Bundesministerium
Innovation, Mobilität
und Infrastruktur

bmimi.gv.at

Aktuelle Entwicklungen und Maßnahmen im Kombinierten Verkehr in Österreich

11. TerminalTag der SGKV | 04.-05.11.2026 | Berlin



DI^in Julia Elsinger
Abt. II/5 - Güterverkehr
ii5@bmimi.gv.at

Inhalt

I. Entwicklung des Güterverkehrs in Österreich

II. Pünktlichkeit im Schienengüterverkehr in Österreich

III. Strategische Rahmenbedingungen für den Güterverkehr

IV. Ausgewählte Handlungsfelder zum Schienengüterverkehr

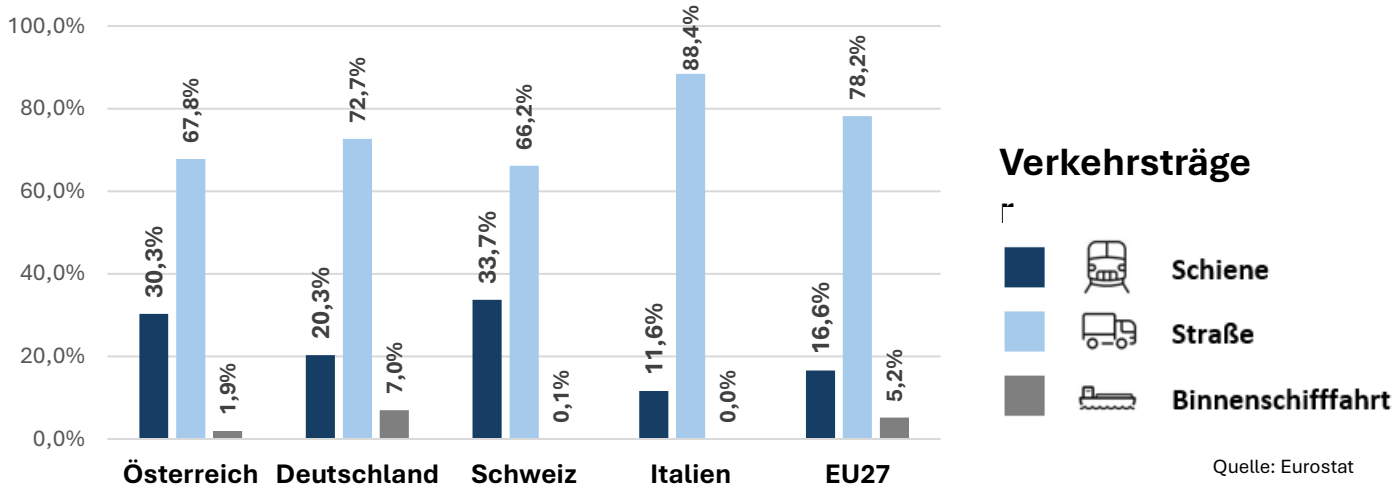
V. Aktuelle Herausforderungen im KV in Österreich

