



2024

# Bericht über die Wirkungsorientierte Folgenabschätzung 2023

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 2024  
Grafiken: Iekton Grafik & Web development; Überarbeitung: BKA Design & Grafik  
Fotonachweis: BKA/ Andy Wenzel (Cover, S. 3, S. 304, S. 309);  
HBF/ Minich (S. 7); BKA/ Regina Aigner (Trennseiten)  
Gestaltung: BKA Design & Grafik  
Druck: Print Alliance HAV Produktions GmbH

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](http://oeffentlicherdienst.gv.at)  
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).

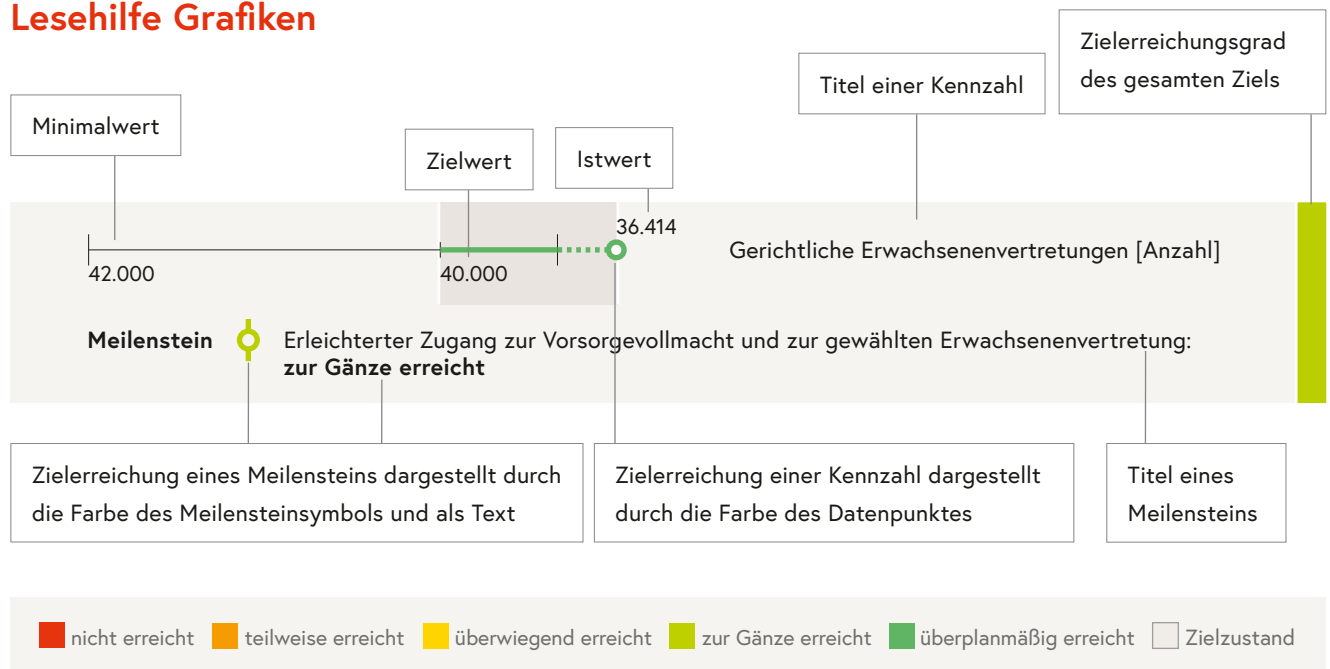
**ISBN: 978-3-903097-60-5**

# 1 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)

# Bündelung: Förderungsprogramm kit4market 2018 und 2019



**Finanzjahr** 2018

**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] und die BMK-Mission: Steigerung des Technologieanteils an den österreichischen Exporten. Unterstützt werden sollte gezielt die erfolgreiche Positionierung österreichischer Technologie im Ausland und somit österreichischer Unternehmen bei der Verbesserung ihrer Wettbewerbsposition.

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“).

Das Vorhaben trägt zum Wirkungsziel „Steigerung der Forschungs-, Technologie- und Innovationsintensität (FTI-Intensität) des österr. Unternehmenssektors“ der Untergliederung 34 (Innovation und Technologie (Forschung)) im BVA bei.

## Zuordnung zu Wirkungszielen (Bundesvoranschlag)

2018-BMVIT-UG 34-W1:

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

## Problemdefinition

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

Es bedarf daher der Erarbeitung von Studien, anhand derer aufgezeigt wird, wie österreichische Technologie im internationalen Wettbewerb bei Kunden in einem Zielland erfolgreich und nachhaltig verankert werden kann. Insbesondere ist in den Studien der Mehrwert der österreichischen Technologie (Produkte bzw. technologiebezogene Dienstleistungen) für potentielle Kunden im Zielland darzustellen. 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. Die Studien sollen einen über

das Einzelprojekt hinausgehenden Mehrwert für die jeweilige Technologiebranche generieren und möglichst nicht ausschließlich auf Technologien einzelner Technologieanbieter abstellen.

Das Förderungsprogramm für Studien für den kommerziellen, internationalen Technologietransfer (kit4market) unterstützt gezielt die erfolgreiche Positionierung österreichischer Technologie im Ausland und somit österreichische Unternehmen bei der Verbesserung ihrer Wettbewerbsposition.

## Zielbranchen

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

Bevorzugte Technologiefelder für das gegenständliche Förderungsprogramm sind insbesondere:

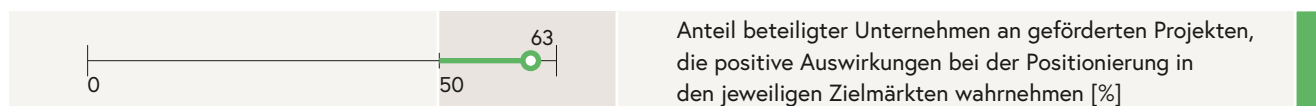
- Energie- und Umwelttechnologien
- Infrastrukturtechnologien
- Mobilitätstechnologien
- Informations- und Kommunikationstechnologien (IKT)
- Gesundheitstechnologien und Medizintechnik
- Elektrotechnik/Elektronik
- Materialverarbeitung
- Maschinen- und Anlagenbau
- Produktionstechnologien
- Sicherheitstechnologien

Zielländer

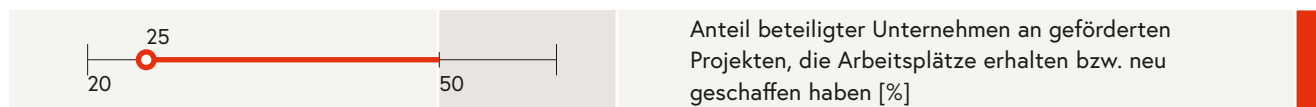
Das gegenständliche Förderungsprogramm fokussiert vor allem auf jene Märkte bzw. Länder, in denen auf Grund ihres Entwicklungsstands bzw. der landesspezifischen Marktsituation ein besonderer Bedarf nach jenen Technologien besteht, die von österreichischen Technologieanbietern zur Verfügung gestellt werden können. Die Länder der Eurozone sind dabei ausgeschlossen.

## Ziele

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



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



## Maßnahmen

1. Förderung von Studien

Beitrag zu Zielen 1, 2

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

## Finanzielle Auswirkungen

in Tsd. Euro	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	740	648	616	0	2.004
Plan	0	870	420	680	230	2.200
<b>Nettoergebnis</b>	0	-740	-648	-616	0	-2.004
Plan	0	-870	-420	-680	-230	-2.200

## Erläuterungen

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

**Transferaufwand:** Die dargestellten finanziellen Auswirkungen stellen geplante sowie tatsächlich erfolgte Zahlungen des BMK an die AWS bis Ende 2022 dar. Betrachtet werden die im Jahr 2018 und 2019 abgeschlossenen Ausführungsverträge zum gegenständlichen Programm zur Förderung der Technologieinternationalisierung – kit4market als Vorgängerprogramm von 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 4 Jahren, die tatsächliche Abwicklung der Ausführungsverträge erstreckt sich über einen längeren Zeitraum.

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 teilweise eingetreten.**

Kit4market wurde 2016 als neuartige Initiative zur Unterstützung des BMK (vormals BMVIT) im Bereich Technologietransfer (BMVIT-Mission: Steigerung des Technologieanteils an den österreichischen Exporten) ergänzend zu den bisherigen Förderungsmaßnahmen ins Leben gerufen. Förderungsgegenstand waren Pilotstudien für den kommerziellen, internationalen Technologietransfer („kit4market“). Anhand von Studien sollte aufgezeigt werden, wie österreichische Technologie im internationalen Wettbewerb bei Kunden im Zielland erfolgreich und nachhaltig verankert werden kann. Insbesondere sollte in den Studien ein über das Einzelprojekt hinausgehender Mehrwert der österr. Technologie für potentielle Kunden im Zielland dargestellt werden. Insgesamt wurden im Förderungsprogramm kit4market 45 Studienprojekte gefördert.

Nach einer ersten internen Evaluierung im Jahr 2017 erfolgte eine Adaptierung der Sonderrichtlinien, wobei die Änderungen im Wesentlichen umfassten:

- Schärfung der Ziele des Programmes und Überarbeitung der Indikatoren zur Überprüfung der Zielerreichung
- Verbreiterung der Zielländer
- Erweiterung der beispielhaft angeführten Zielländer
- Reduktion der Förderquote
- Schärfung des Bewertungskriterien-Katalogs

Nach einer Zwischenevaluierung im Jahr 2018 wurde im Jahr 2022 eine externe Endevaluierung von kit4market (gemeinsam mit der Evaluierung des Nachfolgeprogramms TECTRANS durchgeführt) beauftragt, welche auf den bisherigen Programmverlauf in Hinblick auf Zielsetzung und erwünschte Wirkungen sowie Entwicklung von Schlussfolgerungen und Empfehlungen für zukünftige Förderinitiativen fokussierte, deren Ergebnis lag im Herbst 2023 vor.

Der Endevaluierungsbericht zeigte, dass für kit4market 63% der Unternehmen angaben, dass es positive Auswirkungen auf die österreichischen technologieorientierten Unternehmen im Hinblick auf die Positionierung ihrer Technologien in den Zielmärkten im Ausland gab (z.B. verbesserte Wissensbasis über Marktein-/auftrittsstrategien im Zielland, verbesserte Wettbewerbsposition von Technologien und/oder Unternehmen im Zielland) (Zielwert war > 50%). Dieses Programmziel (Ziel 1) konnte überplanmäßig erreicht werden. Das zweite Programmziel im Bereich der Generierung von Wertschöpfung, der Sicherung und/oder der Erschaffung von Arbeitsplätzen konnte nicht erreicht werden. Entsprechende Effekte haben nur 25% der im Rahmen von kit4market geförderten Unternehmen bestätigt (Zielwert war > 50%).

**Haben sich Verbesserungspotentiale ergeben? Ja**

Die Verbesserungspotenziale, die bei der ersten internen Evaluierung 2017 identifiziert worden sind, wurden durch eine Überarbeitung der Programminhalte entsprechend berücksichtigt und in Folge kit4market entsprechend adaptiert weitergeführt.



Später im Nachfolgeprogramm TECTRANS wurden weitere inhaltliche Änderungen in Hinblick auf das Programmdesign vorgenommen.

### **Weiterführende Informationen**

Evaluierung von „TECTRANS – Programm zur Förderung der Technologieinternationalisierung“ inklusive Vorgängerprogramm kit4market


[www.bmk.gv.at/dam/bmvitgvat/content/themen/innovation/publikationen/evaluierungen/Endbericht\\_Evaluierung\\_Tectrans\\_und\\_kit4market.pdf](http://www.bmk.gv.at/dam/bmvitgvat/content/themen/innovation/publikationen/evaluierungen/Endbericht_Evaluierung_Tectrans_und_kit4market.pdf)



# Bündelung: Silicon Austria Labs – Gesellschaftsvertrag und Rahmenver- einbarung 2018–2023



**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 Be-

reich Forschung und Entwicklung tätigen Personen je 1 Million Menschen sowie die öffentlichen und privaten Ausgaben für Forschung und Entwicklung beträchtlich erhöhen“.

Die SAL trägt zu den drei Zielen der FTI-Strategie 2030 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-W1:

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

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)

## Problemdefinition

Der Technologiebereich Mikroelektronik ist für die österreichische Wirtschaft von großer Bedeutung, mehr als 180 Unternehmen mit rund 63.000 Mitarbeitern sind in dieser äußerst forschungsintensiven Branche aktiv. Österreichische Industrie ist hier in mehreren Bereichen international führend, der Wettbewerb nimmt jedoch zu. Um die vorteilhafte österreichische Position zu halten und weiter auszubauen ist eine Stärkung und Bündelung der Forschungskompetenzen erforderlich.

Ziel der Silicon Austria Initiative ist es, das Innovationsökosystem der österreichischen Elektronikindustrie weiter an Weltklasseniveau heranzuführen, was über die Gründung

eines eigenen Forschungszentrums unter Konzentration von bestehenden Kompetenzen und Institutionen erreicht werden soll. Dieses Forschungszentrum soll eine international ausgerichtete Institution sein, an der Spitzenforschung im Bereich der Electronic Based Systems betrieben werden soll – die Silicon Austria Labs (kurz SAL).

Die Silicon Austria Initiative ist von umfassender Bedeutung für den österreichischen High-Tech Standort. Diese Bedeutung für den Standort Österreich ist durch die Österreichische Bundesregierung erkannt worden, siehe dazu das Regierungsprogramm 2017-2022, S. 78:

- Stärkung und Weiterentwicklung der österreichischen Mikroelektronikindustrie (Silicon Austria)

Der Sektor Mikroelektronik ist hochkompetitiv mit global agierenden Mitbewerbern, und erfordert daher einen hohen Kapitaleinsatz. Im Vergleich zu europäischen Top-Nationen ist die Größe bestehender Forschungszentren in Österreich bescheiden. Wenn Österreich seine starke Position in seinen dennoch erfolgreichen Technologien erhalten und ausbauen möchte, kann dies nur über eine weitere Bündelung der Ressourcen und Kapazitäten erfolgen.

Zweck des Unternehmens ist die Zusammenführung und der Ausbau sowie die Neueinrichtung von Forschungskapazitäten auf dem Gebiet der Electronic Based Systems („EBS“) zur langfristigen Stärkung und Weiterentwicklung der österreichischen Mikro-elektronikindustrie sowie der industriellen Anwender von EBS. Das Unternehmen soll hierbei höchsten internationalen Exzellenzkriterien und -standards genügen und das österreichische Innovationsökosystem im Bereich der EBS nachhaltig in der Europa- und Weltspitze etablieren. Vor dem Hintergrund der rasch fortschreitenden Digitalisierung und Automatisierung, sowohl der industriellen Produktion als auch ihrer Produkte und Anwendungen, wird von diesem Zentrum ein entscheidender Beitrag zur industriellen Standortsicherung in Österreich erwartet, der auf die vorhandenen Stärken der österreichischen Innovationslandschaft abstellt. Nach fünf Jahren sollen die Silicon Austria Labs bis zu 500 Mitarbeiter (ca. 382 Wissenschaftler direkt bei SAL) beschäftigen und ein Gesamtbudget von rund 280 Millionen Euro an öffentlichen und privaten Mitteln eingesetzt haben. Die Silicon Austria Labs stellen somit die zentrale Maßnahme zur Bündelung und Stärkung der österreichischen Ressourcen im Sektor Mikroelektronik dar.

An SAL beteiligen sich der Bund vertreten durch das BMK (vormals BMVIT), die Länder Oberösterreich, Kärnten, Steiermark sowie die österreichische Mikroelektronikindustrie vertreten durch den Fachverband der Elektro- und Elektronikindustrie (FEEI). SAL soll ein neues Forschungszentrum mit drei Standorten in der Steiermark, Kärnten und Oberösterreich werden, mit dem Hauptquartier verortet in Graz. Schwerpunkte der Forschungsarbeiten sollen in den Bereichen Systemintegration, Sensorik, Hochfrequenz und Leistungselektronik liegen. Als Rechtsform wurde die Gesellschaft mit beschränkter Haftung gewählt, da diese die geeignete Rechtsform für gegenständliches Unterfangen darstellt und in der angewandten Forschung ein gängiges Modell ist. So kann das Gesellschaftsvermögen klar vom Bundesvermögen getrennt werden, weiter erlaubt

die GmbH eine verbesserte Steuerung der Organisation. Die GmbH ist flexibel und anpassbar was bspw. die Gesellschafter betrifft, sowie generell schnell in der Umsetzbarkeit. Der GmbH wurde dementsprechend der Vorzug gegenüber alternativen Organisationsformen wie einer GmbH im indirekten Eigentum des Bundes, einer Gesellschaft sui generis oder einer Stiftung gegeben.

Die Förderung und die Bearbeitung der F&E-Vorhaben im Rahmen der Gesellschaft erfolgt unter Berücksichtigung der wettbewerbs- und beihilfenrechtlichen Rahmenbedingungen. Durch die vertraglich vereinbarten Evaluierungsmaßnahmen und eine die Projektfortschritte bzw. Projektzwischenergebnisse berücksichtigende Flexibilität wird die Effizienz und Effektivität der eingesetzten öffentlichen Mittel sichergestellt.

