wirkungsdimensionen

### Umwelt

Im Rahmen der Evaluierung der Anschlussbahn- und Terminalförderung für die Periode 2017–2021 (die für 2017 auf der für 2013–2017 gültigen Richtlinie und für 2018–2021 auf der dieser WFA zugrundeliegenden Richtlinie basierte) wurden auf Basis der verpflichtenden Mindesttransportmengen und angenommener Durchschnittsentfernungen auch die Umwelt-

effekte ermittelt. Durch die gesamte vertraglich verpflichtende Mindesttransportmenge aller im Betrachtungszeitraum geförderten Projekte ergibt sich insgesamt eine positive Wirkung auf die Umwelt in Form einer möglichen CO<sub>2</sub>-Reduktion in Höhe von 654.662 Tonnen. Davon entfällt ein Teil auf bereits gefahrene Grundtonnage, der Anteil der zusätzlich durch im Beobachtungszeitraum verlagerten Transportleistung er-

zielten CO<sub>2</sub>-Einsparung beträgt rund 230.947 Tonnen. Durch die Unterstützung von Bestandsinvestitionen konnte in vielen Fällen eine Rückverlagerung auf die Straße vermieden werden und somit ein Beitrag von 281.722 Tonnen zur CO<sub>2</sub>-Reduktion erzielt werden.

Bei der Erarbeitung der vorliegenden WFA schätzte das damalige BMVIT (nunmehr BMK) in einem Worst-Case-Szenario ein Rückverlagerungspotenzial des gesamten Schienengüterverkehrs von rund 100 Millionen Netto-Tonnen. Unter der Annahme einer durchschnittlichen Zuladung von 12,5 Tonnen pro LKW würden durch die Rückverlagerung des Schienengüterverkehrs auf die Straße etwa 8 Millionen zusätzliche LKW-Fahrten entstehen. Wenn man zusätzlich eine durchschnittliche Transportentfernung von 250 Kilometern berücksichtigt, kann man von

einer zusätzlichen Emissionsbelastung von rund 732 Kilogramm CO<sub>2</sub>-Emissionen pro LKW-Fahrt ausgehen. Dadurch würde sich – bei einer angenommenen Rückverlagerung des gesamten Schienengüterverkehrs – eine zusätzliche Gesamtbelastung von etwa 5,9 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>-Emissionen ergeben. Trotz eines schwierigen Umfelds konnte diese Rückverlagerung weitgehend verhindert werden, wobei das gegenständliche Förderprogramm einen wesentlichen Beitrag leistete. Im Jahr 2021 betrug das Aufkommen des Schienengüterverkehrs auf dem österreichischen Schienennetz 102 Millionen Netto-Tonnen.

Weiters ist durch die Verlagerung auf die Schiene auch mit positiven Effekten in Bezug auf Feinstaub und Stickoxiden zu rechnen.

## Gesamtbeurteilung des Erfolgs des Vorhabens

**Die erwarteten Wirkungen des Gesamtvorhabens sind zur Gänze eingetreten.**

Im ATF-Programm wurden im Zeitraum von 2017–2021 insgesamt 114 Projekte eingereicht, wovon 98 Projekte genehmigt wurden. Zwei der genehmigten Projekte wurden aufgrund des Wegfalles der Fördervoraussetzungen im Nachhinein storniert. Von den verbliebenen 96 Projekten wurden 79 für Anschlussbahnen und 17 für intermodale Umschlagsanlagen zur Förderung empfohlen. Von diesen 96 Projekten waren 46 Projekte dem Bereich Neuerrichtung und Erweiterung zuzuordnen und 49 Projekte als Bestandsinvestition zu klassifizieren.

Die förderbaren Projektkosten der genehmigten Projekte betragen für den Betrachtungszeitraum rund € 147,6 Mio., diesen stehen genehmigte Förderbeträge in Höhe von rund € 40,8 Mio. gegenüber. Die durchschnittliche Förderquote für den Betrachtungszeitraum beträgt 28 %. Für Investitionen in Neuerrichtungen und Erweiterungen wurden Förderbeträge in Höhe von € 36 Mio. und für Bestandsinvestitionen in Höhe von € 4,8 Mio. genehmigt.