VI. Fördermaßnahmen für den KV

VII. Infrastrukturelle Maßnahmen

I | Entwicklung des Güterverkehrs in Österreich

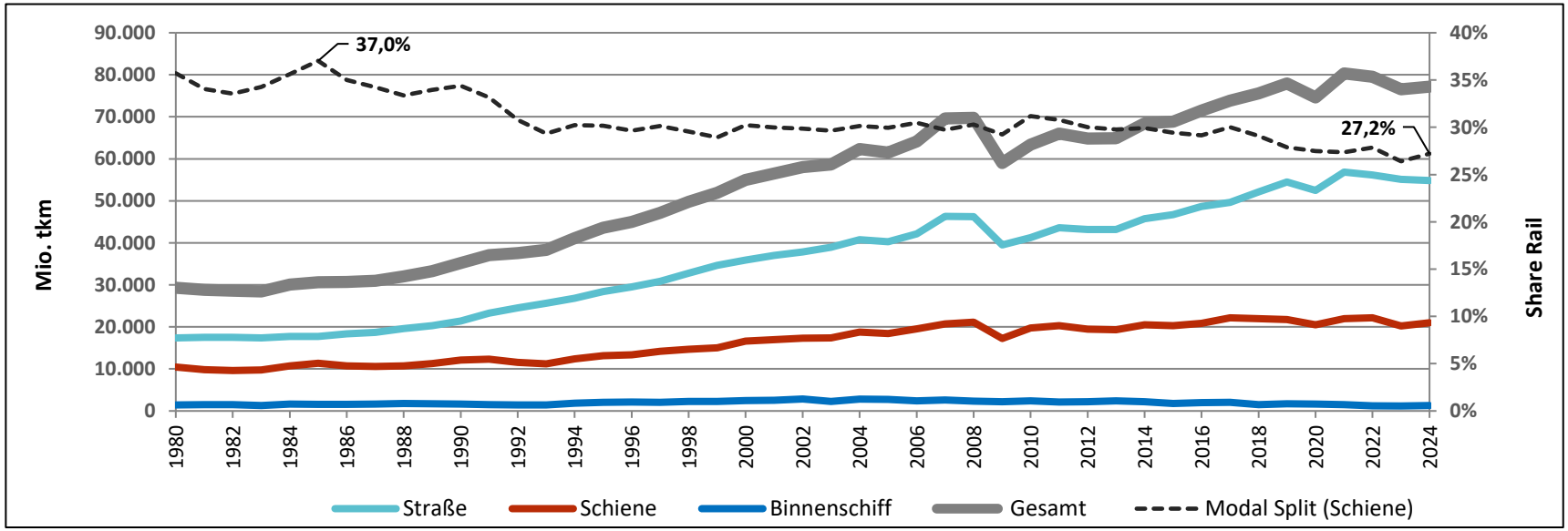
- **Modal Split Verteilung in Österreich, ausgewählten Nachbarländern sowie EU27**
  [Modal Split Güterverkehr 2024, exkl. Rohrleitungen]



Quelle: Eurostat

I | Entwicklung des Güterverkehrs in Österreich

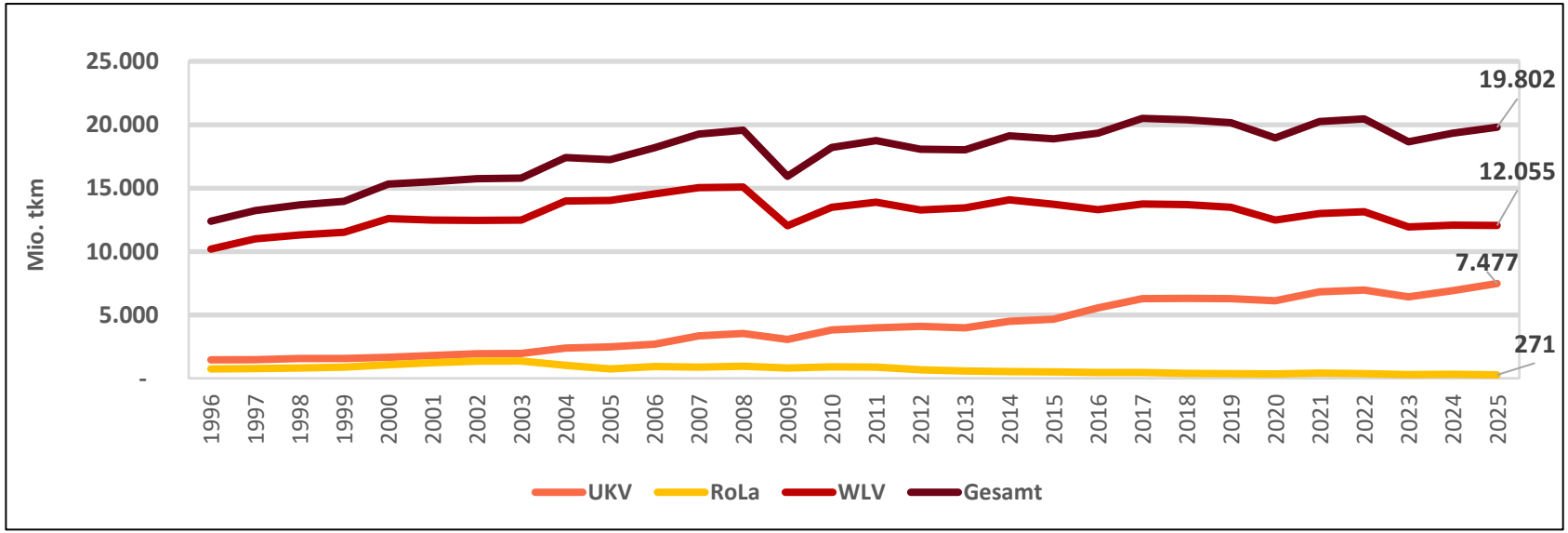
- **Entwicklung des Güterverkehrs in Österreich nach Verkehrsträgern**
  [(in Mio. netto-tkm) basierend auf Berechnungen des BMIMI/Statistik Austria]



jeweils Höchst- und aktuellste Werte ausgewiesen

I | Entwicklung des Güterverkehrs in Österreich

- **Transportleistung im Güterverkehr in Österreich nach Verkehrssegment**
  [(in Mio. netto-netto-tkm) basierend auf Berechnungen des BMIMI/Statistik Austria]