Bei der Errichtung der Silicon Austria Labs und in der Vereinbarung wurde zwischen den Vertragspartnern weiters festgehalten, dass das BMK in einem weiteren Schritt eine zusätzliche Finanzierung des Bundes von 30 Millionen Euro für ein Sonderinvestitionsprogramm (SIP) für Infrastrukturmaßnahmen des Spitzenforschungszentrums vorsieht, womit auch auf den Ministerratsbeschluss zum Ministerratsvortrag 20/18 vom 8. November 2016 Punkt „3. Digitale Transformation unterstützen“ Rechnung referenziert wird.

Im Rahmen des SIP sollen 5 Forschungsleuchtturm-Projekte an den drei Standorten finanziert werden:

1. More-than-Moore Micro System Technologien in Villach
2. Hochintegrierte photonische Systeme in Villach
3. 6 G in Linz
4. Dependable EBS in Graz
5. High Power Density Converter in Graz


Forschungsinhalte dieser Leuchttürme werden unter anderem technologische Lösungen für die Energiewende sein – z. B. von Sensoren, die den Feinstaubgehalt in der Luft messen, bis hin zu Machine Learning und Signalverarbeitungs-Methoden, die industrielle Prozesse optimieren. Weiters werden durch die lokale Produktion Lieferverzögerungen aus dem Ausland, hohe Transportkosten und -zeiten und damit verbundene hohe CO2 Emissionen vermieden. Auch in den Bereichen Transport und E-Mobilität steht vor allem die Elektrifizierung im Vordergrund. Hierbei geht es vor allem darum, dass Komponenten kleiner, effizienter und energiesparender werden. Auch das Thema Photovoltaik ist bei SAL Schwerpunkt bei Forschungen.

In diesen fünf Leuchtturm-Projekten liegen die Bereiche Klimaschutz, Nachhaltigkeit, erneuerbare Energien, nachhaltiges Recycling im Fokus und unterstützen somit die Technologieschwerpunkte des BMK. Mit den Forschungsprojekten in den genannten Bereichen wie z. B. Photovoltaik, autonomes Fahren und E-Mobilität und den Ansporn, dass SAL einen Beitrag zu

„Clean Energy“ und nachhaltiger, wettbewerbsfähiger Produktion in Europa leistet, wird SAL einen großen Beitrag zum Klimaschutz leisten und Europas Wirtschaftskraft stärken. Mit diesem Anspruch will SAL die Forschung in den nächsten Jahren weiter ausbauen und somit zu einem Top Player in der europäischen Forschungslandschaft werden.

## Ziele

### Ziel 1: **Aufbau und Positionierung Österreichs als Forschungsstandort für Spitzentechnologie**

**Meilenstein**  Gleichmäßige Finanzierungsverteilung Öffentliche Hand : Industrie: **überwiegend erreicht**

## Maßnahmen

1. Erhöhung der Industrieaufträge	Beitrag zu Ziel 1
2. Steigerung der wissenschaftlichen Bearbeitung des Themas Mikroelektronik	Beitrag zu Ziel 1
3. Einwerbung nationaler und EU-Fördermittel	Beitrag zu Ziel 1
4. Ausbau der strategischen Partnerschaften	Beitrag zu Ziel 1

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

## Finanzielle Auswirkungen

in Tsd. Euro	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>	536	6.910	8.739	17.956	27.354	61.495
Plan	4.186	7.558	10.257	17.956	23.576	63.533
<b>Nettoergebnis</b>	-536	-6.910	-8.739	-17.956	-27.354	-61.495
Plan	-4.186	-7.558	-10.257	-17.956	-23.576	-63.533

### Erläuterungen

Gemäß Punkt I. der Rahmenvereinbarung 2018–2023 (abgeschlossen am 23.8.2018) zwischen der Silicon Austria Labs GmbH (SAL) und dem BMK (damals BMVIT) wurde eine Basisfinanzierung in Form eines Gesellschafterzuschusses in Höhe von insgesamt maximal 70 Millionen Euro vorgesehen,

zusätzlich sind für das Sonderinvestitionsprogramm SIP in der SIP-Vereinbarung für die Jahre 2021–2024 maximal 30 Millionen Euro vereinbart worden. Außerdem gibt es eine Grundsatzvereinbarung zwischen Bund und den Bundesländern Steiermark,

Oberösterreich und Kärnten sowie dem FEEI zur gemeinsamen Finanzierung der SAL.

Im Zeitraum 2018–2022 sind für den Bund tatsächlich finanzielle Auswirkungen in Höhe von 61,495 Millionen Euro eingetreten. Jährliche Abweichungen der IST-Werte zu den PLAN-Werten bzw. Verschiebungen ergeben sich durch Verzögerungen bei den Projektanläufen und entsprechend den tatsächlichen Mittelbedarfen.

Die Beiträge der Länder orientieren sich jährlich und über die Laufzeit an den Auszahlungen des Bundes, dh. die Länder haben gemeinsam denselben Betrag zu zahlen, den der Bund bezahlt. Verschiebungen der IST-Werte sind demnach im selben Ausmaß auch bei den Länderbeiträgen erwartet.

## Gesamtbeurteilung des Erfolgs des Vorhabens

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

Die SAL wurde 2018 gegründet, vorliegende Rahmenvereinbarung sowie der Gesellschaftervertrag sind die ersten ihrer Art für die neue Forschungseinrichtung. Zudem wurde ein Sonderinvestitionsprogramm 2021-2024 beschlossen. Letzteres kann erst nach Ablauf der Laufzeit evaluiert werden.

Hauptziel der Rahmenvereinbarung ist die langfristige Verankerung der SAL in der Spitzengruppe der Forschung im EBS (Electronic Based Systems) Bereich. Sowohl eine von der FFG durchgeführte Review als auch das Assessment zur Zwischenevaluierung 2022 bescheinigen der SAL eine gute Sichtbarkeit, zunehmend auch im internationalen Raum: 62% der Industriegelder für bereits fixierte Projekte im Zeitraum 2020-2026 in der kooperativen Forschung kommen von Unternehmen, deren Konzernmutter im Ausland sitzt, 20% der Mittel kommen von Unternehmen, wo auch der Vertragspartner im Ausland ist.

Die Zwischenevaluierung hat zudem gezeigt, dass die ursprünglichen Entwicklungsziele bis 2023 zu ambitioniert waren. Die Halbleiter-Industrie ist ein Hochtechnologie-Sektor, sie entwickelt sich rasant und weist hohe Wachstumsraten auf – dennoch kann ein neues Forschungszentrum nicht in nur fünf Jahren in diesem hoch kompetitiven Umfeld die Größe erreichen, die SAL ursprünglich zugeschrieben wurde. Die Geschäftsführung der SAL hat aus diesem Grund einen Multi Annual Strategic Plan (MASP) entwickelt, der sowohl inhaltliche Prioritäten und

Da im Zuge der Evaluierung nur ein vorgegebener Zeitraum dargestellt werden kann, sind die finanziellen Auswirkungen zur WFA über dessen 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 Gesamtvorhabens bzw. der finanziellen Auswirkungen erstreckt sich über einen längeren Zeitraum (bis 2024).

Es sind keine unerwarteten Probleme aufgetreten.

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

Schwerpunkte für die weitere Entwicklung als auch realistische finanzielle Ziele beinhaltet.

Die Akquise von Auftrags- und kooperativer Forschung mit Unternehmen entwickelte sich positiv, und dies trotz der starken Marktverwerfungen während der Covid-19-Krise. Die multiplen Krisen in der Zeit zwischen 2019 und 2023 verbunden mit Lieferengpässen und vorsichtigeren Investitionen der Industrie haben den Wachstumspfad bei den Industrieforschungsaufträgen zwar gebremst, die aktuellen Entwicklungen zeigen jedoch klar eine Tendenz in die richtige Richtung. Die Leistungsvereinbarung und Rahmenvereinbarung 2024-2026 berücksichtigen dies entsprechend.

Das Ziel „Aufbau und Positionierung Österreichs als Forschungsstandort für Spitzentechnologie in den Bereichen Elektronik und Mikroelektronik“ konnte aus folgenden Gründen in dieser Anfangs- bzw. Aufbauphase der SAL nicht gänzlich erreicht werden:

1) Seitens der Industrie-Partner der SAL wurden substantielle FuE-Kooperationen durch Letters of Commitment zugesagt. Im Zuge der konkreten Vertragsverhandlungen zu den Projekten, insbesondere auch durch die in der Halbleiterbranche komplexen Verhandlungen der Aufteilung der geistigen Eigentumsrechte, kam es anfänglich zu Verzögerungen der Projektanläufe. Auch wenn sich die Fragen inzwischen weitgehend geklärt haben und die Vertragsabschlüsse zunehmen, können

Zielverfehlungen aus den ersten Jahren nicht in der Kürze der Zeit aufgeholt werden.

2) Es wurde ersichtlich, dass für ein rasches Wachstum einer neuen angewandten Forschungseinrichtung nicht nur ein für die Industrie attraktives Forschungsportfolio, sondern gleichzeitig auch die internen Supportstrukturen aufgebaut werden müssen. Auf dieser Grundlage erfolgte dann die Entwicklung des Auftragsforschungskonzepts, welches für die weitere Steigerung der Industriebeteiligung notwendig ist.

Die dazugehörigen Maßnahmen wurden hingegen zur Gänze erreicht und zeigen damit die positive Entwicklung der SAL.

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

Neben den oben angeführten Verbesserungen im Bereich der strategischen Planung (MASP), dem Aufbau der Support-Funktionen inkl. der juristischen Expertise sowie dem schrittweisen Aufbau von hochspezialisierten Personalkapazitäten und Forschungsinfrastruktur (Sonderinvestitionsprogramm), wurden auch Verbesserungen in der Governance eingeführt.

Nachdem sich gezeigt hatte, dass die Governance-Mechanismen für eine vergleichsweise noch kleine und in Entwicklung befindliche Forschungseinrichtung überbordend waren, wurden für die folgende Finanzierungsperiode 2024-2026 Straffungspotenziale bei Gremien und im Berichtswesen genutzt. Die Berichtspflichten wurden besser aufeinander abgestimmt, um Redundanzen zu vermeiden; der Programmbeirat wurde beendet; das externe Erfolgsmonitoring, das für die Anfangszeit einen wichtigen Punkt darstellte, wurde durch ein regelmäßiges durch die SAL zu organisierendes Monitoring ersetzt. Zudem wurde die Liste der KPI auf jene Indikatoren fokussiert, die tatsächlich Aussage über die Zielerreichung treffen.

#### **Weiterführende Informationen**

FTI-Strategie 2030

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

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

UG 41 – Mobilität



# Bestellung gemeinwirtschaftlicher Verkehrsdienstleistungen Kärnten

**Finanzjahr** 2018

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

## Zuordnung zu mittel- und langfristigen Strategien

Das Vorhaben dient der Erreichung der Ziele des „Mobilitätsmasterplans 2030 für Österreich“. Mit dem Ausbau der Bestellungen von Schienenpersonenverkehren soll die Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf eine klimagerechte Mobilitätsform gefördert werden.

## Problemdefinition

Gemäß § 7 ÖPNRV-G 1999 ist es Aufgabe des Bundes ein Grundangebot im Schienenpersonennah- und Regionalverkehr sicher zu stellen.

Aufgabe der Länder gemäß § 13 ÖPNRV-G 1999 ist es, Verkehrsleistungen zu beauftragen, die über das Grundangebot des Bundes hinausgehen.

Für die Sicherstellung des Grundangebots (gemäß § 7 ÖPNRV-G 1999) wurde vom Bund (im Wege der SCHIG mbH) u. a. ein Verkehrsdienstvertrag über die Bestellung und Erbringung gemeinwirtschaftlicher Leistungen mit der ÖBB-PV AG bis Ende 2019 für ganz Österreich abgeschlossen.

Die duale Bestellstruktur führte zu häufiger Kritik u. a. durch den Rechnungshof (z. B.: ein Grundtakt der Züge in einem Los unterliegt dem Verkehrsdienstvertrag Bund, Verstärkerzüge dem jeweiligen Landes Verkehrsdienstvertrag), sie erschwerte eine effiziente Entwicklung insbesondere des öffentlichen Schienenpersonennah- und Regionalverkehrs und förderte unterschiedlichste Parallelstrukturen.

Daher wurde von Bundesseite unter Einbeziehung der Finanzprokuratur ein Modell „Verkehrsdienstvertrag Neu“ aus-

## Zuordnung zu Wirkungszielen (Bundesvoranschlag)

2018-BMVIT-UG 41-W2:

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

## Zuordnung zu Globalbudget-Maßnahmen (Bundesvoranschlag)

2018-BMLV-GB14.05-M1:

Verbesserung der Mobilität

gearbeitet, um künftig Synergien besser zu nutzen und den österreichischen Schienenverkehrsmarkt auf einen späteren potentiellen Wettbewerb vorzubereiten.

Nach diesem Modell soll pro Bundesland und pro Eisenbahnverkehrsunternehmen ein Verkehrsdienstvertrag (wiederum im Wege der SCHIG mbH) über die Bestellung eines Gesamtangebotes für den öffentlichen Schienenpersonennah- und Regionalverkehr abgeschlossen werden, wobei die Finanzierungsanteile der Gebietskörperschaften gemäß der Zuständigkeiten nach den Bestimmungen des ÖPNRV-G 1999 übernommen werden.

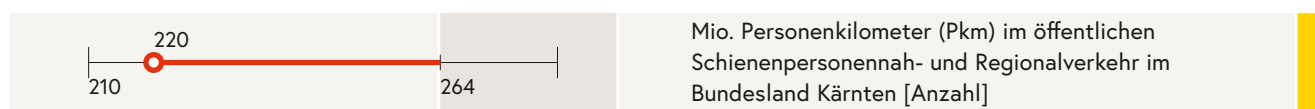
Mit der ÖBB-PV AG soll für das Land Kärnten ein solcher Verkehrsdienstvertrag mit Gültigkeit ab Fahrplanwechsel Dezember 2018 für 10 Jahre (unter gleichzeitigem Außer-Kraft-Treten der bisherigen vertraglichen Grundlagen) abgeschlossen werden.

Damit sollen im Rahmen der Sicherstellung eines leistungsfähigen und transparenten öffentlichen Schienenpersonenverkehrs für das Land Kärnten bedarfsgerechte, effiziente und hochwertige Schienenpersonenverkehrsdienste gewährleistet werden.



## Ziele

### Ziel 1: ■ Qualitätsverbesserung im öffentlichen Schienenpersonennah- und Regionalverkehr im Bundesland Kärnten



## Maßnahmen

1. Harmonisierung des dualen Bestellsystem

Beitrag zu Ziel 1

■ 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>	2.330	37.833	35.248	46.149	50.996	172.556
Plan	2.465	40.300	41.902	43.605	43.507	171.779
<b>Nettoergebnis</b>	-2.330	-37.833	-35.248	-46.149	-50.996	-172.556
Plan	-2.465	-40.300	-41.902	-43.605	-43.507	-171.779

### Erläuterungen

Gegenüber den Planaufwendungen sind in der Ist-Betrachtung folgende Abweichungen eingetreten:

- bis zum Abschluss des Verkehrsdienstvertrages konnten bei den endgültig vereinbarten Kostensätzen noch günstigere Konditionen mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen vereinbart werden
- die im Verkehrsdienstvertrag vereinbarten Wertesicherungsindizes haben sich gegenüber dem Planszenarium in einigen Fällen anders entwickelt
- im Jahr 2020 wurden aufgrund der COVID-bedingten Mobilitätseinschränkungen nicht benötigte Leistungen zurückgenommen
- zur Erreichung verkehrs- und klimapolitischer Ziele wurden im Rahmen des Verkehrsdienstvertrages Leistungsausweitungen durchgeführt

- in den Jahren 2021 und 2022 wurden iZm der Einführung des KTÖ/KTR mit dem Land eine abweichende Kostenteilung vereinbart, weshalb in diesen Jahren der Bundesanteil stieg

Zwischen Bund und Land wurde im Wesentlichen fixe Finanzierungsanteile vereinbart. Die tatsächlichen finanziellen Auswirkungen des Landes im Vergleich zu den Planwerten haben sich daher analog zu jenen des Bundes verhalten.

**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.

Der Evaluierungszeitraum ist geprägt durch die Auswirkungen der COVID-Pandemie. Vor allem in den Jahren 2020 und 2021 wurde durch die Maßnahmen der Bundesregierung zur Pandemiebekämpfung Mobilitätseinschränkungen verordnet. Fahrten im Öffentlichen Verkehr waren nur noch für systemrelevante Berufe erlaubt. Dadurch gingen in den Zeiten des Lockdowns die erbrachten Personenkilometer auf ein Minimum zurück. Auch in den Folgejahren gab es durch langfristig geändertes Nutzerverhalten (Homeoffice, Videokonferenzen) Fahrgastrückgänge. Der Zielzustand der Kennzahl der Zielerreichung der Maßnahme konnte daher rechnerisch nicht erreicht werden.

Aktuell wird das Vorpandemieniveau in etwa wieder erreicht und es ist ein starker Aufwärtstrend bei Benützung des Schienenpersonenverkehrs feststellbar. Um den Umstieg der Bevölkerung auf den öffentlichen Verkehr zu erreichen und um ein klimaneutrales Mobilitätssystem sicherzustellen werden weitere Leistungsausweitungen geplant. Der Verkehrsdienstevertrag sieht die Möglichkeit vor zusätzliche Leistungen im Ausmaß von 15% im Rahmen des Vertragsvollzugs zu bestellen, wodurch jedoch zusätzliche Kosten gegenüber den ursprünglichen Planungen entstehen.