Die vertraglich vereinbarte Transportverpflichtung für den Betrachtungszeitraum beträgt rund 33,2 Mio. Tonnen. Für die tatsächliche Neuverlagerung von Umschlagsmengen auf die Schiene wurde ein Aufkommen von rund 11,7 Mio. Tonnen ermittelt. Die „gehaltenen“ Umschlagsmengen betragen rund 14,3 Mio. Tonnen. Die Kennziffer „Förderung je Tonne“ (Fördermittelbedarf je durch das Projekt von der Straße auf

die Schiene verlagertes Tonne) liegt im Betrachtungszeitraum für die Verpflichtungsmengen bei € 1,23, bei den tatsächlich neu verlagerten Mengen bei € 3,07 und bei den gehaltenen Mengen bei € 0,34.

Der Istzustand der Kennzahl „Steigerung des Transportvolumens aller geförderten Projekte im Beobachtungszeitraum (2017–2021)“ wurde anhand der Tonnagen, die durch geförderte Projekte verlagert sowie mittels geförderter Bestandsinvestitionen gehalten wurden, ermittelt: Daher wurden die im Programm-Evaluierungszeitraum 2017–2021 erzielten Tonnagen (26.023.781 Tonnen) in Relation zu dem im vorangegangenen Programm-Evaluierungszeitraum 2012–2016 (21.257.047 Tonnen) gesetzt und so die Steigerung von 22,4 % ermittelt.

Die unterschiedlichen Auswertungen der Förderdaten lassen erkennen, dass das gegenständliche Förderprogramm SA 48485 für die Unterstützung des Ausbaues von Anschlussbahnen sowie von Umschlagsanlagen des Intermodalen Verkehrs auch in der Periode 2018 bis 2022 als bewährtes und zielführendes Beihilfeninstrument bezeichnet werden kann und daher auch in Zukunft weitergeführt werden sollte, um den Anteil des Schienengüterverkehrs am gesamten Transportaufkommen (und somit auch am Modal Split, der den Anteil des Schienengüterverkehrs an der Gesamtverkehrsleistung in Tonnenkilometern angibt) abzusichern bzw. nach Möglichkeit auszuweiten. 2021 betrug der Modal Split des Schienengüterverkehrs knapp 30 %, was im Europäischen Vergleich hohen Anteil darstellt. Eine Steigerung wird zwar verkehrspolitisch angestrebt, ist

aber angesichts gegenwärtiger Herausforderungen wie Verschiebungen von Marktanteilen in Richtung höherwertiger Produkte mit größerer Straßenaffinität und überproportionaler Teuerungen im Bahnverkehr nur mittel- bis langfristig erreichbar. Derzeit leistet das vorliegende Förderprogramm jedenfalls einen wesentlichen Beitrag zur Absicherung des bestehenden Schienengüterverkehrs.

#### **Haben sich Verbesserungspotentiale ergeben? Ja**

Die Evaluierung des Förderzeitraums 2017–2021 empfiehlt die Anpassung einzelner Rahmenbedingungen für die Reaktivierung von Anschlussbahnen in der kommenden Beihilfenregelung. Diese sollten insbesondere die Unterstützung von einmalig, im Zuge der Reaktivierung, anfallenden Instandsetzungskosten beinhalten. Als ein weiterer Schritt in diesem Kontext ist auch die Ausgestaltung der Förderbedingungen für die Streckenübernahmen aus dem öffentlichen Netz durch private und öffentliche Unternehmen bzw. Investoren zu sehen, um die Nachnutzung dieser Gleisanlagen für den Schienengüterverkehr zu sichern. Die Weiterentwicklung der Förderung von Gewerbeparks mit Gleisanschlüssen wird ebenfalls empfohlen, um die örtlichen Gegebenheiten entsprechend zu berücksichtigen und derartige Gleisanschlüsse für potentielle Interessent:innen attraktiver zu gestalten.

Im Hinblick auf das Ziel der Klimaneutralität bis 2040 sollten darüber hinaus sämtliche für den Schienenumschlag bzw. Bahntransport notwendigen Geräte/Ausrüstungen auf alternative Antriebstechnologien umgestellt werden. Da zurzeit die Mehrkosten gegenüber konventionell betriebenen Umschlagsgeräten sehr hoch sind, können im Rahmen einer neuen Sonderrichtlinie finanzielle Anreize zur Anschaffung alternativ betriebener Geräte/Ausrüstungen bzw. zum Ausgleich der Investitionskosten gegenüber konventionellen Geräten geschaffen werden.