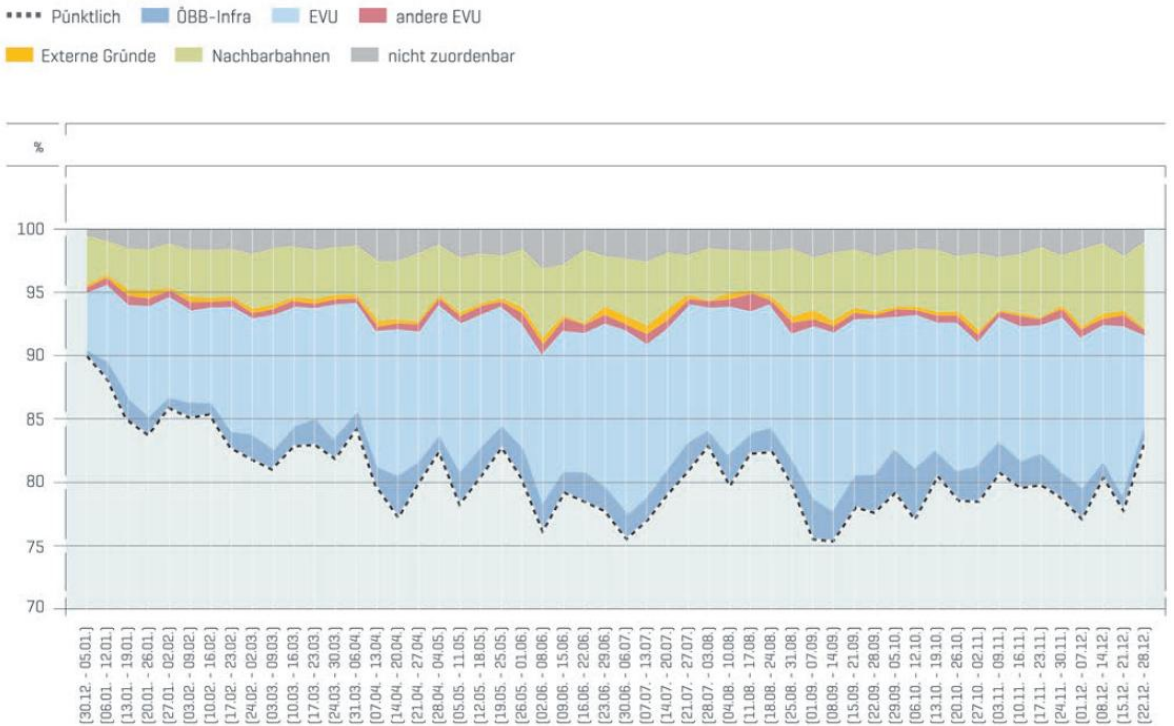


jeweils Höchst- und aktuellste Werte ausgewiesen

II | Pünktlichkeit im Schienengüterverkehr in Österreich

- **Pünktlichkeit** der Güterzüge 2025: **69,5%**
- **Kombinierter Wagenladungsverkehr: 50,5%**
- **Verspätungsursachen**:
  - EVU: 41%
  - Europ. Nachbarbahnen: 38%
  - Infrastrukturbetreiber: 8%
  - Rest: Externe Ursachen bzw. nicht zuordenbar
- **Ziel der ÖBB: 83% bis 2030**

[Grenzwert, ab dem ein Zug als verspätet gilt: 30 min]



Quelle: Schienen-Control nach ÖBB-Infrastruktur AG

III | Strategische Rahmenbedingungen für den Güterverkehr

Masterplan Güterverkehr 2030 (MGV)

- **2023** veröffentlicht
- Betrifft **alle 4 Verkehrsträger**
- **32 Maßnahmen** bzw. Maßnahmenbündel, die zur Klimaneutralität 2040 beitragen
- Monitoring und Stakeholderevent









III | Strategische Rahmenbedingungen für den Güterverkehr

Logistikstandortstrategie (LSS)