Der Verkehrsdienstevertrag sieht eine umfangreiche Leistungskontrolle vor. Nicht erbrachte Leistungen werden nicht abgegolten, für mangelhaft erbrachte Leistungen werden entsprechende Abzüge geltend gemacht. Darüber hinaus ist ein entsprechendes Qualitätsmanagementsystem mit Bonus/Malus-Zahlungen vorgesehen. Das beauftragte Eisenbahnverkehrsunternehmen hat daher ein vitales Interesse eine hochwertige Leistung zu erbringen. Diese Regelungen haben sich bewährt und zu einer weiteren Verbesserung der Qualität der erbrachten Leistung geführt.

Im Evaluierungszeitraum wurde das Leistungsangebot um 11,3% ausgebaut. Damit konnten Taktverdichtungen und Ausweitungen im Tagesrand im gesamten Netz erreicht werden. Weiters wurde die Anschaffung neuer Triebfahrzeuge mit wesentlich verbesserten Qualitätsmerkmalen vorgesehen.

Die Harmonisierung des Bestellsystems hat die Abstimmung der Fahrplanplanung zwischen Bund und Land wesentlich verbessert und die Möglichkeit geschaffen rasch und flexibel auf Verkehrsbedürfnisse zu reagieren.

Haben sich Verbesserungspotentiale ergeben? Nein

### Weiterführende Informationen

Bericht der Abwicklungsstelle über die Bestellung gemeinschaftlicher Leistungen im Schienenpersonenverkehr 2021  
[www.parlament.gv.at/dokument/XXVII/III/1059/iframe\\_1594752.pdf](http://www.parlament.gv.at/dokument/XXVII/III/1059/iframe_1594752.pdf)



# Bestellung gemeinwirtschaftlicher Verkehrsdienstleistungen Steiermark

**Finanzjahr** 2018

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

## Zuordnung zu mittel- und langfristigen Strategien

Das Vorhaben dient der Erreichung der Ziele des „Mobilitätsmasterplans 2030 für Österreich“. Mit dem Ausbau der Bestellungen von Schienenpersonenverkehren soll die Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf eine klimagerechte Mobilitätsform gefördert werden.

## Zuordnung zu Wirkungszielen (Bundesvoranschlag)

2018-BMVIT-UG 41-W2:

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

## Zuordnung zu Globalbudget-Maßnahmen (Bundesvoranschlag)

2018-BMLV-GB14.05-M1:

Verbesserung der Mobilität

## Problemdefinition

Gemäß § 7 ÖPNRV-G 1999 ist es Aufgabe des Bundes ein Grundangebot im Schienenpersonennah- und Regionalverkehr sicher zu stellen.

Aufgabe der Länder gemäß § 13 ÖPNRV-G 1999 ist es, Verkehrsleistungen zu beauftragen, die über das Grundangebot des Bundes hinausgehen.

Für die Sicherstellung des Grundangebots (gemäß § 7 ÖPNRV-G 1999) wurde vom Bund (im Wege der SCHIG mbH) u. a. ein Verkehrsdienstvertrag über die Bestellung und Erbringung gemeinwirtschaftlicher Leistungen mit der ÖBB-PV AG bis Ende 2019 für ganz Österreich abgeschlossen.

Die duale Bestellstruktur führte zu häufiger Kritik u. a. durch den Rechnungshof (z. B.: ein Grundtakt der Züge in einem Los unterliegt dem Verkehrsdienstvertrag Bund, Verstärkerzüge dem jeweiligen Landes Verkehrsdienstvertrag), sie erschwerte eine effiziente Entwicklung insbesondere des öffentlichen Schienenpersonennah- und Regionalverkehrs und förderte unterschiedlichste Parallelstrukturen.

Daher wurde von Bundesseite unter Einbeziehung der Finanzprokuratur ein Modell „Verkehrsdienstvertrag Neu“ aus-

gearbeitet, um künftig Synergien besser zu nutzen und den österreichischen Schienenverkehrsmarkt auf einen späteren potentiellen Wettbewerb vorzubereiten.

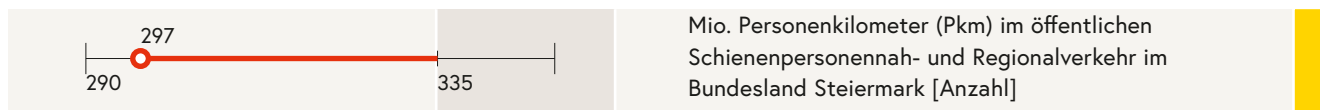
Nach diesem Modell soll pro Bundesland und pro Eisenbahnverkehrsunternehmen ein Verkehrsdienstvertrag (wiederum im Wege der SCHIG mbH) über die Bestellung eines Gesamtangebotes für den öffentlichen Schienenpersonennah- und Regionalverkehr abgeschlossen werden, wobei die Finanzierungsanteile der Gebietskörperschaften gemäß der Zuständigkeiten nach den Bestimmungen des ÖPNRV-G 1999 übernommen werden.

Mit der ÖBB-PV AG soll für das Land Steiermark ein solcher Verkehrsdienstvertrag mit Gültigkeit ab Fahrplanwechsel Dezember 2018 für 10 Jahre (unter gleichzeitigem Außer-Kraft-Treten der bisherigen vertraglichen Grundlagen) abgeschlossen werden.

Damit sollen im Rahmen der Sicherstellung eines leistungsfähigen und transparenten öffentlichen Schienenpersonenverkehrs für das Land Steiermark bedarfsgerechte, effiziente und hochwertige Schienenpersonenverkehrsdienste gewährleistet werden.

## Ziele

### Ziel 1: ■ Qualitätsverbesserung im öffentlichen Schienenpersonennah- und Regionalverkehr im Bundesland Steiermark



## Maßnahmen

1. Harmonisierung des dualen Bestellsystem

Beitrag zu Ziel 1

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

## Finanzielle Auswirkungen

in Tsd. Euro	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>	3.406	55.293	48.861	54.927	50.831	213.318
Plan	3.709	59.327	60.784	62.332	63.571	249.723
<b>Nettoergebnis</b>	-3.406	-55.293	-48.861	-54.927	-50.831	-213.318
Plan	-3.709	-59.327	-60.784	-62.332	-63.571	-249.723

### Erläuterungen

Gegenüber den Planaufwendungen sind in der Ist-Betrachtung folgende Abweichungen eingetreten:

- bis zum Abschluss des Verkehrsdienstvertrages konnten bei den endgültig vereinbarten Kostensätzen noch günstigere Konditionen mit dem Eisenbahnverkehrsunternehmen vereinbart werden
- die im Verkehrsdienstvertrag vereinbarten Wert-sicherungsindizes haben sich gegenüber dem Plan-szenarium in einigen Fällen anders entwickelt
- im Jahr 2020 wurden aufgrund der COVID-bedingten Mobilitätseinschränkungen nicht benötigte Leistungen zurückgenommen
- zur Erreichung verkehrs- und klimapolitischer Ziele wurden im Rahmen des Verkehrsdienstvertrages Leistungs-erweiterungen durchgeführt
- 2019 wurden einzelne Leistungen abbestellt und ab dann an ein anderes Eisenbahnverkehrsunternehmen vergeben, was im ggstdl. Verkehrsdienstvertrag zu geringeren Kosten führt

Zwischen Bund und Land wurde im Wesentlichen fixe Finanzierungsanteile vereinbart. Die tatsächlichen finanziellen Auswirkungen des Landes im Vergleich zu den Planwerten haben sich daher analog zu jenen des Bundes verhalten.

**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.

Der Evaluierungszeitraum ist geprägt durch die Auswirkungen der COVID-Pandemie. Vor allem in den Jahren 2020 und 2021 wurde durch die Maßnahmen der Bundesregierung zur Pandemiebekämpfung Mobilitätseinschränkungen verordnet. Fahrten im Öffentlichen Verkehr waren nur noch für systemrelevante Berufe erlaubt. Dadurch gingen in den Zeiten des Lockdowns die erbrachten Personenkilometer auf ein Minimum zurück. Auch in den Folgejahren gab es durch langfristig geändertes Nutzerverhalten (Homeoffice, Videokonferenzen) Fahrgastrückgänge. Der Zielzustand der Kennzahl der Zielerreichung der Maßnahme konnte daher rechnerisch nicht erreicht werden.

Aktuell wird das Vorpandemieniveau in etwa wieder erreicht und es ist ein starker Aufwärtstrend bei Benützung des Schienenpersonenverkehrs feststellbar. Um den Umstieg der Bevölkerung auf den öffentlichen Verkehr zu erreichen und um ein klimaneutrales Mobilitätssystem sicherzustellen werden weitere Leistungsausweitungen geplant. Der Verkehrsdienstevertrag sieht die Möglichkeit vor zusätzliche Leistungen im Ausmaß von 15% im Rahmen des Vertragsvollzugs zu bestellen, wodurch jedoch zusätzliche Kosten gegenüber den ursprünglichen Planungen entstehen.

Der Verkehrsdienstevertrag sieht eine umfangreiche Leistungskontrolle vor. Nicht erbrachte Leistungen werden nicht abgegolten, für mangelhaft erbrachte Leistungen werden entsprechende Abzüge geltend gemacht. Darüber hinaus ist ein entsprechendes Qualitätsmanagementsystem mit Bonus/Malus-Zahlungen vorgesehen. Das beauftragte Eisenbahnverkehrsunternehmen hat daher ein vitales Interesse eine hochwertige Leistung zu erbringen. Diese Regelungen haben sich bewährt und zu einer weiteren Verbesserung der Qualität der erbrachten Leistung geführt.

Im Evaluierungszeitraum wurde das Leistungsangebot um 4,3% ausgebaut. Damit konnten Taktverdichtungen und Ausweitungen im Tagesrand im gesamten Netz erreicht werden. Weiters wurde die Anschaffung neuer Triebfahrzeuge mit wesentlich verbesserten Qualitätsmerkmalen vorgesehen.

Die Harmonisierung des Bestellsystems hat die Abstimmung der Fahrplanplanung zwischen Bund und Land wesentlich verbessert und die Möglichkeit geschaffen rasch und flexibel auf Verkehrsbedürfnisse zu reagieren.

Haben sich Verbesserungspotentiale ergeben? Nein

### Weiterführende Informationen

Bericht der Abwicklungsstelle über die Bestellung gemeinschaftlicher Leistungen im Schienenpersonenverkehr 2021  
[www.parlament.gv.at/dokument/XXVII/III/1059/im-fname\\_1594752.pdf](http://www.parlament.gv.at/dokument/XXVII/III/1059/im-fname_1594752.pdf)



# Bestellung gemeinwirtschaftlicher Verkehrsdienstleistungen Vorarlberg

**Finanzjahr** 2017

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

## Zuordnung zu mittel- und langfristigen Strategien

Das Vorhaben dient der Erreichung der Ziele des „Mobilitätsmasterplans 2030 für Österreich“. Mit dem Ausbau der Bestellungen von Schienenpersonenverkehren soll die Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf eine klimagerechte Mobilitätsform gefördert werden.

## Zuordnung zu Wirkungszielen (Bundesvoranschlag)

2017-BMVIT-UG 41-W2:

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

## Zuordnung zu Globalbudget-Maßnahmen (Bundesvoranschlag)

2017-BMLVS-GB14.05-M2:

Verbesserung der Mobilität

## Problemdefinition

Gemäß § 7 ÖPNRV-G 1999 ist es Aufgabe des Bundes ein Grundangebot im Schienenpersonennah- und Regionalverkehr sicher zu stellen.

Aufgabe der Länder gemäß § 13 ÖPNRV-G 1999 ist es, Verkehrsleistungen zu beauftragen, die über das Grundangebot des Bundes hinausgehen.

Für die Sicherstellung des Grundangebots (gemäß § 7 ÖPNRV-G 1999) wurde vom Bund (im Wege der SCHIG mbH) u. a. ein Verkehrsdienstvertrag über die Bestellung und Erbringung gemeinwirtschaftlicher Leistungen mit der ÖBB-PV AG bis Ende 2019 für ganz Österreich abgeschlossen.

Die duale Bestellstruktur führte zu häufiger Kritik u. a. durch den Rechnungshof (z. B.: ein Grundtakt der Züge in einem Los unterliegt dem Verkehrsdienstvertrag Bund, Verstärkerzüge dem jeweiligen Landes Verkehrsdienstvertrag), sie erschwerte eine effiziente Entwicklung insbesondere des öffentlichen Schienenpersonennah- und Regionalverkehrs und förderte unterschiedlichste Parallelstrukturen.

Daher wurde von Bundesseite unter Einbeziehung der Finanzprokuratur ein Modell „Verkehrsdienstvertrag Neu“ ausgearbeitet, um künftig Synergien besser zu nutzen und den österreichischen Schienenverkehrsmarkt auf einen späteren potentiellen Wettbewerb vorzubereiten.

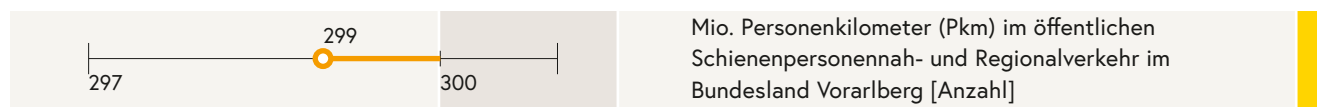
Nach diesem Modell soll pro Bundesland und pro Eisenbahnverkehrsunternehmen ein Verkehrsdienstvertrag (wiederum im Wege der SCHIG mbH) über die Bestellung eines Gesamtangebotes für den öffentlichen Schienenpersonennah- und Regionalverkehr abgeschlossen werden, wobei die Finanzierungsanteile der Gebietskörperschaften gemäß der Zuständigkeiten nach den Bestimmungen des ÖPNRV-G 1999 übernommen werden.

Mit der ÖBB-PV AG soll für das Land Vorarlberg ein solcher Verkehrsdienstvertrag mit Gültigkeit ab Fahrplanwechsel Dezember 2018 für 10 Jahre (unter gleichzeitigem Außer-Kraft-Treten der bisherigen vertraglichen Grundlagen) abgeschlossen werden.

Damit sollen im Rahmen der Sicherstellung eines leistungsfähigen und transparenten öffentlichen Schienenpersonenverkehrs für das Land Vorarlberg bedarfsgerechte, effiziente und hochwertige Schienenpersonenverkehrsdienste gewährleistet werden.

## Ziele

### Ziel 1: ■ Qualitätsverbesserung im öffentlichen Schienenpersonennah- und Regionalverkehr im Bundesland Vorarlberg



## Maßnahmen

1. Harmonisierung des dualen Bestellsystems

Beitrag zu Ziel 1

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

## Finanzielle Auswirkungen

in Tsd. Euro	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	1.266	20.558	19.991	26.812	68.627
Plan	0	1.419	24.074	24.627	25.194	75.314
<b>Nettoergebnis</b>	0	-1.266	-20.558	-19.991	-26.812	-68.627
Plan	0	-1.419	-24.074	-24.627	-25.194	-75.314

### Erläuterungen

Gegenüber den Planaufwendungen sind in der Ist-Betrachtung folgende Abweichungen eingetreten:

- bis zum Abschluss des Verkehrsdienstvertrages konnten bei den endgültig vereinbarten Kostensätzen noch günstigere Konditionen mit dem Eisenbahnverkehrsunternehmen vereinbart werden
- die im Verkehrsdienstvertrag vereinbarten Wertesicherungsindizes haben sich gegenüber dem Planzenarium in einigen Fällen anders entwickelt
- im Jahr 2020 wurden aufgrund der COVID-bedingten Mobilitätseinschränkungen nicht benötigte Leistungen zurückgenommen
- zur Erreichung verkehrs- und klimapolitischer Ziele wurden im Rahmen des Verkehrsdienstvertrages Leistungsausweitungen durchgeführt
- iZm mit der Nichtauslieferung geplanter Fahrzeuge (Talent3) kam es zu Abschlagszahlungen und damit geringeren Kosten

Zwischen Bund und Land wurde im Wesentlichen fixe Finanzierungsanteile vereinbart. Die tatsächlichen finanziellen Auswirkungen des Landes im Vergleich zu den Planwerten haben sich daher analog zu jenen des Bundes verhalten.

**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.

Der Evaluierungszeitraum ist geprägt durch die Auswirkungen der COVID-Pandemie. Vor allem in den Jahren 2020 und 2021 wurde durch die Maßnahmen der Bundesregierung zur Pandemiebekämpfung Mobilitätseinschränkungen verordnet. Fahrten im Öffentlichen Verkehr waren nur noch für systemrelevante Berufe erlaubt. Dadurch gingen in den Zeiten des Lockdowns die erbrachten Personenkilometer auf ein Minimum zurück. Auch in den Folgejahren gab es durch langfristig geändertes Nutzerverhalten (Homeoffice, Videokonferenzen) Fahrgastrückgänge. Der Zielzustand der Kennzahl der Zielerreichung der Maßnahme konnte daher rechnerisch nicht erreicht werden.

Aktuell wird das Vorpandemieniveau in etwa wieder erreicht und es ist ein starker Aufwärtstrend bei Benützung des Schienenpersonenverkehrs feststellbar. Um den Umstieg der Bevölkerung auf den öffentlichen Verkehr zu erreichen und um ein klimaneutrales Mobilitätssystem sicherzustellen werden weitere Leistungsausweitungen geplant. Der Verkehrsdienstevertrag sieht die Möglichkeit vor zusätzliche Leistungen im Ausmaß von 15% im Rahmen des Vertragsvollzugs zu bestellen, wodurch jedoch zusätzliche Kosten gegenüber den ursprünglichen Planungen entstehen.