Die Anregungen dieser Evaluierung wurden bei der Ausarbeitung der Richtlinie für die Anschlussbahn- und Terminalförderung für die Periode 2023–2027 berücksichtigt.

#### **Weiterführende Informationen**

Mobilitätsmasterplan 2030

[www.bmk.gv.at/themen/mobilitaet/mobilitaetsmasterplan/mmp2030.html](http://www.bmk.gv.at/themen/mobilitaet/mobilitaetsmasterplan/mmp2030.html)



# Mauttarifverordnung 2016



**Finanzjahr** 2016

**Vorhabensart** § Verordnung

Infrastruktur, um die wirtschaftliche Entwicklung und das menschliche Wohlergehen zu unterstützen, und dabei den Schwerpunkt auf einen erschwinglichen und gleichberechtigten Zugang für alle legen“ beiträgt.

## Zuordnung zu mittel- und langfristigen Strategien

Die durch Maßnahme 1 „Änderung der Tarife der fahrleistungsabhängigen Maut“ erzielten Einnahmen aus der Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung und Lärmbelastung werden zweckgebunden zur nachhaltigen Gestaltung des Verkehrs für die Finanzierung der Verkehrsdiensteverträge im Schienenpersonenverkehr verwendet. Dementsprechend ist davon auszugehen, dass das Vorhaben zur Umsetzung der im „Arbeitsprogramm der österreichischen Bundesregierung für die Jahre 2013 bis 2018“ genannten Maßnahme „Infrastruktur gezielt und bedarfsgerecht ausbauen und erneuern“ und dementsprechend auch zum SDG „9.1 Eine hochwertige, verlässliche, nachhaltige und widerstandsfähige Infrastruktur aufbauen, einschließlich regionaler und grenzüberschreitender

## Zuordnung zu Wirkungszielen (Bundesvoranschlag)

2016-BMVIT-UG 41-W2:

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

## Zuordnung zu Globalbudget-Maßnahmen (Bundesvoranschlag)

2016-BMVIT-GB41.01-M1:

Erarbeitung verkehrspolitischer Rahmenbedingungen insbesondere zur Förderung umweltfreundlicher Verkehrsträger und einer nachhaltigen Mobilität

## Problemdefinition

Das Bundesstraßen-Mautgesetz 2002 (BStMG) verpflichtet ab 1. Jänner 2017 zur Anlastung der externen Kosten der Luftverschmutzung und Lärmbelastung bei der Festsetzung der fahrleistungsabhängigen Mauttarife. Das BStMG sieht eine

jährliche Valorisierung der fahrleistungsabhängigen Mauttarife und des Vermittlungsentgeltes für die von der Schienen-Control-GmbH durchzuführenden Vermittlungsverfahren zwischen Mautgläubiger und Mautdienstanbieter vor.

## Ziele

**Ziel 1:** ■ Berücksichtigung externer Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung und Lärmbelastung bei der Festsetzung der fahrleistungsabhängigen Mauttarife

**Meilenstein** Berücksichtigung externer Kosten: **zur Gänze erreicht**

**Ziel 2:** ■ Änderung der Differenzierung der Tarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten nach EURO-Emissionsklassen

**Meilenstein** Differenzierung der Tarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten nach EURO-Emissionsklassen (Tarifgruppe A: Euro VI, Tarifgruppe B: EEV, Tarifgruppe C: **zur Gänze erreicht**)

### Ziel 3: ■ Valorisierte Tarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten

Meilenstein  Geänderte fahrleistungsabhängige Mauttarife: zur Gänze erreicht

### Ziel 4: ■ Valorisiertes Vermittlungsentgelt für die von der Schienen-Control-GmbH durchzuführenden Vermittlungsverfahren

Meilenstein  Geänderte Höhe des Vermittlungsentgeltes durch Erlassung der Mauttarifverordnung 2016: zur Gänze erreicht