- **Verknüpfung** mit der nationalen **Industriestrategie 2035**
- Im **Juni 2026** veröffentlicht
- Partizipationsprozess 2026 bis 2030 zur Umsetzung gestartet
- **Maßnahmenvorschläge** in **10 Themenfeldern**:





IV | Ausgewählte Handlungsfelder zum Schienengüterverkehr

Kapazitätsmanagement

- „**Verordnung über die Nutzung von Eisenbahninfrastrukturkapazität im einheitlichen europäischen Eisenbahnraum**“, Vorschlag 2023, Beschluss Juni 2026
- beinhaltet Maßnahmen zur Planung, Steuerung und Koordinierung des Schienenverkehrs und sieht folgende **Kapazitätsplanungsinstrumente** vor:
  - Kapazitätsstrategie
  - Kapazitätsmodell
  - Kapazitätsangebotsplan
- AT-Leitstrategie 2024: legt Kapazitätsmodell mit **systematisierten Fahrwegkapazitäten** auch für den Güterverkehr fest
- Derzeit: Ausarbeitung nationaler strategischer Leitlinien

IV | Ausgewählte Handlungsfelder zum Schienengüterverkehr

Transportverpflichtung auf der Schiene im Abfallwirtschaftsgesetz

- **Abfallwirtschaftsgesetz §15 Abs. 9 und 69 Abs. 10:**

„Transporte von Abfällen mit einem Gesamtgewicht von mehr als zehn Tonnen mit einer Transportstrecke auf der Straße von über

- *300 km in Österreich haben ab 1. Jänner 2023,*
- *200 km in Österreich haben ab 1. Jänner 2024,*
- *100 km in Österreich haben ab 1. Jänner 2026,*

haben per Bahn oder durch andere Verkehrsmittel mit gleichwertigem oder geringerem Schadstoff- oder Treibhausgaspotential (zB Antrieb mittels Brennstoffzelle oder Elektromotor) zu erfolgen.“

- **Positive Entwicklungen und Aktivitäten in bisheriger Wirkungsphase, z.B.:**
  - Neue Angebote für Abfalltransporte + insbes. für Abfallarten
  - Intensivierung der Zusammenarbeit zw. Entsorgungswirtschaft + EVU

V | Aktuelle Herausforderungen im KV in Österreich

- **Veränderung des Marktes:** Traditionelle Gütersegmente der Schiene müssen ersetzt werden, um Modal Split zu halten
- **Dekarbonisierung der Straße** (Wettbewerb, aber auch Chance für KV)
- **Bündelung von Verkehren** auf Korridoren mit profitablen Shuttle-Verkehren – Auswirkung auf Länge der Vor- und Nachläufe
- **Wesentliche Rahmenbedingungen** (z.B. Preisgestaltung, Kostenwahrheit, Infrastrukturbereitstellung) werden **außerhalb Österreichs bzw. auf EU-Ebene** getroffen
- Lieferketten global durch **Sicherheitslage bedroht; schwache Konjunktur**
- **Preisschere** zw. den **Energiepreisen** für **Straße** und **Schiene** → Gefahr der Rückverlagerung
- Fehlende **Trassenkapazitäten** für den internationalen Schienengüterverkehr **in Europa**

VI | Fördermaßnahmen für den KV

- **Finanzielle Förderungen speziell für den Schienengüterverkehr**
  1. Schienengüterverkehr 2023–2027 sowie Wegeentgeltförderung (SGV-Plus)
  2. Anschlussbahn-und Terminalförderung (ATF)
  3. Investitionsförderprogramm Kombinierter Verkehr (IKV)
- **Ordnungspolitische Maßnahmen für den KV**
  (z.B. Nutzlastausgleich)
- **Finanzielle Förderungen für verkehrsträgerübergreifende Transporte**
  4. Logistikförderung
  5. klimaaktiv mobil
  6. FTI-Schwerpunkt Mobilitätswende

VI | 1. Schienengüterverkehr sowie Wegeentgeltförderung (SGV-Plus)

- **Beihilfen für die Erbringung von Schienengüterverkehrsleistungen in den Produktionsformen**
  - des Einzelwagenverkehrs (**EWV**),
  - des unbegleiteten Kombinierten Verkehrs (**UKV**) oder
  - der Rollenden Landstraße (**RoLa**)
- Laufende Periode 2023-2027
- Jährliche Ausschreibung für nicht rückzahlbare Zuschüsse
- Fördervertrage mit den **trassenbestellenden Eisenbahnverkehrsunternehmen**
- Genehmigung der Beihilfen durch die EK ist erfolgt als Beihilfe für Nutzung der Eisenbahninfrastruktur bzw. zur Verringerung der externen Kosten
- **Abwicklung: SCHIGmbH** (Schieneninfrastruktur-DienstleistungsgesmbH)