Der Verkehrsdienstevertrag sieht eine umfangreiche Leistungskontrolle vor. Nicht erbrachte Leistungen werden nicht abgegolten, für mangelhaft erbrachte Leistungen werden entsprechende Abzüge geltend gemacht. Darüber hinaus ist ein entsprechendes Qualitätsmanagementsystem mit Bonus/Malus-Zahlungen vorgesehen. Das beauftragte Eisenbahnverkehrsunternehmen hat daher ein vitales Interesse eine hochwertige Leistung zu erbringen. Diese Regelungen haben sich bewährt und zu einer weiteren Verbesserung der Qualität der erbrachten Leistung geführt.

Im Evaluierungszeitraum wurde das Leistungsangebot um 3,7% ausgebaut. Damit konnten Taktverdichtungen und Ausweitungen im Tagesrand im gesamten Netz erreicht werden. Weiters wurde die Anschaffung neuer Triebfahrzeuge mit wesentlich verbesserten Qualitätsmerkmalen vorgesehen.

Die Harmonisierung des Bestellsystems hat die Abstimmung der Fahrplanplanung zwischen Bund und Land wesentlich verbessert und die Möglichkeit geschaffen rasch und flexibel auf Verkehrsbedürfnisse zu reagieren.

Haben sich Verbesserungspotentiale ergeben? Nein

### Weiterführende Informationen


Bericht der Abwicklungsstelle über die Bestellung gemeinschaftlicher Leistungen im Schienenpersonenverkehr 2021  
[www.parlament.gv.at/dokument/XXVII/III/1059/imfname\\_1594752.pdf](http://www.parlament.gv.at/dokument/XXVII/III/1059/imfname_1594752.pdf)





# Bündelung: Beihilfeprogramm Schienengüterverkehrsleistungen: Förderaufruf, Abschluss & Abwicklung von Förderverträgen mit Eisenbahnunternehmen 2018–2022

**Finanzjahr** 2018

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

Gemäß diesen strategischen Planungsdokumenten, wird die klare strategische Zielsetzung verfolgt, Güterverkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern (Verlagerungspolitik).

## Zuordnung zu mittel- und langfristigen Strategien

Das Vorhaben (Beihilfeprogramm für die Erbringung von Schienengüterverkehrsleistungen) steht im Zusammenhang mit dem Gesamtverkehrsplan (2012) bzw. dem Mobilitätsmasterplan 2030 für Österreich.

## Zuordnung zu Wirkungszielen (Bundesvoranschlag)

2018-BMVIT-UG 41-W2:  
Sicherung der Mobilität von Menschen, Gütern und Informationen unter Berücksichtigung ökologischer, sozialer und wirtschaftlicher Nachhaltigkeit

## 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 großen 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.

Bereits in der Vergangenheit wurden Maßnahmen zur Förderung des unbegleiteten Kombinierten Verkehrs und der Rollenden Landstraße ergriffen und auf Grundlage der VO (EWG) 1191/69

entsprechende Verträge über die Bestellung und Erbringung von gemeinwirtschaftlichen Leistungen im Kombinierten Verkehr und Gefahrgutverkehr mit den in Österreich tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen geschlossen. Mit Inkrafttreten der VO (EG) 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste wurde für den Bereich des Schienengüterverkehrs die VO 1191/69 mit Wirksamkeit vom 03.12.2012 außer Kraft gesetzt.

Daher wurde vom BMVIT (jetzt BMK) ein Förderprogramm für den Schienengüterverkehr ausgearbeitet und 2011 im Einvernehmen mit dem BMF als Beihilfe bei der Europäischen Kommission notifiziert. Das Förderprogramm für den Zeitraum Dezember 2012 bis 2017 wurde von der Europäischen Kommission mit Beschluss vom 25. Juli 2012 auf der Grundlage von Artikel 93 AEUV für mit dem Binnenmarkt vereinbar erklärt.

Die gegenständliche WFA (Bündelung) bezieht sich auf das Nachfolge-Förderprogramm (2018–2022).

Das geschätzte Volumen der Förderung betrug für das Jahr 2018 rund € 105 Mio.

Das geschätzte Volumen der Förderung betrug für das Jahr 2019 rund € 115 Mio.

Das geschätzte Volumen der Förderung betrug für das Jahr 2020 rund € 131 Mio.


Das geschätzte Volumen der Förderung betrug für das Jahr 2021 rund € 140 Mio.

Das geschätzte Volumen der Förderung betrug für das Jahr 2022 rund € 129 Mio.

Das neue Förderprogramm 2018–2022 für den Schienengüterverkehr wurde auf Basis von Studien erarbeitet, die vom BMK in Auftrag gegeben wurden. Wie bereits im Förderprogramm für den Zeitraum Dezember 2012 bis 2017 wird der nationale UKV stärker als der bilaterale UKV und der Transit gefördert und im Bereich des Wagenladungsverkehrs wird die Einzelwagenförderung weitergeführt.

## Ziele

**Ziel 1:** ■ **Sicherung des im EU-Vergleich hohen Anteils des Schienengüterverkehrs am Gesamttransportaufkommen (iZm Wirkungsziel 2 der UG 41, 2022)**

**Meilenstein**  Beibehalten des hohen Anteils des Schienengüterverkehrs am Gesamttransportaufkommen über dem EU-Schnitt: **zur Gänze erreicht**

## Maßnahmen

1. Erstellung, Abschluss und Abwicklung von Förderverträgen mit Eisenbahnverkehrsunternehmen für das Jahr 2018	Beitrag zu Ziel 1
2. Erstellung, Abschluss und Abwicklung von Förderverträgen mit Eisenbahnverkehrsunternehmen für das Jahr 2019	Beitrag zu Ziel 1
3. Erstellung, Abschluss und Abwicklung von Förderverträgen mit Eisenbahnverkehrsunternehmen für das Jahr 2020	Beitrag zu Ziel 1
4. Erstellung, Abschluss und Abwicklung von Förderverträgen mit Eisenbahnverkehrsunternehmen für das Jahr 2021	Beitrag zu Ziel 1
5. Erstellung, Abschluss und Abwicklung von Förderverträgen mit Eisenbahnverkehrsunternehmen für das Jahr 2022	Beitrag zu Ziel 1

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

## Finanzielle Auswirkungen

in Tsd. Euro	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>	29.650	108.411	130.068	140.433	145.138	553.700
Plan	105.237	115.237	131.004	140.283	129.283	621.044
<b>Nettoergebnis</b>	-29.650	-108.411	-130.068	-140.433	-145.138	-553.700
Plan	-105.237	-115.237	-131.004	-140.283	-129.283	-621.044

### Erläuterungen

Die genannten jährlichen Werkleistungen lagen jeweils unter 500.000 Euro.

Die finanziellen Auswirkungen (Werkleistungen) entsprechen dem Personalaufwand der SCHIG mbH für SGV geleistete Ist-Stunden bewertet mit dem Plan-Stundensatz DB1.

Die Abweichungen zu den Plan-Werten resultieren aus den geschätzten Leistungen des SGV-Personalaufwandes.

Die finanziellen Auswirkungen (Transferaufwand) entsprechen den Auszahlungen an die Abwicklungsstelle SCHIG mbH in den Kalenderjahren 2018 bis 2022.

Im Jahr 2018 kam es zu einem Sondereffekt, da die Zahlungen des BMK aus dem Bundesbudget an die SCHIG reduziert

wurden, um den in der ersten SGV-Programperiode aufgrund von Periodenverschiebungseffekten entstandenen Guthabenstand auf dem von der SCHIG im Auftrag des BMK verwalteten SGV-Treuhandkontos zu reduzieren. Die für das SGV-Programm im Jahr 2018 benötigten Fördermittel wurden daher zum Teil aus dem mit Ende 2017 bestehenden Guthabenstand bedeckt.

Die Abwicklungsstelle leistet die Auszahlungen an die EVU. Die Auszahlungen sind leistungsabhängig und stehen daher im Zusammenhang mit der erbrachten Schienengüterverkehrsleistung der Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Die Abweichungen zu den Plan-Werten resultieren aus den geschätzten Leistungen im Schienengüterverkehr.

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

## Wirkungsdimensionen

### Unternehmen

Im Rahmen der gegenständlichen Förderung wurden insbesondere jene Produktionsformen unterstützt, durch die bereits bisher ein großer Anteil an umweltfreundlichen Schienengüterverkehrsleistungen erbracht wurde, die aber aufgrund der gegenüber dem Straßengüterverkehr höheren systemimmanenten Kosten ohne öffentliche Unterstützung nicht in ausreichendem Ausmaß zu wettbewerbsfähigen Preisen angeboten werden können. Bei den Fördernehmern handelt es sich um Eisenbahnverkehrsunternehmen. Durch die gegenständliche Förderung wurde die Kostenstruktur im Schienengüterverkehr im Vergleich zur Straße positiv beeinflusst und damit konnte der Verkehrsträger Schiene wettbewerbsfähiger gemacht werden. Dadurch wurde jener Anteil des Güterverkehrs, der ohne Förderung des Schienengüterverkehrs auf der Straße

stattgefunden hätte, von der Straße auf die umweltfreundliche Schiene verlagert. Im Zusammenhang mit dem Vorhaben „Beihilfeprogramm für die Erbringung von Schienengüterverkehrsleistungen in bestimmten Produktionsformen in Österreich“ wurden an die Eisenbahnverkehrsunternehmen (Beihilfenehmer) im Durchschnitt pro Jahr rund 125,452 Millionen Euro, abhängig von den jährlichen Abrechnungsergebnissen, von der Abwicklungsstelle ausbezahlt.

### Umwelt

- Die sensiblen Landschafts- und Lebensräume der österreichischen Alpenregionen sind von den großen alpenquerenden Verkehrsströmen stark betroffen und die Bevölkerung sollte vor den gegebenen negativen Auswirkungen des Straßengüterverkehrs, wie die Beein-

trächtigung der Verkehrssicherheit, Lärm sowie Staus, möglichst geschützt werden. Darüber hinaus kann durch diese Zielsetzung auch ein Beitrag zum Erreichen der gemeinsamen europäischen Klimaziele geleistet werden. Im Zusammenhang mit dem Vorhaben „Beihilfeprogramm für die Erbringung von Schienengüterverkehrsleistungen in bestimmten Produktionsformen in Österreich“ wurden folgende Anzahl an LKW-Fahrten vermieden: 2018: rund 3,374 Millionen LKW-Fahrten. 2019: rund 3,322 Millionen LKW-Fahrten. 2020: rund 3,167 Millionen LKW-Fahrten. 2021: rund 3,531 Millionen LKW-Fahrten. 2022: rund 3,491 Millionen LKW-Fahrten. Außerdem wurden durch die erbrachten Verkehrsleistungen folgende externe Kosten vermieden: 2018: rund 330,991 Millionen Euro. 2019: rund 326,978 Millionen Euro. 2020: rund 311,810 Millionen Euro. 2021: rund 345,216 Millionen Euro. 2022: rund 344,146 Millionen Euro. Anhand der durchschnittlich in den Jahren 2018 bis 2022 erbrachten Transportleistung (tkm) im Schienengüterverkehr (im Durchschnitt ca. 14 Milliarden tkm pro Jahr) sowie auf Basis der Emissionszahlen des Umweltbundesamtes (Stand Juli 2023) können unter

der Annahme, dass bei Nichtumsetzung des Vorhabens der gesamte förderfähige Schienengüterverkehr auf die Straße verlagert würde, folgende Umweltauswirkungen abgeschätzt werden: pro Jahr im Durchschnitt: ca. 1,2 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>, ca. 2.270 Tonnen Stickoxide Nox und rund 100 Tonnen Feinstaubpartikel PM 10. Auf den Schienengüterverkehr entfallen bei einer jährlichen Transportleistung in Höhe von ca. 14 Milliarden tkm pro Jahr im Durchschnitt ca. 40.000 Tonnen CO<sub>2</sub>, ca. 140 Tonnen Nox und ca. 14 Tonnen PM 10. Daraus lässt sich abschätzen, dass mit dem SGV-Programm folgende Umweltauswirkungen vermieden werden konnten (Differenz aus Straße und Schiene): pro Jahr im Durchschnitt: ca. 1,2 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>, ca. 2.128 Tonnen Stickoxide Nox und ca. 85 Tonnen Feinstaubpartikel PM 10. Im Hinblick auf die Stickoxide ist festzuhalten, dass das BMK ex ante eine realistische Abschätzung vorgenommen hat. Bezüglich der in der WFA enthaltenen Feinstaubpartikel PM 2,5 und Treibhausgase liegen keine Daten und somit keine Vergleichswerte vor.

## Gesamtbeurteilung des Erfolgs des Vorhabens

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

Die strategische Zielsetzung, Güterverkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern, kann durch das Vorhaben erreicht werden. Diese betreffen jene Formen des Schienengüterverkehrs, die aufgrund ihrer Kostenstruktur am stärksten der Konkurrenz und dem Wettbewerb mit der Straße ausgesetzt sind. Die Beihilfen leisten einen Beitrag zur Deckung zusätzlicher Kosten, die im Schienengüterverkehr, jedoch nicht im Straßenverkehr anfallen. Damit werden auch die im Schienengüterverkehr wesentlich geringeren externen Kosten berücksichtigt. Im Rahmen der gegenständlichen Beihilfen wurden insbesondere jene Produktionsformen unterstützt, durch die bereits bisher ein großer Anteil an umweltfreundlichen Schienengüterverkehrsleistungen in Österreich erbracht wurde, die aber aufgrund der gegenüber dem Straßengüterverkehr höheren systemimmanenten Kosten ohne öffentliche Unterstützung nicht bzw. nicht in ausreichendem Ausmaß zu wettbewerbsfähigen Preisen angeboten werden können.

Die EK hat das von Österreich angemeldete Beihilfeprogramm erstmals im Jahr 2012 für mit dem Binnenmarkt vereinbar er-

klärt. Im Rahmen des ersten Beihilfeprogramms wurden bis inkl. 2017 Förderverträge mit den einzelnen Eisenbahnverkehrsunternehmen abgeschlossen, die Schienengüterverkehrsleistungen im Einzelwagenverkehr (EWV), im unbegleiteten kombinierten Verkehr (UKV) und in der rollenden Landstraße (RoLa) erbringen.

Von 1.1.2018 bis 31.12.2022 lief das Nachfolge-Förderprogramm: „Beihilfeprogramm für die Erbringung von Schienengüterverkehrsleistungen in bestimmten Produktionsformen in Österreich 2018-2022“.

Die Umsetzung des Vorhabens beginnt jeweils mit jährlichen Aufrufen zur Einreichung von Förderanträgen auf der Website des BMK sowie der Abwicklungsstelle SCHIG mbH. Nach der Veröffentlichung der jährlichen Aufrufe wurden bei Erfüllung aller Voraussetzungen Verträge gemäß den Sonderrichtlinien in den Jahren 2018 bis inkl. 2022 abgeschlossen.

Angesichts der volkswirtschaftlichen Entwicklung im Rahmen der Pandemie und der sehr schwierigen Situation im Schienengüterverkehr und des hohen Risikos, dass der Schienengüterverkehr ohne zusätzliche Unterstützungsmaßnahmen Marktanteile gegenüber der Straße zu verlieren drohte, wurde

der Schienengüterverkehr während der Covid-19-Krise anhand erhöhter Fördersätze verstärkt unterstützt.

Neben der Förderung der Produktionsformen Einzelwagenverkehr und Kombinierten Verkehrs wurde im gesamten Schienengüterverkehr ab März 2020 das Infrastrukturbenützungsentgelt gemäß EU-Verordnung 2020/1429 ausgesetzt. Somit konnte der Schienengüterverkehr während der Pandemie zusätzlich unterstützt werden.

Im Zusammenhang mit dem Vorhaben wurden an die Eisenbahnverkehrsunternehmen (Beihilfenehmer) im Durchschnitt pro Jahr rund 125,452 Millionen Euro, abhängig von den jährlichen Abrechnungsergebnissen, von der Abwicklungsstelle ausbezahlt.

Mit der SGV-Förderung wurde der angestrebte hohe Anteil des Schienengüterverkehrs am Gesamttransportaufkommen sichergestellt. Die Zielsetzung, in Österreich den überdurchschnittlich hohen Anteil des Schienengüterverkehrs am Gesamttransportaufkommen zu halten, wurde erreicht. Die österreichische Verlagerungspolitik von der Straße auf die Schiene zeigt mit einem im internationalen und europäischen Vergleich überproportional hohen Anteil von rund 30 % im Modal Split Erfolg (EU27-Durchschnitt 2021: 17 %). Gemäß Eurostat befindet sich Österreich nach Litauen und der Slowakei auf Platz 3.

Dieser Wert ist das Resultat der im Rahmen der österreichischen Verkehrspolitik gesetzten Maßnahmen und insbesondere der SGV-Förderung, mit dem Meilenstein den im Vergleich zum EU-Durchschnitt hohen Modal Split Anteil der Schiene im Güterverkehr in Höhe von rund 30 % beizubehalten. Modal Split Schiene 2018: 31,5 %, 2019: 30,8 %, 2020: 29,7 %, 2021: 30,0 % und 2022: 30,2 %.