## Maßnahmen

- |   |                           |
|---|---------------------------|
| 1. Änderung der Tarife der fahrleistungsabhängigen Maut | Beitrag zu Zielen 1, 2, 3 |
| 2. Anpassung der Höhe des Vermittlungsentgeltes         | Beitrag zu Ziel 4         |

■ nicht erreicht 
 ■ teilweise erreicht 
 ■ überwiegend erreicht 
 ■ zur Gänze erreicht 
 ■ überplanmäßig erreicht 
  Zielzustand

## Finanzielle Auswirkungen

in Tsd. €	2016	2017	2018	2019	2020	Gesamt
<b>Erträge</b>	0	50.828	47.397	51.579	58.923	208.727
Plan	0	43.828	43.828	43.828	43.828	175.312
<b>Aufwendungen gesamt</b>	0	0	0	0	0	0
Plan	0	0	0	0	0	0
<b>Nettoergebnis</b>	0	50.828	47.397	51.579	58.923	208.727
Plan	0	43.828	43.828	43.828	43.828	175.312

### Erläuterungen

Die Erträge setzen sich aus Umsatzsteuererträgen für den Bund, den Einnahmen aus dem Aufschlag auf der A 12 Inntal Autobahn von der Staatsgrenze bei Kufstein bis zum Knoten Innsbruck/Amras sowie auf der A 13 Brenner Autobahn in § 9 Abs. 6 lit. b BStMG der Höhe von 25 % sowie den Einnahmen aus den Gebühren zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung und Lärmbelastung zusammen.

Kumuliert ergeben sich für den Bund um ca. 33 Mio. Euro höhere Erträge als geplant. Dies ist neben jährlichen Fahrleistungssteigerungen (mit Ausnahme des Corona-Jahres 2020) v.a. dadurch zu erklären, dass jährliche Valorisierungen der Tarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten gemäß § 9 Abs. 13 BStMG durchgeführt wurden. Darüber hinaus begann ab 2019 die An-

lastung der Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung auch für die sauberste EURO-Emissionsklasse VI (2019: 40 % der Höchstsätze gemäß Richtlinie 1999/62/EG; ab 2020: 100 % dieser Höchstsätze).

Hinweis: Die Mauttarifverordnung 2016 war nur zwischen 01.01.2017 und 31.12.2017 in Kraft. Die finanziellen Auswirkungen der Jahre 2017–2020 ergeben sich jeweils aufgrund der in den Mauttarifverordnungen 2017, 2018, 2019 verordneten Tarife.

**Konnte die Bedeckung (der Struktur nach), wie in der WFA dargestellt, durchgeführt werden? Nein**

Es gibt keine Bedeckung, da nur Mehreinnahmen und keine Mindereinnahmen erzielt wurden.

## Gesamtbeurteilung des Erfolgs des Vorhabens

Die erwarteten Wirkungen des Gesamtvorhabens sind überplanmäßig eingetreten.

Die Ziele 1 („Berücksichtigung der externen Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung und Lärmbelastung bei der Festsetzung der fahrleistungsabhängigen Mauttarife“), 2 („geänderte Differenzierung der Tarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten nach EURO-Emissionsklassen im Zusammenhang mit der Berücksichtigung externer Kosten“), 3 („valorisierte Tarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten“) und 4 („valorisiertes Vermittlungsentgelt für die von der Schienen-Control-GmbH durchzuführenden Vermittlungsverfahren zwischen Mautgläubiger und Mautdiensteanbieter“) wurden planmäßig erreicht.

Bei den finanziellen Auswirkungen des Bundes wurden kumuliert um ca. 33 Mio. Euro höhere Erträge als geplant erzielt. Dies entspricht kumuliert knapp 20% höheren Erträgen als geplant.

Diese höheren Erträge sind neben jährlichen Fahrleistungssteigerungen (mit Ausnahme des Corona-Jahres 2020) v.a. dadurch zu erklären, dass jährliche Valorisierungen der Tarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten gemäß § 9 Abs. 13 BStMG durchgeführt wurden (2016: +1,0%; 2017: +0,8%; 2018: +1,0%; 2019: +2,2%; 2020: +2,1%; 2021: +1,5%; 2022: +1,4%). Das Vermittlungsentgelt für die von der Schienen-Control-GmbH durchzuführenden Vermittlungsverfahren zwischen Mautgläubiger und Mautdiensteanbieter wurde gemäß § 8c Abs. 8 BStMG ebenso wie die Tarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten valorisiert.