VI | 1. Schienengüterverkehr & Wegeentgeltförderung (SGV-Plus)

- **Förderung im Einzelwagenverkehr in €/1000 ntkm**
  differenziert nach Inland und Ein-/Ausfuhr sowie nach Entfernungsklassen
  - Entfernungsklasse bis 100 km: 29,17€ je 1.000 ntkm
  - Entfernungsklasse ab 100 km: 11,28€ Inland, 6,24€ Ein-/Ausfuhr je 1.000 ntkm
- **Förderung im UKV in €/ITE (Intermodale Transporteinheit)**
  - differenziert nach Inland, Ein-/Ausfuhr u. Durchfuhr

  gestaffelt nach
  - Gewicht der Transportbehälter
  - Entfernungsklassen
  - zusätzlich auf Bergstrecken ergänzt um Bergzuschlag (bis zu 4,32€ pro Behälter)

Verkehrs-, Behälter Art/Gewicht/Entfernungsklasse			30–100 km	101–250 km	ab 251 km
Inland	GC20, WAB20, WAB 25 (Länge 20'–29')	bis 25 Tonnen	41,38	64,90	78,84
		ab 25 Tonnen	27,23	42,47	51,62
	GC30, WAB30 (Länge 30'–39')	bis 25 Tonnen	57,93	83,42	96,70
		ab 25 Tonnen	41,38	64,25	81,02
	GC40, WAB 40 (Länge 40'–45'), SAN 70	bis 25 Tonnen	78,63	108,46	121,53
		ab 25 Tonnen	49,44	76,88	98,23
Ein-/Ausfuhr*	GC20, WAB20, WAB 25 (Länge 20'–29')	bis 25 Tonnen	20,74	33,02	40,19
		ab 25 Tonnen	13,70	21,50	26,24
	GC30, WAB30 (Länge 30'–39')	bis 25 Tonnen	29,31	42,37	49,15
		ab 25 Tonnen	20,86	32,64	41,22
	GC40, WAB 40 (Länge 40'–45'), SAN 70	bis 25 Tonnen	39,81	55,17	61,82
		ab 25 Tonnen	24,96	38,91	49,92
Maritim Nord Ein-/Ausfuhr**	GC20, WAB20, WAB 25 (Länge 20'–29')	bis 25 Tonnen	16,07	26,35	31,32
		ab 25 Tonnen	10,75	17,05	20,32
	GC30, WAB30 (Länge 30'–39')	bis 25 Tonnen	23,24	33,78	38,32
		ab 25 Tonnen	16,43	25,92	32,01
	GC40, WAB 40 (Länge 40'–45'), SAN 70	bis 25 Tonnen	31,60	44,02	48,13
		ab 25 Tonnen	19,62	30,92	38,76
Durchfuhr	GC20, WAB20, WAB 25 (Länge 20'–29')	bis 25 Tonnen	11,40	19,68	22,44
		ab 25 Tonnen	7,80	12,60	14,40

VI | 2. Anschlussbahn-und Terminalförderung (ATF)

- **Förderung** von Investitionen bei **Neubau, Erweiterung, Reaktivierung** sowie **Bestandsinvestitionen** von Anschlussbahnen und Terminals
- Laufende Periode 2023-2027
- **Ziel**: → Verlagerung von Transportmengen auf die Schiene
  → Halten der Verladerschaft bzw. des Transportaufkommens im System Bahn
- **Max. Förderhöhen:**
  - Anschlussbahnen: max. 40% bzw. 2,5 Mio. € für Neubau, 2 Mio. € für Erweiterung
  - Terminals: max. 30% bzw. 2,5 Mio. € für Errichtung und Erweiterung
- **Transportverpflichtung** für Anschlussbahnen (5 Jahre) / **Betriebspflicht** für Terminals (5 –11 Jahre)
- **Einreichung laufend möglich**, ca. 3 x jährlich Begutachtung durch einen Förderbeirat
- **Budget**: jährlich bis zu 11 Mio. €