Im Zeitraum 2018 bis 2022 konnten mit den geförderten Schienengüterverkehren jeweils mehr als 3,4 Millionen LKW-Fahrten pro Jahr vermieden werden.

Das SGV-Förderprogramm wird auch im Zeitraum 2023 bis 2027 fortgesetzt und wird den Kombinierten Verkehr und den Einzelwagenverkehr weiterhin unterstützen.

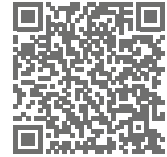
**Haben sich Verbesserungspotentiale ergeben? Nein**

#### **Weiterführende Informationen**

Nachfolge-Förderungsprogramm „Schienengüterverkehr 2023-2027“

[www.bmk.gv.at/themen/verkehr/eisenbahn/foerderungen/sgv-plus/2024.html](http://www.bmk.gv.at/themen/verkehr/eisenbahn/foerderungen/sgv-plus/2024.html)

# Bündelung: Mauttarifverordnung 2017 mit Mauttarifverordnung 2018



**Finanzjahr** 2017

**Vorhabensart**  Verordnung

## Zuordnung zu mittel- und langfristigen Strategien

Die durch Maßnahme 2 „Änderung der Tarife der fahrleistungsabhängigen Maut 2018“ erzielten Mehreinnahmen aus der Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung auch für Fahrzeuge mit der EURO-Emissionsklasse VI werden zweckgebunden zur nachhaltigen Gestaltung des Verkehrs für die Finanzierung der Verkehrsdienstverträge im Schienenpersonenverkehr verwendet. Dementsprechend ist davon auszugehen, dass das Vorhaben zur Umsetzung der im Regierungsprogramm 2017–2022 genannte Maßnahme „Weitere Investitionen in den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur“ und hierbei insbesondere „Verdichtung der Intervalle bei öffentlichen Nahverkehrsmitteln durch Abschluss neuer Verkehrsdienstverträge“ und dementsprechend auch zum SDG „9.1 Eine hochwertige, verlässliche, nachhaltige und widerstandsfähige

Infrastruktur aufbauen, einschließlich regionaler und grenzüberschreitender Infrastruktur, um die wirtschaftliche Entwicklung und das menschliche Wohlergehen zu unterstützen, und dabei den Schwerpunkt auf einen erschwinglichen und gleichberechtigten Zugang für alle legen“ beigetragen hat.

## Zuordnung zu Wirkungszielen (Bundesvoranschlag)

2017-BMVIT-UG 41-W2:

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

## Zuordnung zu Globalbudget-Maßnahmen

**(Bundesvoranschlag)**

2017-BMVIT-GB41.01-M1:

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

## Problemdefinition

Das Bundesstraßen-Mautgesetz 2002 (BStMG) sieht eine jährliche Valorisierung der fahrleistungsabhängigen Mauttarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten und des Vermittlungsentgeltes für die von der Schienen-Control-GmbH durchzuführenden Vermittlungsverfahren zwischen Mautgläubiger und Mautdienstanbieter vor. Die Tarifgestaltung zur Anlastung der Infrastrukturkosten für die schadstoffärmsten Kraftfahrzeuge der EURO-Emissionsklasse VI soll bis einschließlich 2020 durch Berücksichtigung eines jährlich neu festzusetzenden Tarifabschlages so erfolgen, dass die aus der nach EURO-Emissionsklassen differenzierten Festsetzung der Mauttarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten resultierenden Maut-einnahmen jährlich jeweils in der Größenordnung von 20 Millionen Euro geringer ausfallen als bei einer nicht nach EURO-Emissionsklassen differenzierten Festsetzung der Mauttarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten.

Bei der Anlastung der Infrastrukturkosten soll für Fahrzeuge der EURO-Emissionsklasse VI auch im Jahr 2019 ein Tarifbonus in der Größenordnung von 20 Millionen Euro vorgesehen werden.

Für Fahrzeuge der EURO-Emissionsklasse VI wird in zwei Schritten eine Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung vorgesehen.

## Ziele

**Ziel 1:** ■ **Valorisierte Mauttarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten**

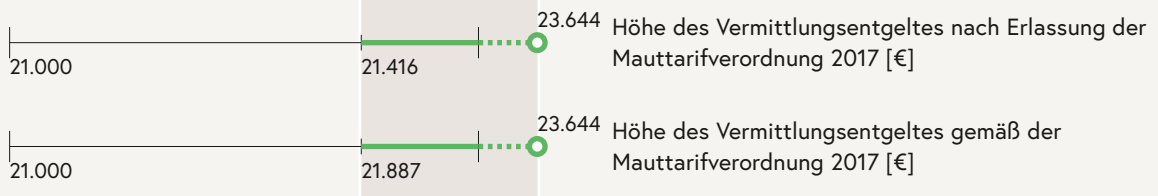
**Meilenstein** ○ Geänderte fahrleistungsabhängige Mauttarife: **überplanmäßig erreicht**

**Ziel 2:** ■ **Neufestsetzung des Mauttarifabschlages für Fahrzeuge der EURO-Emissionsklasse VI bei der Anlastung der Infrastrukturkosten**

**Meilenstein** ○ Höhe des Abschlags auf die Tarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten für Kraftfahrzeuge der EURO-Emissionsklasse VI (Mauttarifverordnung 2017): **zur Gänze erreicht**

**Meilenstein** ○ Höhe des Abschlags auf die Tarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten für Kraftfahrzeuge der EURO-Emissionsklasse VI (Mauttarifverordnung 2018): **zur Gänze erreicht**

**Ziel 3:** ■ **Valorisiertes Vermittlungsentgelt für die von der Schienen-Control-GmbH durchzuführenden Vermittlungsverfahren**



**Meilenstein** ○ Geänderte Höhe des Vermittlungsentgeltes durch Erlassung der Mauttarifverordnung 2017 und Mauttarifverordnung 2018: **überplanmäßig erreicht**

**Ziel 4:** ■ **Schrittweise Einführung der Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung für Fahrzeuge der EURO-Emissionsklasse VI**

**Meilenstein** ○ Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung für Fahrzeuge der EURO-Emissionsklasse VI: **zur Gänze erreicht**

## Maßnahmen

1. Änderung der Tarife der fahrleistungsabhängigen Maut 2017	Beitrag zu Zielen 1, 2
2. Änderung der Tarife der fahrleistungsabhängigen Maut 2018	Beitrag zu Zielen 1, 2, 4
3. Anpassung der Höhe des Vermittlungsentgeltes	Beitrag zu Ziel 3

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

## Finanzielle Auswirkungen

in Tsd. Euro	2017	2018	2019	2020	2021	Gesamt
<b>Erträge</b>	<b>0</b>	<b>2.712</b>	<b>4.327</b>	<b>11.236</b>	<b>19.960</b>	<b>38.235</b>
Plan	0	-9.819	5.495	18.487	16.951	31.114
<b>Aufwendungen gesamt</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Plan	0	0	0	0	0	0
<b>Nettoergebnis</b>	<b>0</b>	<b>2.712</b>	<b>4.327</b>	<b>11.236</b>	<b>19.960</b>	<b>38.235</b>
Plan	0	-9.819	5.495	18.487	16.951	31.114

### 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. 7 Millionen Euro höhere Erträge als geplant. Dies ist neben jährlichen Fahrleistungssteigerungen (mit Ausnahme des Corona-Jahres 2020) v.a. dadurch zu erklären, dass stets jährliche Valorisierungen der Tarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten gemäß § 9 Abs. 13 BStMG durchgeführt wurden. Dass die Ist-Erträge 2018 weit über den Planerträgen 2018 liegen, ist im Wesentlichen dadurch zu erklären, dass es zu einer anderen Fahrleistungsentwicklung gekommen ist, als ursprünglich angenommen

wurde. Dass die Ist-Erträge 2019 unter den Planerträgen 2019 liegen, ist im Wesentlichen auch dadurch zu erklären, dass es zu einer anderen Fahrleistungsentwicklung gekommen ist, als ursprünglich angenommen wurde. Dass die Ist-Erträge 2020 unter den Planerträgen 2020 liegen, ist im Wesentlichen durch den coronabedingten Fahrleistungsrückgang im Jahre 2020 zu erklären.

Hinweis: Die Mauttarifverordnung 2017 war nur zwischen 01.01.2018 und 31.12.2018 und die Mauttarifverordnung 2018 war nur zwischen 01.01.2019 und 31.12.2019 in Kraft. Die finanziellen Auswirkungen der Jahre 2020 und 2021 ergeben sich jeweils aufgrund der in den Mauttarifverordnungen 2019 und 2020 verordneten Tarife. Die Planauswirkungen im Jahre 2018 entsprechen den Planauswirkungen in der WFA zur Mauttarifverordnung 2017. Die Planauswirkungen in den Jahren 2020 und 2021 entsprechen den Planauswirkungen in der WFA zur Mauttarifverordnung 2018.

## Wirkungsdimensionen

### Unternehmen

Von den Tarifmaßnahmen waren lt. WFA ca. 50.000 bis 60.000 Unternehmen betroffen. Die Angabe einer durchschnittlichen Kostenbelastung ist nicht aussagekräftig, da die das einzelne Unternehmen treffende zusätzliche Kostenbelastung durch Erhöhung der Mauttarife von der Zahl der auf dem mautpflichtigen

Straßennetz eingesetzten Transportfahrzeuge abhängt. Generell ist davon auszugehen, dass die durch die Tarifmaßnahmen verursachten Kosten an die Auftraggeber der Unternehmen, die Transporte über das mautpflichtige Straßennetz durchführen überwält werden können.

## Gesamtbeurteilung des Erfolgs des Vorhabens

Die erwarteten Wirkungen des Gesamtvorhabens sind überplanmäßig eingetreten.

Die Ziele 1 („Valorisierte Mauttarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten“) und 3 („Valorisiertes Vermittlungsentgelt für die von der Schienen-Control-GmbH durchzuführenden Vermittlungsverfahren zwischen Mautgläubiger und Maut-



dienstanbieter“) wurden überplanmäßig erreicht. Die Ziele 2 („Neufestsetzung des Mauttarifabschlages für Fahrzeuge der EURO-Emissionsklasse VI bei der Anlastung der Infrastrukturkosten“) und 4 („Einführung der Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung für Fahrzeuge der EURO-Emissionsklasse VI im Wege der Mauttarife in zwei Schritten“) wurden planmäßig erreicht.

Bei den finanziellen Auswirkungen des Bundes wurden über den Evaluierungszeitraum kumuliert um ca. 7 Millionen Euro höhere Erträge als geplant erzielt. Dies entspricht kumuliert ca. 23% 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 stets durchgeführt wurden (2017: +0,8%; 2018: + 1,0%; 2019: +2,2%; 2020: + 2,1%; 2021: +1,5%; 2022: +1,4%; 2023: +2,8%). 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 überplanmäßigen Erreichung der wesentlichsten Ziele und der Erzielung überplanmäßiger Erträge bei den finanziellen Auswirkungen des Bundes ergibt sich, dass bei einer Gesamtbetrachtung des Vorhabens die Wirkungen des Gesamtvorhabens überplanmäßig eingetreten sind.

**Haben sich Verbesserungspotentiale ergeben? Nein**

### **Weiterführende Informationen**

Mauttarifverordnung 2019

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

Mauttarifverordnung 2018

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

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)

Mauttarifverordnung 2017

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

Mauttarifverordnung 2020

[ris.bka.gv.at/eli/bgbl/II/2020/555](http://ris.bka.gv.at/eli/bgbl/II/2020/555)

Richtlinie 1999/62/EG

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

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)

Fahrleistungsabhängige Maut (GO-Maut)

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

Mautordnung

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



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


UG 43 – Klima, Umwelt und Energie



# Bündelung: Richtlinie für eine Zuschussförderung zur Einrichtung von Energiemanagementsystemen (EnMS) in KMU



**Finanzjahr** 2018

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

## Zuordnung zu mittel- und langfristigen Strategien

Für KMU bietet Energiemanagement die Chance, Energieverbrauchsquellen im eigenen Betrieb systematisch aufzuspüren und, wo möglich, dauerhaft zu reduzieren. Damit wird ein Bei-

trag zur Erreichung der europäischen und nationalen Zielen der Energieeffizienz und Energieeinsparung geleistet.

## Zuordnung zu Wirkungszielen (Bundesvoranschlag)

2018-BMNT-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 und Bergbau

## Problemdefinition

Gemäß § 2 Abs. 1 Z 2 Bundesgesetz, mit dem zusätzliche Mittel aus dem von der Energie-Control Austria verwalteten Sondervermögen bereitgestellt werden, BGBl. I Nr. 108/2017, sind 5 Millionen Euro des von der Energie-Control Austria verwalteten Sondervermögens für Förderungen auf Grund des KMU-Förderungsgesetzes für die Einrichtung von Energiemanagementsystemen in Unternehmen mit weniger als 250 Mitarbeitern zu verwenden. Die gegenständliche Förderrichtlinie dient der Umsetzung dieser Bestimmung.

### Bündelung 2022:

Beim Start der Förderschiene im Jahr 2018 war ein Zeitrahmen von 5 Jahren vorgesehen. Aufgrund der Verzögerung in der Umsetzung des rechtlichen Rahmens des Energieeffizienzgesetzes sind jedoch noch Mittel iHv rund 2,8 Millionen Euro zur Verfügung, die nicht bis Ende der ursprünglich geplanten

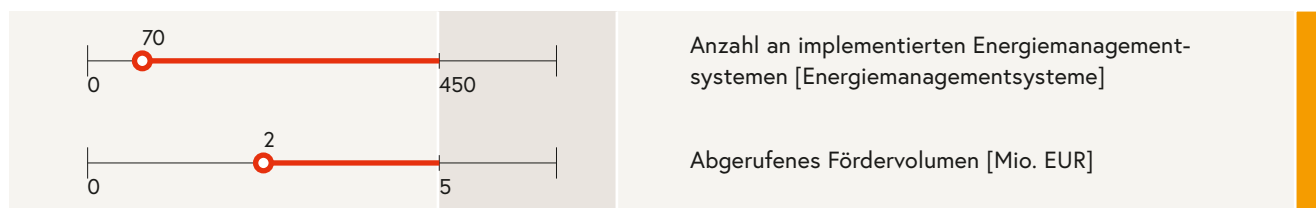
Laufzeit bis 2023 abgeholt werden. Nunmehr wird eine Verlängerung der Förderschiene bis in das Jahr 2025 avisiert und die noch übrigen Mittel werden auf die Folgejahre (2023-2025) aufgeteilt. Es erfolgt keine zusätzliche budgetäre Belastung des Bundeshaushalts. Die Bedeckung erfolgt aus den laufenden Veranschlagungen gem. BFRG/BFG (43.01.05 Klima und Energie).

### Bündelung 2024:

Aufgrund der Ergebnisse der internen Evaluierung und des verfügbaren Budgets wird eine Verlängerung der Förderschiene bis in das Jahr 2026 avisiert und die noch übrigen Mittel werden auf die Folgejahre (2024-2026) aufgeteilt. Es erfolgt keine zusätzliche budgetäre Belastung des Bundeshaushalts. Die Bedeckung erfolgt aus den laufenden Veranschlagungen gem. BFRG/BFG (43.01.05 Klima und Energie).

## Ziele

### Ziel 1: ■ Förderung von Energiemanagementsystemen in Unternehmen



## Maßnahmen

1. Erlassen von Förderrichtlinien für EnMS in KMU	Beitrag zu Ziel 1	■
2. Verlängerung der Richtlinie EnMS in KMU	Beitrag zu Ziel 1	■
3. Anpassung der Richtlinie an die aktuellen beihilfenrechtlichen Grundlagen	Beitrag zu Ziel 1	■

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

## Finanzielle Auswirkungen

in Tsd. Euro	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>	216	382	747	426	510	2.281
Plan	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	5.000
<b>Nettoergebnis</b>	-216	-382	-747	-426	-510	-2.281
Plan	-1.000	-1.000	-1.000	-1.000	-1.000	-5.000

### Erläuterungen

Beim Start der Förderschiene und der entsprechenden ursprünglichen WFA aus dem Jahr 2018 wurde mit Werkleistungen bzw. Transferaufwänden in den Jahren 2018–2022 i.H.v. 100.000 Euro bzw. 900.000 Euro gerechnet. Die Förderschiene wurde im Jahr 2022 verlängert, da nach vier Jahren Laufzeit aufgrund der Verzögerung in der Umsetzung des rechtlichen Rahmens des Energieeffizienzgesetzes noch Mittel iHv rund 2,8 Millionen Euro zur Verfügung standen, die nicht bis Ende der ursprünglich geplanten Laufzeit bis 2023 abgeholt werden würde. Die übrigen Mittel wurden aufgeteilt wie folgt: Werkleistungen 2022: 75.000 Euro, 2023: 45.000 Euro, 2024: 49.000 Euro, 2025:

18.000 Euro und Transferaufwendungen 2022: 900.000 Euro, 2023: 900.000 Euro, 2024: 900.000 Euro, 2025: 453.000 Euro.

Tatsächlich sind finanzielle Auswirkungen in Form von Werkleistungen in der Höhe von 36.300 Euro, 30.780 Euro, 85.350 Euro, 74.500 Euro, 43.400 Euro und 42.950 Euro in den Jahren 2018-2023 und in Form von Transferaufwendungen i.H.v. 179.477 Euro, 351.192 Euro, 662.375 Euro, 350.634 Euro, 466.582 Euro und 235.376 Euro aufgetreten.