Aus der planmäßigen Erreichung von aller Ziele und der Erzielung überplanmäßiger Erträge bei den finanziellen Auswirkungen des Bundes ergibt sich, dass bei einer Gesamtbetrachtung des Vorhabens die Wirkungen des Gesamtvorhabens ganz überwiegend eingetreten sind.

Haben sich Verbesserungspotentiale ergeben? Nein

### Weiterführende Informationen

Mauttarifverordnung 2017

[www.ris.bka.gv.at/eli/bgbl/II/2017/328](http://www.ris.bka.gv.at/eli/bgbl/II/2017/328)

Fahrleistungsabhängige Maut (GO-Maut)

[www.go-maut.at/](http://www.go-maut.at/)

Änderung der Mauttarifverordnung 2017

[www.ris.bka.gv.at/eli/bgbl/II/2018/42](http://www.ris.bka.gv.at/eli/bgbl/II/2018/42)

Mauttarifverordnung 2016

[www.ris.bka.gv.at/eli/bgbl/II/2016/265](http://www.ris.bka.gv.at/eli/bgbl/II/2016/265)

Mautordnung

[www.asfinag.at/maut-vignette/mautordnung/](http://www.asfinag.at/maut-vignette/mautordnung/)

Mauttarifverordnung 2019

[www.ris.bka.gv.at/eli/bgbl/II/2019/245](http://www.ris.bka.gv.at/eli/bgbl/II/2019/245)

Bundesstraßen-Mautgesetz 2002

[www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=20002090](http://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=20002090)

Richtlinie 1999/62/EG

[eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX%3A01999L0062-20220324](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX%3A01999L0062-20220324)

Mauttarifverordnung 2018

[www.ris.bka.gv.at/eli/bgbl/II/2018/319](http://www.ris.bka.gv.at/eli/bgbl/II/2018/319)



# Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie

UG 43 – Klima, Umwelt und Energie



# Beitrag des BMK zur Wiederauffüllung des Green Climate Fund (GCF) als Teil der internationalen Klimafinanzierung



**Finanzjahr** 2020

**Vorhabensart** → Vorhaben gemäß § 58 Abs. 2 BHG 2013

## Zuordnung zu mittel- und langfristigen Strategien

Der Beitrag zum Green Climate Fund steht im Einklang mit der Internationalen Klimastrategie 2013 (Review 2017). Das Regierungsprogramm 2020–2024 „Aus Verantwortung für Österreich“ sieht im Rahmen der Erhöhung der Internationalen Klimafinanzierung die signifikante Erhöhung des österreichischen Beitrags zum Green Climate Fund vor. Die EU und ihre Mitgliedstaaten bekennen sich in zahlreichen Dokumenten zu der Verpflichtung, einen fairen Anteil an der Zusage zur Bereitstellung von 100 Mrd. USD im Jahr 2020 und darüber hinaus jährlich bis 2025 zu leisten. Der Beitrag zum Green Climate Fund ist ein Teil des österreichischen Beitrags zu diesem Ziel. Er trägt auch zu SDG 13 bei.

## Zuordnung zu Wirkungszielen (Bundesvoranschlag)

2020-BMK-UG 43-W2:

Reduktion der Treibhausgasemissionen und Realisierung eines nachhaltigen wettbewerbsfähigen Energiesystems durch Steigerung des Einsatzes von Erneuerbaren Energien, Steigerung der Energieeffizienz und durch Aufrechterhaltung der Versorgungssicherheit und Stärkung der Rolle der Frau im Umwelt- und Klimaschutz sowie im Bereich Energie

## Zuordnung zu Globalbudget-Maßnahmen (Bundesvoranschlag)

2020-BMK-GB43.01-M1:

Umsetzung von Maßnahmen im Bereich Klimaschutz und Energie; Weiterentwicklung von klima- und energierelevanten Förderungen, Impulsprogrammen und Anreizsystemen

## Problemdefinition

Die Vereinbarung von Kopenhagen (Copenhagen Accord 2009) enthält die Zusage der Industriestaaten, US\$ 100 Mrd. jährlich zum Zieljahr 2020 aus einer Vielfalt an Quellen (öffentlichen, privaten, bi- und multilateralen, alternativen) für die Unterstützung von Entwicklungsländern und Schwellenländern für Maßnahmen in den Bereichen der Treibhausgas-Emissionsminderung (mitigation) und der Klimawandel-Anpassung (adaptation) bereitzustellen. Diese Zusage wurde in mehreren Vertragsparteienkonferenzen des UN Rahmenübereinkommens über Klimaänderungen (UNFCCC), zuletzt bei der 21. Vertragsparteienkonferenz in Paris 2015, seither bekräftigt.