Die Gründe für die Abweichungen seien auf eine unzureichende Einbettung des Programms in bestehende Förderstrukturen und

-netzwerke sowie mangelnde regulatorische und ökonomische Anreize für KMU, EnMS zu implementieren zurückzuführen. Zudem gäbe es im Bereich der Energieberatung bereits vergleichbare Angebote auf der Länderebene.

Die Bedeckung erfolgt aus dem Sondervermögen der Energie-Control Austria. Gemäß § 1 Bundesgesetz, mit dem zusätzliche Mittel aus dem von der Energie-Control Austria verwalteten Sondervermögen bereit gestellt werden, waren 23 Millionen Euro bis spätestens 1. August 2017 und weitere 10 Millionen Euro bis spätestens 1. November 2017 an den Bund zu überweisen. Davon sind gemäß § 2 Abs. 1 Z 2 leg. cit. 5 Millionen Euro für die vorliegende Förderung zu verwenden. Aus diesen Mitteln wird auch die

Implementierung, Abwicklung, Evaluierung und Information zur Förderschiene abgedeckt.

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

Die Bedeckung erfolgt(e) gemäß § 2 Abs. 1 Z 2 Bundesgesetz, mit dem zusätzliche Mittel aus dem von der Energie-Control Austria verwalteten Sondervermögen bereit gestellt werden, BGBl. I Nr. 108/2017, und wonach 5 Millionen Euro des von der Energie-Control Austria verwalteten Sondervermögens für Förderungen auf Grund des KMU-Förderungsgesetzes für die Einrichtung von Energiemanagementsystemen in Unternehmen mit weniger als 250 Mitarbeitern verwendet werden.

## Wirkungsdimensionen

### Unternehmen

Im Durchschnitt betrug die Förderhöhe der abgeschlossenen Projekte 16.419 Euro. Die Förderhöhe „Beratung“ pro Projekt betrug im Durchschnitt 15.905 Euro und die Förderhöhe „Investitionen“ pro Projekt 4.302 Euro. In 56% der geförderten Fälle konnte bis zum Projektabschluss eine Zertifizierung des EnMS nach ISO 50001 erlangt werden. Die Förderungen wirkten sich nach Wahrnehmung der befragten Fördernehmer\*innen auch positiv auf die Energieversorgungssicherheit und Wettbewerbsfähigkeit aus.

### Umwelt

Durchschnittlich konnte der jährliche Energieverbrauch pro Unternehmen lt. Angaben der Fördernehmer\*innen um 171,8 MWh reduziert werden. Die Einsparungen entsprechen 21% des in den Energie-Audits ermittelten Verbrauchs bzw. 45 Tonnen CO<sub>2</sub> pro Jahr und Unternehmen. Die Implementierung eines EnMS sowie die durchgeführten Audits und in Anspruch genommenen Beratungsleistungen leisteten aus Sicht der befragten Fördernehmer\*innen jeweils entscheidende Beiträge zu den erzielten Energieeinsparungen.

## Gesamtbeurteilung des Erfolgs des Vorhabens

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

Das Programm half den Fördernehmer\*innen einen auf ihre Bedürfnisse zugeschnittenen Einstieg in das Energiemanagement zu finden. Eine Auswahl an erfolgreichen Implementierungen von EnMS in KMUs sind in der Broschüre auf der BMK Homepage dazu zu finden: [www.bmk.gv.at/themen/klima\\_umwelt/energiewende/energieeffizienz/kmu\\_foerderung.html](http://www.bmk.gv.at/themen/klima_umwelt/energiewende/energieeffizienz/kmu_foerderung.html)

Auszug aus dem Evaluierungsbericht (der auf der BMK Homepage verlinkt bzw. veröffentlicht wird):

Die Nachfrage nach den Förderungen fiel deutlich geringer aus als erwartet. Die erzielten Wirkungen, hohe Zufriedenheit und die Inanspruchnahme aller Fördergegenstände lassen vermuten, dass grundsätzlich ein Bedarf für EnMS in KMU (wenngleich

nicht in allen Unternehmen) besteht, aber eine mangelnde Bekanntheit des Programms und/oder ein geringes Bewusstsein für die Vorteile von EnMS letztlich zu einer geringen Nachfrage beitragen.

Die Auswertung zeigt, dass im Rahmen der geförderten Projekte signifikante Energieeinsparungspotenziale identifiziert werden konnten, die den Unternehmen in vielen Fällen gar nicht oder nur teilweise bekannt waren. Den Rückmeldungen aus der Befragung zufolge, die im Zuge der beauftragten Evaluierung erfolgte, haben die meisten Unternehmen mit abgeschlossenen Projekten bereits konkrete Maßnahmen zur Reduktion des Energieverbrauchs getätigt. Durchschnittlich konnte der jährliche Energieverbrauch pro Unternehmen um 171,8 MWh reduziert werden. Die Einsparungen entsprechen 21% des in den Energie-Audits ermittelten Verbrauchs bzw. 45

Tonnen CO<sub>2</sub> pro Jahr und Unternehmen. Die Implementierung eines EnMS sowie die durchgeführten Audits und in Anspruch genommenen Beratungsleistungen leisteten aus Sicht der befragten Fördernehmer\*innen jeweils entscheidende Beiträge zu den erzielten Energieeinsparungen.

Das Programmmanagement konnte mit dem Förderprogramm ein niederschwelliges Angebot für KMU schaffen, das den geförderten Unternehmen einen flexiblen Einstieg in das Energiemanagement ermöglichte. In 56 % der geförderten Fälle konnte bis zum Projektabschluss eine Zertifizierung des EnMS nach ISO 50001 erlangt werden. Die Förderungen wirkten sich nach Wahrnehmung der befragten Fördernehmer\*innen auch positiv auf die Energieversorgungssicherheit und Wettbewerbsfähigkeit aus. Auf einer strategischen Ebene konnten somit alle Programmziele weitgehend erreicht werden. In Bezug auf die operativen Ziele wurden im vorgesehenen Zeitraum pro Jahr 28 (Zielwert: 90) Projekte gefördert, in Summe 70 (Zielwert: 450) EnMS implementiert und die Fördermittel zur Hälfte ausgeschöpft.

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

Für die verbleibende Laufzeit des Programms sind Kommunikationsmaßnahmen zur Verbesserung der Sichtbarkeit empfehlenswert, wobei hier auf bestehende Strukturen und Netzwerke zurückgegriffen werden soll. Für die Weiterentwicklung von Förderungen für die Einrichtung von EnMS empfiehlt es sich in der Energieberatung die für KMU gestaltete Norm ISO 50005 zukünftig stärker in Betracht zu ziehen, da dies u. a. ein mehrstufiges Verfahren bietet.

In Bezug auf Anreize besteht noch großes Potenzial, über Anpassungen der Förder- und Vergabekriterien, die Attraktivität von EnMS zu erhöhen.

#### **Weiterführende Informationen**

Evaluierungsbericht der KMU Forschung Austria

BMK Homepage EnMS in KMU

[www.bmk.gv.at/themen/klima\\_umwelt/energie-wende/energie-effizienz/kmu\\_foerderung.html](http://www.bmk.gv.at/themen/klima_umwelt/energie-wende/energie-effizienz/kmu_foerderung.html)



# Bündelung: UFG – Konjunkturpaket (BBG 2022): Festlegung des Zusagerahmens für die SANOFF und UFI für die Jahre 2021–2025



**Finanzjahr** 2021

**Vorhabensart**  Bundesgesetz

## Zuordnung zu mittel- und langfristigen Strategien

Das Ziel der österreichischen Klima- und Energiestrategie ist die Klimaneutralität bis 2040. Um dieses Ziel zu erreichen muss auch der Wärmesektor auf eine zukunftsfähige, ökonomische, sozial verträgliche und sichere Energieversorgung auf Basis von erneuerbaren Energieträgern ausgerichtet werden.

Im Zusammenhang mit den klimapolitischen Herausforderungen zur Erreichung der Klimaneutralität im Jahr 2040 und den Umstellungserfordernissen im Rahmen der Dekarbonisierung des Gebäudesektors werden die Zusagerahmen für die Umweltförderung im Inland fortgeschrieben. Die Umweltförderung im Inland zielt auf den Schutz der Umwelt und der menschlichen Gesundheit durch einen effizienten Einsatz von Energie und Ressourcen, durch Steigerung des Anteils von erneuerbaren Energieträgern oder biogenen Rohstoffen sowie durch andere Maßnahmen zur Reduktion von Belastungen in Form von sonstigen Treibhausgasemissionen, umweltbelastenden Emissionen oder Abfällen.

Die Förderungen von thermischen Sanierungsmaßnahmen, des Heizkesseltausch und der Umweltförderung im Inland tragen zu den SDG-Ziele 7.2 und 7.3 bei, indem die geförderten Maßnahmen eine Reduktion des Energiebedarfs von Gebäuden sowie von Treibhausgasemissionen und Luftschadstoffen aus Heizungsanlagen im privaten Bereich sowie in der Industrie bewirken. Damit wird der Anteil erneuerbarer Energie am globalen

Energiemix deutlich erhöht und die weltweite Steigerungsrate der Energieeffizienz unterstützt.

## Zuordnung zu Wirkungszielen (Bundesvoranschlag)

2021-BMK-UG 43-W1:

Stärkung der innovativen Umwelt- und Energietechnologien, green jobs (Arbeitsplätze im Sektor Umwelt-, Klima- und Ressourcenschutz) und der ökologischen (öffentlichen) Beschaffung zur Steigerung der Nachhaltigkeit in Produktion, Dienstleistung und Konsum

2021-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)

2021-BMK-GB43.01-M1:

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

2021-BMK-GB43.02-M1:

Förderung und Unterstützung green jobs/Umwelt- und Energietechnologie und des nationalen Aktionsplans für nachhaltige öffentliche Beschaffung (naBe)



## Problemdefinition

UFG-Novelle 2020 Konjunkturpaket:

Die aktuelle Periode zur Festlegung von Zusagerahmen für die Zwecke der Sanierungsoffensive (Förderung von thermischen Sanierungsmaßnahmen sowie des Ersatzes von fossilen Heizkessel durch erneuerbare Heizsysteme) endet 2020.

Im Hinblick die Ziele der Bundesregierung zum Ausstieg aus fossilen Ölheizungen bis 2035 bzw. aus fossilen Gasheizungssystemen bis 2040 sowie der Anhebung der Sanierungsrate in Richtung 3% ist die Fortsetzung dieser Förderangebote unabdingbar. Um diese Investitionen im Segment der einkommensschwachen Haushalte anzureizen sind zusätzliche Unterstützungsvolumina für dieses Bevölkerungssegment notwendig.

Für die Förderung betrieblicher und kommunaler Umwelt- und Klimaschutzinvestitionen ist die reguläre Umweltförderung im Inland das zentrale Instrument zur Stimulierung dieser Investitionen. Die aktuelle Periode der gesetzliche festgelegten Zusagerahmen endet mit 2020 und ist mit einem maximalen Betrag von 90,238 Millionen Euro begrenzt. Für die Erreichung der Klima- und Energieziele 2030 und darüber hinaus ist eine Fortsetzung dieser Förderangebote geboten.

Sowohl die durch die Förderangebote der Sanierungsoffensive als auch der regulären Umweltförderung im Inland ausgelösten Investitionen sind von erheblicher positiver volkswirtschaftlicher Bedeutung, die insbesondere in der gegenwärtigen

Wirtschaftskrise einen Beitrag zu allgemeinen konjunkturellen Erholung beitragen sollen.

UFG-Novelle 2021 für das Budgetbegleitgesetz 2022:

Im Hinblick auf die Herausforderungen der Dekarbonisierung des Gebäudesektors wird der bestehende Zusagerahmen (2021 und 2022) bis 2025 fortgeführt. In Analogie zum UFG-Konjunkturpaket wird ein Gesamtzusagerahmen für die Jahre 2023 bis 2025 i. H. v. 1.050 Millionen Euro für Zwecke der Förderung von thermischen Sanierungsmaßnahmen an Gebäuden sowie zur Umstellung auf klimafreundliche Heizsysteme eingerichtet – das ergibt rechnerisch ein durchschnittliches Jahreszusagevolumen iHv 350 Millionen Euro.

Der derzeitige Zusagerahmen für die reguläre Umweltförderung im Inland für die Jahre 2021 und 2022 ist mit 110,238 Millionen festgelegt. Aufgrund der erhöhten Nachfrage wird der jährliche Zusagerahmen für die Jahre 2022 bis 2025 auf 150,238 Millionen Euro festgesetzt bzw. fortgeschrieben.

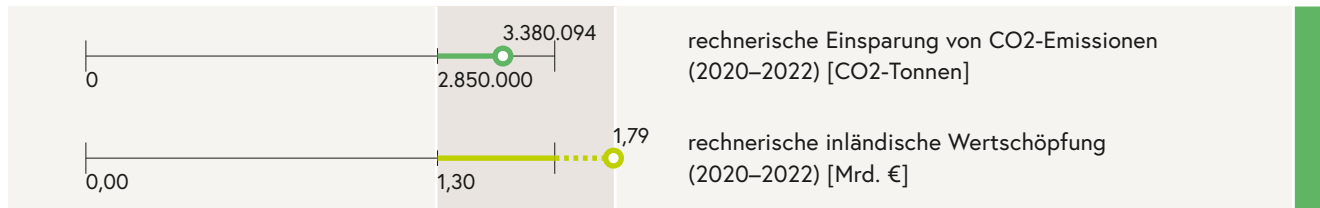
Für die Abdeckung der Zusatzbelastung für einkommensschwache Haushalte ist für die Jahre 2021 und 2022 ein Unterstützungsvolumen iHv 100 Millionen Euro festgelegt. Dieses Unterstützungsvolumen wird für den Zeitraum 2023 bis 2025 mit einem Gesamtvolumen i. H. v. 150 Millionen Euro festgeschrieben.

## Ziele

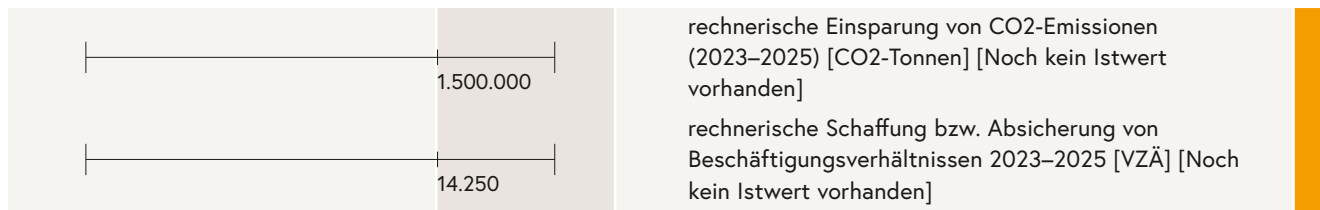
**Ziel 1: ■ Anreizförderung für Investitionen zum Ersatz fossiler durch klimafreundliche Heizsysteme sowie zur thermischen Sanierung 2021–2022**



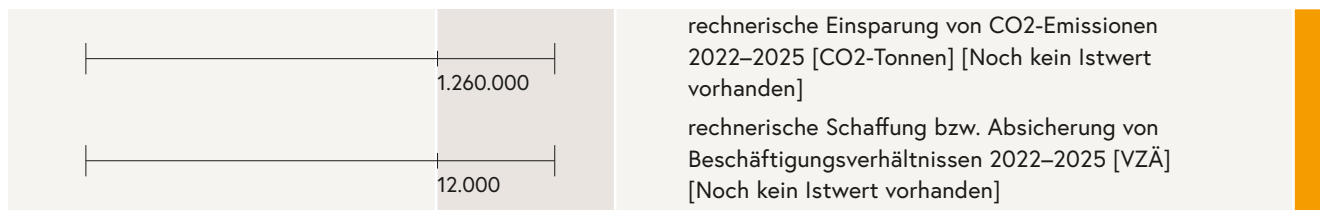
**Ziel 2: Effiziente Anreizförderung für betriebliche und kommunale Investitionen im Bereich Energieeffizienz 2021–2022**



**Ziel 3: Anreizförderung für Investitionen zum Ersatz fossiler durch klimafreundliche Heizsysteme sowie zur thermischen Sanierung (2023–2025)**



**Ziel 4: Effiziente Anreizförderung für betriebliche und kommunale Investitionen im Bereich Energieeffizienz (2022–2025)**



**Maßnahmen**

1. Sanierungsoffensive 2021-2022	Beitrag zu Ziel 1
2. Unterstützung einkommensschwache Haushalte	Beitrag zu Ziel 1
3. Haftungsrahmen für Energie-Contracting	Beitrag zu Ziel 1
4. Anhebung Zusagerahmen für die reguläre Umweltförderung im Inland für 2021-2022	Beitrag zu Ziel 1
5. Sanierungsoffensive 2022, 2023-2025	Beitrag zu Ziel 3
6. Unterstützung einkommensschwache Haushalte 2023 bis 2025	Beitrag zu Ziel 3
7. Anhebung Zusagerahmen für die reguläre Umweltförderung im Inland für 2022 bis 2025	Beitrag zu Ziel 4

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

## Finanzielle Auswirkungen

in Tsd. Euro	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>	173.676	423.702	565.145	570.501	552.127	2.285.151
Plan	173.676	423.702	565.145	570.501	552.127	2.285.151
<b>Nettoergebnis</b>	-173.676	-423.702	-565.145	-570.501	-552.127	-2.285.151
Plan	-173.676	-423.702	-565.145	-570.501	-552.127	-2.285.151

### Erläuterungen

Für die angegebenen Ist-Zahlen wurde keine spezifische Analyse der Mittelflüsse durchgeführt. Diese ist im System der Umweltförderung aufgrund der hohen Stückzahlen kaum durchführbar und auch nicht zielführend, da die einzelnen Mittelflüsse in den einzelnen Jahren wesentlich von den jeweiligen Projektumsetzungen abhängig sind. Von grundlegender Bedeutung ist, dass der jeweils veranschlagte Auszahlungsbedarf aus sämtlichen noch offenen Zusagen für das jeweilige Budgetjahr

innerhalb der Budgetgrenzen des jeweiligen Jahres liegt. Diese Vorgabe wurde – wie in den jeweiligen Jahresabschlüssen dokumentiert – eingehalten. Mangels Ist-Wertanalyse wurden daher die Plandaten zum Zwecke dieser Darstellung fiktiv übernommen.