Im Copenhagen Accord wird der Green Climate Fund als zentrales Finanzierungsinstrument genannt. Eine substantielle Erstkapitalisierung erfolgte im Vorfeld der 20. Vertragsparteienkonferenz in Lima 2014.

Die Strategie Österreichs zur internationalen Klimafinanzierung 2013–2020, die im Juni 2013 vom Ministerrat angenommen und 2017 aktualisiert wurde, bildet den Rahmen, dass Österreich zukünftige rechtliche Verpflichtungen der internationalen Klimafinanzierung möglichst effektiv, effizient, transparent und in Kohärenz mit nationalen Maßnahmen erfüllt. Auf der Grundlage dieser Strategie wurde 2014 ein Beitrag Österreichs zur Erstkapitalisierung des Green Climate Fund iHv 25 Mio USD definiert, die vertragliche Zusage des Beitrags iHv 20 Mio Euro erfolgte 2015. In der Folge wurde der Beitrag um 6 Mio Euro auf insgesamt 26 Mio Euro erhöht.

Damit hatte Österreich die Möglichkeit der Mitgestaltung in der ersten Phase des Fonds sowie die Chance für österreichische Institutionen (z. B. Austrian Development Agency), eine Akkreditierung anzustreben und somit Unterstützungsgelder für

bilaterale Maßnahmen aus dem Fonds zu lukrieren. Davon kann auch in weiterer Folge der private Sektor profitieren. Die ADA wurde nach einem mehrjährigen Prozess im Oktober 2018 akkreditiert.

Nach einem entsprechenden Beschluss des Board des GCF im Oktober 2018 wurde der Wiederauffüllungsprozess ein-

geleitet, der im Oktober 2019 mit einer Zusagekonferenz in Paris abgeschlossen wurde. Viele Staaten haben ihre Beiträge gegenüber der ersten Auffüllung verdoppelt, darunter Deutschland, Frankreich und das Vereinigte Königreich. Österreich sagte einen Beitrag von Euro 30 Mio zu, der auch bereits 2019 an den Treuhänder des GCF überwiesen wurde. Im Vergleich mit anderen Staaten ist dieser Beitrag allerdings sehr gering.

## Ziele

### Ziel 1: ■ Erhöhung des Beitrags Österreichs zur Wiederauffüllung des Green Climate Fund

**Meilenstein**  Signifikante Erhöhung des Beitrags Österreichs an der Wiederauffüllung des GCF: zur Gänze erreicht

## Maßnahmen

1. Signifikante Erhöhung des Beitrags zur Wiederauffüllung des Green Climate Fund für die Jahre 2020 bis 2023

Beitrag zu Ziel 1

2. Umsetzung der Zusage durch Vertrag und Zahlungen 2020 bis 2023

Beitrag zu Ziel 1

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

## Finanzielle Auswirkungen

in Tsd. €	2020	2021	2022	2023	2024	Gesamt
<b>Erträge</b>	0	0	0	0	0	0
Plan	0	0	0	0	0	0
<b>Aufwendungen gesamt</b>	0	0	0	0	0	0
Plan	25.000	25.000	25.000	25.000	0	100.000
<b>Nettoergebnis</b>	0	0	0	0	0	0
Plan	-25.000	-25.000	-25.000	-25.000	0	-100.000

### Erläuterungen

Es wurden in den Jahren 2020 bis 2022 jeweils 25 Mio Euro an den Treuhänder des GCF überwiesen.

Konnte die Bedeckung (der Struktur nach), wie in der WFA dargestellt, durchgeführt werden? Ja

## Wirkungsdimensionen

### Umwelt

Mit dem österreichischen Beitrag zum GCF konnten Klimaschutz- und Anpassungsprojekte mitfinanziert und Verwaltungskosten des GCF bedeckt werden.