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

## Wirkungsdimensionen

### Umwelt

Durch die im Zeitraum 2020-2022 genehmigten Förderungsprojekte konnten Treibhausgas-Emissionen im Ausmaß von insgesamt 1.126.698 Tonnen pro Jahr vermieden werden. Bezogen auf die technische Nutzungsdauer der geförderten Anlagen sind das 19,8 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>eq. Das Ausmaß der Energieeffizienzsteigerung durch die geförderten Projekte beläuft sich auf 1.623,8 GWh/a oder 19,8 TWh über die technische Nutzungsdauer. Das Ausmaß der Nutzung erneuerbarer Energieträger wurde durch die aufgrund der Förderung realisierten Projekte um 2.268,2 GWh/a erhöht, was kumuliert über die technische Nutzungsdauer 48,3 TWh entspricht.

von rund 4.794,9 Millionen Euro und eine Wertschöpfung von rund 2.125 Millionen Euro erzielt werden. Darüber hinaus wurden Beschäftigungseffekte in der Höhe von rund 14.551 Arbeitsplätzen bzw. rund 12.778 Vollzeitbeschäftigungen gesichert. Mit einer Million Euro an Investitionen, die im Zuge der Sanierungsoffensive getätigt wurden, sind 4,9 Vollzeitbeschäftigungen (bzw. 5,5 Arbeitsplätze) verbunden. Der Budgeteffekt beläuft sich auf 642 Millionen Euro.

### Verwaltungskosten für Bürger:innen

Für diese Wirkungsdimension liegen keine Analysen vor.

### Verwaltungskosten für Unternehmen

Für diese Wirkungsdimension liegen keine Analysen vor.

### Gesamtwirtschaft

Als ökonomische Effekte konnten durch die mittels der Förderungen angeregten Investitionen in den Jahren 2020-2022 in der Höhe von 2.630,6 Millionen Euro ein Bruttoproduktionswert

### Unternehmen

Für diese Wirkungsdimension liegen keine Analysen vor.

### Tatsächliche Gleichstellung von Frauen und Männern

Als Förderungsempfänger:innen kommen im Wohnbausegment Haus- oder Wohnungseigentümer:innen sowie Wohnobjektmieter:innen in Frage. Bei der Umweltförderung im Inland Unternehmen. Es liegen keine weiteren Daten zur Aufschlüsselung nach Geschlecht, Altersgruppen, Ausbildung, Beruf, Beschäftigungsverhältnissen, Betreuungspflichten etc. vor, da von einer mit vertretbarem Aufwand durchgeführten Erhebung kaum aussagekräftige Informationen über die tatsächlichen Auswirkungen zu erwarten sind.

## Gesamtbeurteilung des Erfolgs des Vorhabens

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

Im Betrachtungszeitraum des Berichts in der Periode 2020-2022 wurden in der Umweltförderung im Inland umweltrelevanten Investitionen von rund 2,2 Milliarden Euro ausgelöst. Die Investitionen wurden mit ausgewiesenen Fördermitteln von insgesamt knapp 404 Millionen Euro unterstützt (Bundesförderung und Fördermittel der EU). Die damit verbundenen Outputeffekte (Bruttoproduktionswert, BPW) beliefen sich insgesamt, d.h. es wurden inklusive induzierter Effekte, auf knapp 4,1 Milliarden Euro. Bezogen auf die Investitionssumme ergibt das einen Multiplikator von 1,83. Das Bruttoinlandsprodukt (BIP) stieg insgesamt um 1,9 Milliarden Euro bzw. 0,48%. Setzt man das BIP in Relation zur Investitionssumme, erhält man einen Multiplikator von 0,86. Das bedeutet, dass eine Investition von 1 Milliarden Euro im Bereich der UFI mit einem Anstieg des BIP von 0,86 Milliarden Euro verbunden ist. Der Wertschöpfungseffekt (BPW abzüglich Vorleistungen) betrug 1,8 Milliarden Euro, was einem Multiplikator von 0,8 entspricht. Weiters wurden in den Jahren 2020–2022 durch die mit der UFI verbundenen umweltrelevanten Investitionen rund 11.000 Beschäftigungsverhältnisse bzw. knapp 10.000 Vollzeitbeschäftigungen geschaffen. Das entspricht pro Millionen Euro Investition in die UFI-Förderungsbereiche 5,1 Arbeitsplätzen (bzw. 4,5 Vollzeitbeschäftigungen).

In der Sanierungsoffensive wurden insgesamt, d.h. inklusiver induzierter Effekte, durch die Investitionen gesamtwirtschaftliche Effekte im Ausmaß von 4,8 Milliarden Euro (Bruttoproduktionswert) ausgelöst. Setzt man den Bruttoproduktionswert in Relation zu den Investitionen, ergibt dies einen Multiplikator von 1,82. Das bedeutet, dass im Rahmen der Sanierungsoffensive und „raus aus Öl und Gas“ mit einer Investition von einer Million Euro eine heimische Produktion von 1,82 Millionen Euro induziert wurde. Der BIP-Effekt betrug 2,3 Milliarden Euro mit einem Multiplikator von 0,87; der Wertschöpfungseffekt (Bruttoproduktionswert abzüglich Vorleistungen) 2,1 Milliarden Euro mit einem Multiplikator von 0,81. Durch die von der Sanierungsoffensive und „raus aus Öl und Gas“ ausgelösten Investitionen wurden rund 14.500 zusätzliche Beschäftigungsverhältnisse (12.800 Vollzeitbeschäftigungen) geschaffen. Mit einer Million Euro an Investitionen, die im Zuge dieser Förderungen getätigt wurden, sind daher 5,5 zusätzliche Beschäftigungsverhältnisse (4,9 Vollzeitbeschäftigungen) verbunden.

Im Berichtszeitraum 2020–2022 wurden 378.967 geförderte Projekte mit Förderungen in der Höhe von 1.137 Millionen Euro unterstützt, diese lösten umweltrelevante Investitionen von 5.224 Millionen Euro aus. Rund 21% aller Projekte wurden im Bereich der Sanierungsoffensive (SanOff; private und betriebliche) durchgeführt, deren Anteil an den gesamten Förderungsmitteln betrug 44,5%. (diese Zahlen beziehen sich auf die gesamten für den Zeitraum 2020-2022 verfügbaren Mittel, insgesamt mit denen durch diese Novelle erhöhten Zusagerahmen)

Zu den gegenüber den, im Rahmen der WFA als Plandaten herangezogenen Abschätzungen, ergebenden Abweichungen der Effekte ist anzumerken, dass die Abschätzungen grundsätzlich auf Basis von Hochrechnungen aus den Vorjahren erfolgen. Die tatsächlich erzielten Ergebnisse weichen daher naturgemäß davon ab. Insbesondere können Technologie- und Markteffekte nicht vorab in den Abschätzungen abgebildet werden.

Die Abschätzungen der ökologischen Effekte wurden im Wesentlichen bestätigt.

Zu den Zielen 3 und 4 ist auszuführen, dass eine teilweise Erreichung der Ziele angeführt wird, da durch die bereits eingegangenen Anträge und Registrierungen (2023) von einer Erreichung der Ziele auszugehen ist. Die endgültige Erreichung der Ziele kann erst bei der nächsten Evaluierung berücksichtigt werden, da die in den Zielen 3 und 4 festgelegten Zusagerahmen bis 2025 laufen. Gemäß § 14 Abs. 1 UFG sind die ökonomischen und ökologischen Auswirkungen der Förderungen nach diesem Bundesgesetz in einem 3-Jahresabstand zu analysieren. Dahingehend wird die Erreichung der in der Zukunft liegenden Zusagerahmen der Ziele 3 und 4 zum nächsten Evaluierungszeitpunkt im Jahr 2026 mitgenommen werden.

Zur Maßnahme 3 ist auszuführen, dass eine Zielerreichung nicht möglich war, da die Richtlinien für die Umsetzung der gegenständlichen Maßnahme noch nicht beschlossen wurden und somit keine Umsetzung erfolgen kann.

Die Maßnahmen 5-7 und deren Zielerreichung liegen wieder im zukünftigen Zeitrahmen und werden wieder als teilweise bzw. überwiegend erreicht dargestellt, da für die mögliche Zielerreichung die bereits eingegangenen Anträge und Registrierung im Jahr 2023 als Indikatoren herangezogen werden.

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

Die Förderungen nach dem UFG werden durch die Erkenntnisse aus der Förderungsabwicklung adaptiert und angepasst. Die Ausweitung der Förderungsangebote in den verschiedenen Förderbereichen hat eine erhebliche Förderungsnachfrage bewirkt, wie dargestellt im Bericht zur Evaluierung der Umweltförderung des Bundes 2020-2022

### **Weiterführende Informationen**

Evaluierung der Umweltförderung des Bundes 2020–2022 (III-1092 d.B.)

[www.parlament.gv.at/dokument/XXVII/III/1092/iframe\\_1604854.pdf](http://www.parlament.gv.at/dokument/XXVII/III/1092/iframe_1604854.pdf)

österreich.gv.at Link zur Sanierungsoffensive

[www.oesterreich.gv.at/themen/umwelt\\_und\\_klima/energie\\_und\\_ressourcen\\_sparen/1/sanierungsoffensive.html](http://www.oesterreich.gv.at/themen/umwelt_und_klima/energie_und_ressourcen_sparen/1/sanierungsoffensive.html)

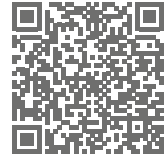
Publikationen zur Umweltförderung im Inland

[www.bmk.gv.at/themen/klima\\_umwelt/klimaschutz/ufi/publikationen.html](http://www.bmk.gv.at/themen/klima_umwelt/klimaschutz/ufi/publikationen.html)

BMK Homepage zu Förderungen

[www.bmk.gv.at/service/foerderungen/themenspezifisch.html](http://www.bmk.gv.at/service/foerderungen/themenspezifisch.html)

# Biomasseförderung-Grundsatzgesetz



**Finanzjahr** 2019

**Vorhabensart** (S) Bundesgesetz

## Zuordnung zu mittel- und langfristigen Strategien

Angesichts des Auslaufens vieler Biomasse-Förderverträge und der drohenden Stilllegung von Ökostromanlagen aus fester Biomasse soll das vorliegende Grundsatzgesetz zur Förderung der Biomasseanlagen beitragen. Das Vorhaben dient u. a. als Beitrag zur Erreichung der Ziele gemäß § 4 Abs. 4 Z 3 ÖSG 2012 (idF vor der Novelle BGBl. I Nr. 150/2021), nämlich ein Ausbauziel für den Zeitraum 2010 bis 2020 für Biomasse und Biogas von 200 MW zu erreichen. Das Vorhaben dient dabei auch als Beitrag zum Ziel der Österreichischen Bundesregierung, 100 % erneuerbaren Strom (national bilanziell) bis 2030 sowie Klimaneutralität bis 2040 zu erreichen (Regierungsprogramm 2020-2024). Weiters dient das Vorhaben als Beitrag zur Er-

reichung der Ziele der Europäischen Union, nämlich einer Verringerung der Nettotreibhausgasemissionen um mindestens 55 % gegenüber dem Stand von 1990 bis 2030 (Europäischer Grüner Deal & Fit for 55).

Das Vorhaben trägt auch zum SDG-Unterziel 7.2., nämlich bis 2030 den Anteil erneuerbarer Energie am globalen Energiemix deutlich zu erhöhen, bei.

## Zuordnung zu Wirkungszielen (Bundesvoranschlag)

2019-BMNT-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 und Bergbau

## Problemdefinition

Die österreichische Klima- und Energiestrategie hat sich wesentliche Ziele in der Erreichung und Etablierung eines zugleich sicheren, nachhaltigen, innovativen und wettbewerbsfähigen Energiesystems gesetzt. Um diese Ziele ökonomisch und ökologisch zu ermöglichen, wird auch die hocheffiziente Kraft-Wärme-Kopplungstechnologie (KWK-Anlagen), vor allem auf Basis von fester Biomasse, eine besondere Rolle spielen. Hierbei leistet die Stromerzeugung aus fester Biomasse einen substantziellen Beitrag am österreichischen Energieträgermix.

fester Biomasse soll das vorliegende Grundsatzgesetz zur Förderung der Biomasseanlagen beitragen. Die Maßnahme ist insbesondere deshalb notwendig, weil die Betriebskosten dieser Anlagen – auch nach vollständiger Abschreibung – höher als die Einnahmen aus dem Verkauf von Strom und Wärme zum jeweiligen Marktpreis sind.

Angesichts des Auslaufens vieler Biomasse-Förderverträge und der drohenden Stilllegung von Ökostromanlagen aus

Bis zum Inkrafttreten einer neuen langfristigen Regelung, ist ein „Wegbrechen“ dieses nachhaltigen Sockelbeitrags auf dem Weg zu 100% erneuerbaren Strom bilanziell ebenso zu verhindern, wie es gilt, die weitere Entwicklung eines nachhaltigen Energiesystems positiv zu begleiten.

## Ziele

### Ziel 1: ■ Sicherung bestehender Biomasseanlagen



Bestandsicherung von bestehenden Biomasse-KWK-Anlagen Ende der allg. Kontrahierungspflicht gem. ÖSG 2012 [GWh] [Noch kein Istwert vorhanden]

## Maßnahmen

1. Förderung von erneuerbarem Strom, der unter Verwendung von fester Biomasse produziert wird Beitrag zu Ziel 1

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

## Finanzielle Auswirkungen

### Erläuterungen

Aus dem Vorhaben ergaben sich keine finanziellen Auswirkungen für den Bund. Das liegt vor allem daran, dass die Mittelaufbringung seitens des Grundsatzgesetzgebers in das

Ermessen der Ausführungsgesetzgeber gelegt wurde; letzteren stand es frei, wie die Mittel zur Vergütung der Biomasseanlagen bereitgestellt wurden.

## Wirkungsdimensionen

### Unternehmen

Eine endgültige Beurteilung bzw. Bezifferung der wesentlichen Auswirkungen auf die Kosten- und Erlösstruktur der Unternehmen ist nicht möglich. Das liegt vor allem daran, dass die Mittelaufbringung seitens des Grundsatzgesetzgebers in das Ermessen der Ausführungsgesetzgeber gelegt ist; letzteren stand es frei, wie die Mittel zur Vergütung der Biomasseanlagen bereitgestellt werden. In § 6 Biomasseförderung-Grundsatzgesetz wird den Ländern lediglich die Option der Aufbringung der Mittel vorgeschlagen; derart kann von den im jeweiligen Bundesland an das öffentliche Netz angeschlossenen Endverbrauchern ein Zuschlag zum Netznutzungsentgelt eingehoben werden. Eine Bezifferung der tatsächlich eingetretenen wesentlichen Auswirkungen ist somit durch den Bund nicht möglich. Diesbezüglich ist auf die jeweiligen Landes-Ausführungsgesetze sowie Verordnungen zu verweisen.

### Konsumentenschutzpolitik

Eine endgültige Beurteilung bzw. Bezifferung der wesentlichen Auswirkungen auf die Kosten- und Erlösstruktur der Verbraucherinnen und Verbraucher ist nicht möglich. Das liegt vor allem daran, dass die Mittelaufbringung seitens des Grundsatzgesetzgebers in das Ermessen der Ausführungsgesetzgeber gelegt ist; letzteren stand es frei, wie die Mittel zur Vergütung der Biomasseanlagen bereitgestellt werden. In § 6 Biomasseförderung-Grundsatzgesetz wird den Ländern lediglich die Option der Aufbringung der Mittel vorgeschlagen; derart kann von den im jeweiligen Bundesland an das öffentliche Netz angeschlossenen Endverbrauchern ein Zuschlag zum Netznutzungsentgelt eingehoben werden. Eine Bezifferung der tatsächlich eingetretenen wesentlichen Auswirkungen ist somit durch den Bund nicht möglich. Diesbezüglich ist auf die jeweiligen Landes-Ausführungsgesetze sowie Verordnungen zu verweisen.

## Gesamtbeurteilung des Erfolgs des Vorhabens

Die erwarteten Wirkungen des Gesamtvorhabens sind überwiegend eingetreten.

Die österreichische Klima- und Energiestrategie hat sich wesentliche Ziele in der Erreichung und Etablierung eines zugleich sicheren, nachhaltigen, innovativen und wettbewerbsfähigen Energiesystems gesetzt. Um diese Ziele ökonomisch und ökologisch zu ermöglichen, spielt auch die hocheffiziente

Kraft-Wärme-Kopplungstechnologie (KWK-Anlagen), vor allem auf Basis von fester Biomasse, eine besondere Rolle. Angesichts des Auslaufens vieler Biomasse-Förderverträge und der drohenden Stilllegung von Ökostromanlagen aus fester Biomasse sollte das gegenständliche Grundsatzgesetz zur Förderung der Biomasseanlagen beitragen.