## Gesamtbeurteilung des Erfolgs des Vorhabens

**Die erwarteten Wirkungen des Gesamtvorhabens sind überwiegend eingetreten.**

Der Beitrag Österreichs zur 1. Wiederauffüllung des GCF erstreckt sich über die Jahre 2020 bis 2023. Mit der Zahlung von jeweils 25 Mio Euro für die Jahre 2020 bis 2022 ist Österreich seiner vertraglichen Verpflichtung nachgekommen und hat wichtige Klimaprojekte mitfinanziert.

Haben sich Verbesserungspotentiale ergeben? Nein



# BÜNDELUNG: Novellierung des Fluorierte Treibhausgase-Gesetzes 2009



**Finanzjahr** 2017

**Vorhabensart**  Bundesgesetz

## **Zuordnung zu mittel- und langfristigen Strategien**

Mit der Reduktion der Emissionen fluorierte Treibhausgase wird SDG-Unterziel 13.2. „Klimaschutzmaßnahmen in die nationalen Politiken, Strategien und Planungen einbeziehen“ beigetragen.

## **Zuordnung zu Wirkungszielen (Bundesvoranschlag)**

2017-BMLFUW-UG 43-W2:

Reduktion der Treibhausgasemissionen und Steigerung des Einsatzes von erneuerbaren Energien mit dem Ziel, langfristig ein hocheffizientes, auf erneuerbaren Energieträgern basierendes

Energiesystem zu realisieren („Energiewende“) und Stärkung der Rolle der Frau im Klimaschutz

## **Zuordnung zu Globalbudget-Maßnahmen (Bundesvoranschlag)**

2017-BMLFUW-GB43.01-M1:

Umsetzung des Maßnahmenprogramms 2015 bis 2020 nach Klimaschutzgesetz; Fortführung von klimarelevanten Förderungen, Impulsprogrammen und Anreizsystemen wie UFI (Umweltförderung Inland), KLIEN (Klima- und Energiefonds), klimaaktiv und klimaaktiv mobil-Förderprogramm, Umsetzung der Klimawandel-Anpassungsstrategie; nationale Koordination der Umsetzung der EU-Klima- und Energiestrategie

## **Problemdefinition**

Die Verordnung (EG) Nr. 842/2006 über bestimmte fluorierte Treibhausgase, ABl. Nr. L 161 vom 14.06.2006 S. 1, sowie eine Reihe von Durchführungsverordnungen verfolgen das Ziel der Eindämmung von Emissionen fluorierte Treibhausgase (HFKW, FKW und SF<sub>6</sub>). Dies geschieht durch Vorschriften für Dichtheitskontrollen, Beschränkungen und Verbote, Berichtspflichten und durch die Einführung eines Qualifizierungs- und Zertifizierungssystems für Personal und Unternehmen, die bestimmte Arbeiten an Geräten und Anlagen, die fluorierte Treibhausgase enthalten oder zu ihrem Funktionieren benötigen, verrichten. Dem Regelungsbereich unterliegen z.B. Druckgaspackungen, Kälte- und Klimageräte und -anlagen, Wärmepumpen, Brandschutzeinrichtungen, Hochspannungsschaltanlagen und Lösungsmittel.

Zur Durchführung des EU-Rechts wurden in Österreich das Bundesgesetz zur Reduktion der Emissionen fluorierte Treibhausgase (Fluorierte Treibhausgase-Gesetz 2009), BGBl. I Nr. 103/2009, sowie vier Durchführungsverordnungen erlassen.

Im Jahr 2014 wurde die Verordnung (EG) Nr. 842/2006 durch die Verordnung (EU) Nr. 517/2014 über fluorierte Treibhausgase und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 842/2006, ABl. Nr. L 150 vom 20.05.2014 S. 195, abgelöst. Wichtigste Neuerung dieser Verordnung ist die Einführung eines Quotensystems auf EU-Ebene, mit dem Obergrenzen für das Inverkehrbringen von fluorierten Treibhausgasen etabliert werden. Ziel ist es, die in Verkehr gebrachten Mengen (in CO<sub>2</sub>eq) teilfluorierter Kohlenwasserstoffe (HFKW) schrittweise bis zum Jahr 2030 auf ein Fünftel des heutigen Ausmaßes zu reduzieren. Weiters werden Verbote und Beschränkungen verschärft, sowie in gewissem Ausmaß auch die Qualifikationserfordernisse ausgeweitet. Zusätzlich wurden einige Durchführungsverordnungen neu erlassen, um den geänderten Anforderungen gerecht zu werden.