Das Biomasseförderung-Grundsatzgesetz war für jene Anlagen vorgesehen, deren allgemeine Kontrahierung gemäß dem ÖSG 2012 zwischen 1.1.2017 und 31.12.2019 abgelaufen ist. Den Bundesländern wurde damit die Rechtsgrundlage zur Erlassung von entsprechenden Ausführungsgesetzen gegeben, um die in ihrem jeweiligen Bundesland befindlichen Anlagen den Fortbestand durch Gewährung eines Nachfolgetarifes zu ermöglichen. In den Ausführungsgesetzen bzw. darauf erlassenen Verordnungen wurden die Regelungen zur Aufbringung der Fördermittel und zur Förderhöhe näher geregelt. Sieben von neun Bundesländern haben ein entsprechendes Ausführungsgesetz erlassen.

Bei der OeMAG wurde für die Förderabwicklung eine Biomasse-Bilanzgruppe eingerichtet. Zum Ende des 4. Quartals 2020 waren 21 Verträge mit insgesamt 97,8 MW Leistung für entsprechende Biomasse-Anlagen abgeschlossen. Damit wurde das Ziel des Vorhabens, nämlich bestehende Biomasseanlagen in ihrem Bestand zu sichern, überwiegend erreicht und eine Stilllegung dieser Anlagen aufgrund von zu niedriger Vergütung verhindert. Durch das gegenständliche Grundsatzgesetz wurden somit die notwendigen rechtlichen Rahmenbedingungen geschaffen, um auf Basis von Ausführungsgesetzen und darin festgelegten Förderhöhen für Nachfolgetarife ausreichend Anreiz für den Weiterbetrieb der betroffenen Bestandsanlagen zu gewährleisten.

Die abgeschlossenen Verträge sind nach spätestens 36 Monaten ausgelaufen (§ 5 Abs. 3 Biomasseförderung-Grundsatzgesetz). Viele Anlagen sind zudem bereits vor Ablauf der maximalen 3-jährigen Förderdauer freiwillig aus dem Vertrag und der Biomasse-Bilanzgruppe ausgestiegen, da die Strompreise, vor allem ab dem 4. Quartal 2021, bereits über dem Einspeisetarifen zu liegen gekommen sind und die Anlagenbetreiber somit zu einer Direktvermarktung des erzeugten Stromes gewechselt haben.

Eine Darstellung der IST-Daten zum Evaluierungszeitpunkt (2023) ist daher aus den vorgenannten Gründen nicht möglich, da die entsprechenden Förderverträge bereits ausgelaufen sind bzw. die Förderverträge bereits vorzeitig beendet wurden (mit Ende des 3. Quartals 2022 war kein aufrechter Vertrag bei der OeMAG mehr anhängig).

Haben sich Verbesserungspotentiale ergeben? Nein

#### Weiterführende Informationen

Biomassebilanzgruppe OeMAG

[www.oem-ag.at/de/oekostromneu/installierte-leistung/biomassebilanzgruppe/](http://www.oem-ag.at/de/oekostromneu/installierte-leistung/biomassebilanzgruppe/)





# Sanierungsoffensive 2020 – Zusagerahmen 2020



**Finanzjahr** 2020

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

## Zuordnung zu mittel- und langfristigen Strategien

Das Ziel der österreichischen Klima- und Energiestrategie ist die Klimaneutralität bis 2040. Um dieses Ziel zu erreichen muss auch der Wärmesektor auf eine zukunftsfähige, ökonomische, sozial verträgliche und sichere Energieversorgung auf Basis von erneuerbaren Energieträgern ausgerichtet werden.

Im Zusammenhang mit den klimapolitischen Herausforderungen zur Erreichung der Klimaneutralität im Jahr 2040 und den Umstellungserfordernissen im Rahmen der Dekarbonisierung des Gebäudesektors werden die Zusagerahmen für die Umweltförderung im Inland fortgeschrieben. Die Umweltförderung im Inland zielt auf den Schutz der Umwelt und der menschlichen Gesundheit durch einen effizienten Einsatz von Energie und Ressourcen, durch Steigerung des Anteils von erneuerbaren Energieträgern oder biogenen Rohstoffen sowie durch andere Maßnahmen zur Reduktion von Belastungen in Form von sonstigen Treibhausgasemissionen, umweltbelastenden Emissionen oder Abfällen.

Die Förderung von thermischen Sanierungsmaßnahmen trägt zu den SDG-Ziele 7.2 und 7.3 bei, indem die geförderten Maßnahmen eine Reduktion des Energiebedarfs von Gebäuden sowie von Treibhausgasemissionen und Luftschadstoffen aus Heizungsanlagen bewirken. Damit wird der Anteil erneuerbarer

## Problemdefinition

Mit der Förderung von thermischen Sanierungsmaßnahmen mit dem Schwerpunkt „Raus-aus-Öl“-Bonus (Ersatz von fossilen Heizkessel durch erneuerbare Heizsysteme) sollen wichtige Beiträge zur Erreichung der nationalen Klimaschutzziele 2020 und auch 2030 bzw. zur Umsetzung des nationalen Energie- und Klimaplanes bzw. der Zielsetzungen des aktuellen Regierungsprogramms gesetzt werden.

Energie am globalen Energiemix deutlich erhöht und die weltweite Steigerungsrate der Energieeffizienz unterstützt.

## Zuordnung zu Wirkungszielen (Bundesvoranschlag)

2020-BMK-UG 43-W1:

Stärkung der innovativen Umwelt- und Energietechnologien, green jobs (Arbeitsplätze im Sektor Umwelt-, Klima- und Ressourcenschutz) und der ökologischen (öffentlichen) Beschaffung zur Steigerung der Nachhaltigkeit in Produktion, Dienstleistung und Konsum

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

2020-BMK-GB43.02-M1:

Förderung und Unterstützung green jobs/Umwelt- und Energietechnologie und des nationalen Aktionsplans für nachhaltige öffentliche Beschaffung (naBe)

Neben den Zielsetzungen im Bereich der Gebäudesanierung (Anhebung der Sanierungsrate in Richtung 3%) ist demnach auch der Austausch der aktuell noch ca. 700.000 Ölheizungen bis 2035 vorgesehen (das entspricht in etwa einer erforderlichen durchschnittlichen Jahrestauschrate von ca 44.000 Ölheizungen). Beide Zielsetzungen sollen auch zu der im Regierungsprogramm festgelegten Klimaneutralität bis 2040

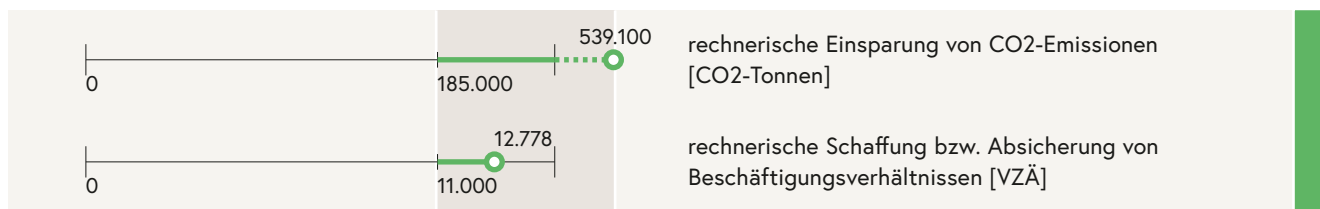
beitragen. Hiefür ist die Festlegung eines gesonderten Zusage-rahmens gemäß § 6 Abs. 2f Z1 UFG durch die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie gemeinsam mit dem Bundesminister für Finanzen erforderlich.

Für diese Zwecke wird ein maximaler Zusagerahmen iHv 142,7 Millionen Euro zwischen der Bundesministerium für Klimaschutz,

Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie und dem Bundesminister für Finanzen fixiert wird. Die operative Umsetzung der Förderungen erfolgt über das bewährte Modell der Umweltförderung im Inland. Der Schwerpunkt dieser Aktion liegt auf der Förderung des Tauschs von fossilen Heizkessel auf klimafreundliche Heizungssysteme, wofür eine eine Mindest-dotation iHv 100 Millionen Euro vorgesehen wird.

## Ziele

**Ziel 1:** ■ Anreizförderung für Investitionen zum Ersatz fossiler durch klimafreundliche Heizsysteme sowie zur ther-mischen Sanierung



## Maßnahmen

1. Sanierungsoffensive 2020 – Förderung des Austausches fossiler Heizkessel durch klimafreundliche Heizsysteme	Beitrag zu Ziel 1
2. Sanierungsoffensive 2020 – Förderung thermischer Sanierungsmaßnahmen	Beitrag zu Ziel 1

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

## Finanzielle Auswirkungen

in Tsd. Euro	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>	47.829	54.945	27.886	8.770	1.962	141.392
Plan	47.829	54.945	27.886	8.770	1.962	141.392
<b>Nettoergebnis</b>	-47.829	-54.945	-27.886	-8.770	-1.962	-141.392
Plan	-47.829	-54.945	-27.886	-8.770	-1.962	-141.392

## Erläuterungen

Für die angegebenen Ist-Zahlen wurde keine spezifische Analyse der Mittelflüsse durchgeführt. Diese ist im System der Umweltförderung aufgrund der hohen Stückzahlen kaum durchführbar und auch nicht zielführend, da die einzelnen Mittelflüsse in den einzelnen Jahren wesentlich von den jeweiligen Projektumsetzungen abhängig sind. Für das Zahlungssystem der Sanierungsoffensive ist daher von grundlegender Bedeutung, dass der jeweils veranschlagte Auszahlungsbedarf

aus sämtlichen noch offenen Zusagen für das jeweilige Budgetjahr innerhalb der Budgetgrenzen des jeweiligen Jahres liegt. Diese Vorgabe wurde – wie in den jeweiligen Jahresabschlüssen dokumentiert – eingehalten. Mangels Ist-Wertanalyse wurden daher die Plandaten zum Zwecke dieser Darstellung fiktiv übernommen.

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

## Wirkungsdimensionen

### **Gesamtwirtschaft**

Als ökonomische Effekte konnten durch die mittels der Förderungen angeregten Investitionen in den Jahren 2020-2022 in der Höhe von 2.630,6 Millionen Euro ein Bruttoproduktionswert von rund 4.794,9 Millionen Euro und eine Wertschöpfung von rund 2.125 Millionen Euro erzielt werden. Darüber hinaus wurden Beschäftigungseffekte in der Höhe von rund 14.551 Arbeitsplätzen bzw. rund 12.778 Vollzeitbeschäftigungen gesichert. Mit einer Million Euro an Investitionen, die im Zuge der Sanierungsoffensive getätigt wurden, sind 4,9 Vollzeitbeschäftigungen (bzw. 5,5 Arbeitsplätze) verbunden. Der Budgeteffekt beläuft sich auf 642 Millionen Euro.

### **Unternehmen**

Für diese Wirkungsdimension liegen keine Analysen vor.

### **Umwelt**

Durch die im Zeitraum 2020-2022 genehmigten Förderungsprojekte konnten Treibhausgas-Emissionen im Ausmaß von insgesamt 1.126.698 Tonnen pro Jahr vermieden werden. Bezogen auf die technische Nutzungsdauer der geförderten Anlagen sind das 19,8 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>eq. Das Ausmaß der Energieeffizienzsteigerung durch die geförderten Projekte

beläuft sich auf 1.623,8 GWh/a oder 19,8 TWh über die technische Nutzungsdauer. Das Ausmaß der Nutzung erneuerbarer Energieträger wurde durch die aufgrund der Förderung realisierten Projekte um 2.268,2 GWh/a erhöht, was kumuliert über die technische Nutzungsdauer 48,3 TWh entspricht.

### **Verwaltungskosten für Bürger:innen**

Für diese Wirkungsdimension liegen keine Analysen vor.

### **Tatsächliche Gleichstellung von Frauen und Männern**

Als Förderungsempfänger:innen kommen im Wohnbausegment Haus- oder Wohnungseigentümer:innen sowie Wohnobjektmieter:innen in Frage. Es liegen keine weiteren Daten zur Aufschlüsselung nach Geschlecht, Altersgruppen, Ausbildung, Beruf, Beschäftigungsverhältnissen, Betreuungspflichten etc. vor, da von einer mit vertretbarem Aufwand durchgeführten Erhebung kaum aussagekräftige Informationen über die tatsächlichen Auswirkungen zu erwarten sind.

### **Verwaltungskosten für Unternehmen**

Für diese Wirkungsdimension liegen keine Analysen vor.

## Gesamtbeurteilung des Erfolgs des Vorhabens

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

Im Berichtszeitraum von 2020–2022 wurden in der Sanierungsoffensive insgesamt, d.h. inklusiver induzierter Effekte, durch die Investitionen gesamtwirtschaftliche Effekte im Ausmaß von 4,8 Milliarden Euro (Bruttoproduktionswert) ausgelöst. Setzt man den Bruttoproduktionswert in Relation zu den

Investitionen, ergibt dies einen Multiplikator von 1,82. Das bedeutet, dass im Rahmen der Sanierungsoffensive und „raus aus Öl und Gas“ mit einer Investition von einer Million Euro eine heimische Produktion von 1,82 Millionen Euro induziert wurde. Der BIP-Effekt betrug 2,3 Milliarden Euro mit einem Multiplikator von 0,87; der Wertschöpfungseffekt (Bruttoproduktionswert abzüglich Vorleistungen) 2,1 Milliarden Euro mit einem Multiplikator von 0,81. Durch die von der Sanierungs-

offensive und „raus aus Öl und Gas“ ausgelösten Investitionen wurden rund 14.500 zusätzliche Beschäftigungsverhältnisse (12.800 Vollzeitbeschäftigungen) geschaffen. Mit einer Million Euro an Investitionen, die im Zuge dieser Förderungen getätigt wurden, sind daher 5,5 zusätzliche Beschäftigungsverhältnisse (4,9 Vollzeitbeschäftigungen) verbunden.

Im Berichtszeitraum 2020–2022 wurden 378.967 geförderte Projekte mit Förderungen in der Höhe von 1.137 Millionen Euro unterstützt, diese lösten umweltrelevante Investitionen von 5.224 Millionen Euro aus. Rund 21% aller Projekte wurden im Bereich der Sanierungsoffensive (SanOff; private und betriebliche) durchgeführt, deren Anteil an den gesamten Förderungsmitteln betrug 44,5%. (diese Zahlen beziehen sich auf die gesamten für den Zeitraum 2020–2022 verfügbaren Mittel, insgesamt mit denen durch diese Novelle erhöhten Zusagerahmen). Genauere Details und Aufschlüsselungen finden sich im Bericht zur Evaluierung der Umweltförderung des Bundes 2020–2022.

Zu den im Rahmen der WFA als Plandaten herangezogenen Abschätzungen der Effekte ist anzumerken, dass die Abschätzungen grundsätzlich auf Basis von Hochrechnungen aus den Vorjahren erfolgen. Die tatsächlich erzielten Ergebnisse weichen daher naturgemäß davon ab. Insbesondere können Technologie- und Markteffekte nicht vorab in den Abschätzungen abgebildet werden.

Grosso modo haben sich die Abschätzungen der ökologischen Effekte im Wesentlichen bestätigt. Bei den jährlichen CO<sub>2</sub>-Einsparungen konnten die errechneten Plandaten durch die umgesetzten Maßnahmen weit übertroffen werden. Bei den arbeitsmarktpolitischen Effekten wurden die geplanten Werte erreicht.

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

Die Fortführung und Ausweitung der Mittel der Sanierungsoffensive und des Kesseltausch hat erhebliche Förderungsnachfragen bewirkt. In diesem Segment hat die auch kommunikationsmäßige Abstimmung mit den Landesförderinstrumente eine echte Sogwirkung ausgelöst. Nicht aus der Evaluierung, aber aus den Erkenntnissen der Förderungsabwicklung hat sich gezeigt, dass für die langfristige Dekarbonisierung des Gebäudesektors ein strategisch ausgerichtetes, langfristiges Gesamtkonzept erforderlich ist.

#### **Weiterführende Informationen**

Evaluierung der Umweltförderung des Bundes 2020–2022 (III-1092 d.B.)

[www.parlament.gv.at/dokument/XXVII/III/1092/imfname\\_1604854.pdf](http://www.parlament.gv.at/dokument/XXVII/III/1092/imfname_1604854.pdf)

BMK Homepage zu Förderungen

[www.bmk.gv.at/service/foerderungen/themenspezifisch.html](http://www.bmk.gv.at/service/foerderungen/themenspezifisch.html)

Publikationen BMK

[www.bmk.gv.at/themen/klima\\_umwelt/klimaschutz/ufi/publikationen.html](http://www.bmk.gv.at/themen/klima_umwelt/klimaschutz/ufi/publikationen.html)

österreich.gv.at Link zur Sanierungsoffensive

[www.oesterreich.gv.at/themen/umwelt\\_und\\_klima/energie\\_und\\_ressourcen\\_sparen/1/sanierungsoffensive.html](http://www.oesterreich.gv.at/themen/umwelt_und_klima/energie_und_ressourcen_sparen/1/sanierungsoffensive.html)