Wegen der Änderungen im EU-Recht ist es erforderlich, das Fluorierte Treibhausgase-Gesetz 2009 zu ändern, und auch Modifikationen an vier Durchführungsverordnungen vorzunehmen. Die Gesetzesänderungen sind überwiegend formaler legislatischer Natur, die Verordnungsnovellen bestehen praktisch ausschließlich aus Zitatänderungen.

## Ziele

### Ziel 1: Emissionsreduktion fluoriertes Treibhausgase



## Maßnahmen

1. Novellierung des Fluorierte Treibhausgase-Gesetzes 2009 sowie von vier Durchführungsverordnungen

Beitrag zu Ziel 1

■ nicht erreicht ■ teilweise erreicht ■ überwiegend erreicht ■ zur Gänze erreicht ■ überplanmäßig erreicht □ Zielzustand

## Finanzielle Auswirkungen

### Erläuterungen

Aus der gegenständlichen Maßnahme ergaben sich keine finanziellen Auswirkungen auf den Bund, die Länder, die Gemeinden und Sozialversicherungsträger.

## Wirkungsdimensionen

### Umwelt

Im Beobachtungszeitraum 2017–2021 (siehe dazu auch den Klimaschutzbericht 2022 des Umweltbundesamtes) wurde eine Gesamtreduktion von fluorierten Treibhausgasen von 464

kt CO<sub>2</sub>eq erreicht. Dies entspricht einer durchschnittlichen Reduktion von 92,8 kt CO<sub>2</sub>eq/Jahr, womit die Zielvorgabe erfüllt und über das abgeschätzte Reduktionspotential von 70 kt CO<sub>2</sub>eq/Jahr hinaus reduziert wurde.

## Gesamtbeurteilung des Erfolgs des Vorhabens

Die erwarteten Wirkungen des Gesamtvorhabens sind überplanmäßig eingetreten.

Ziel des gegenständlichen Vorhabens war die Emissionsreduktion fluoriertes Treibhausgase durch die volle Umsetzung bzw. Durchführung des EU-Rechts im Bereich der Treibhausgase. Damit sollte erreicht werden, dass die Emissionen fluoriertes Treibhausgase effizienter gesenkt werden, als dies mit der alten Rechtslage der Fall war. Mit diesem modifizierten Fluorierte Treibhausgase-Gesetz 2009 wurden auch die Anforderungen der Vereinbarung von Kigali (Kigali-Amendment) zum Montrealer Protokoll national erfüllt.

Gemäß dem Klimaschutzbericht der Umweltbundesamt GmbH von 2022 wurde im Beobachtungszeitraum 2017–2021 eine Gesamtreduktion von fluorierten Treibhausgasen von 464 kt CO<sub>2</sub>eq erreicht. Dies entspricht einer durchschnittlichen Reduktion von 92,8 kt CO<sub>2</sub>eq/Jahr, womit die Zielvorgabe erfüllt und über das abgeschätzte Reduktionspotential von 70 kt CO<sub>2</sub>eq/Jahr hinaus reduziert wurde.

#### **Haben sich Verbesserungspotentiale ergeben? Ja**

Weitere Emissionsreduktionen können durch zusätzlich Reduktionsmaßnahmen in den Anwendungsbereichen von fluorierten THG erreicht werden. Zu diesem Zweck wird die Verordnung (EU) Nr. 517/2014 über fluorierte Treibhausgase derzeit überarbeitet. Seitens der Europäischen Kommission wurden bereits weitere diesbezügliche Maßnahmen vorgeschlagen.

#### **Weiterführende Informationen**

Klimaschutzbericht 2022

[umweltbundesamt.at/fileadmin/site/publikationen/rep0816.pdf](https://umweltbundesamt.at/fileadmin/site/publikationen/rep0816.pdf)