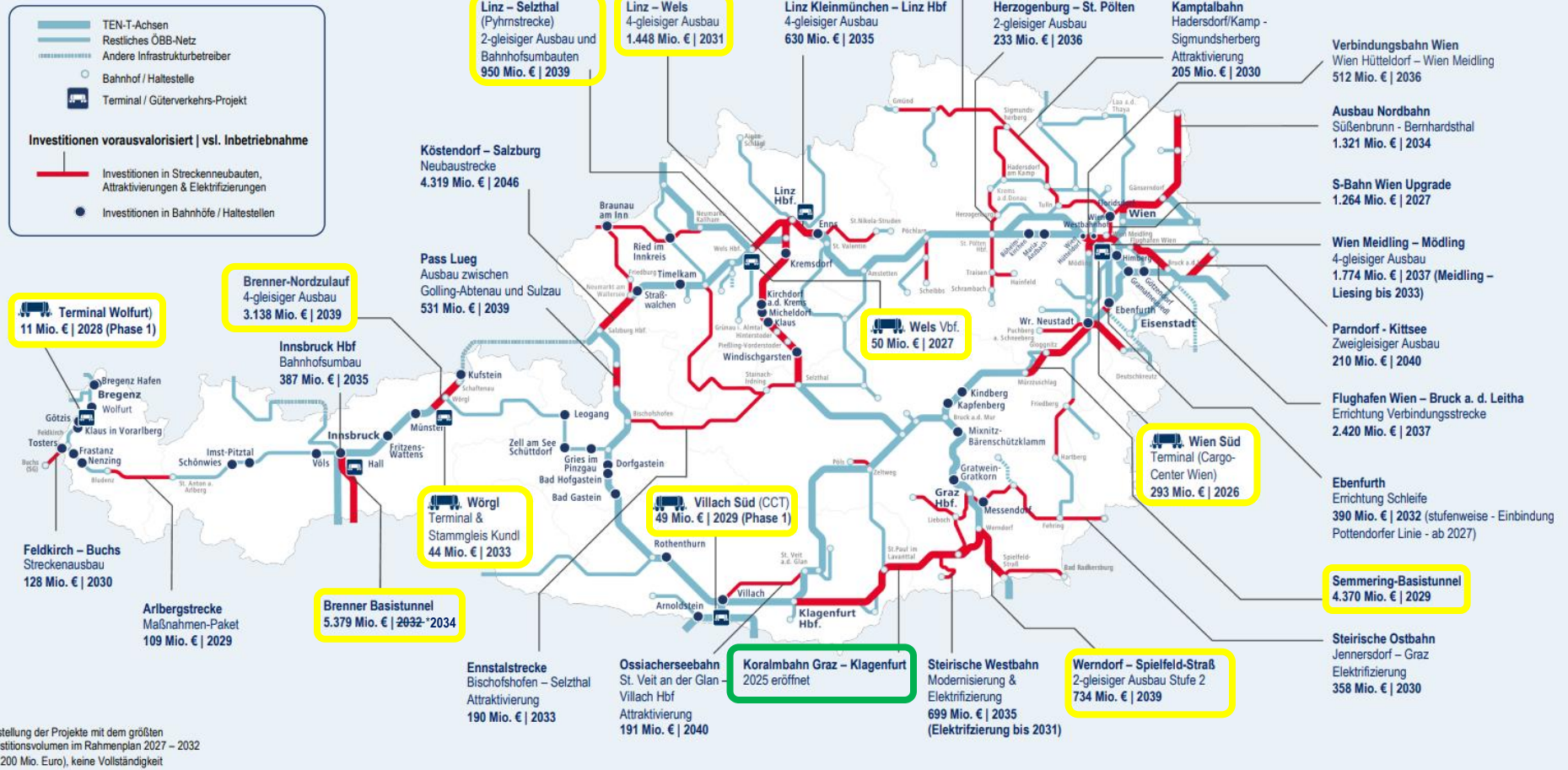
VI | 3. Investitionsförderprogramm Kombinierter Verkehr (IKV)

- **Ausgleich** von **Wettbewerbsnachteilen im Kombinierten Verkehr** durch staatliche Hilfestellung für private Investitionen
- Letzte Periode 2021-2025, neue Periode 2026-2030 derzeit in Abstimmung mit BMF
- Förderung des **Ankaufs von intermodalen Transporteinheiten** und Unterstützung von Maßnahmen zur **Verbesserung der Qualität** der angebotenen Dienste des KV
- **Max. Förderhöhen:**
  - Investitionen bis 30%, Machbarkeitsstudien bis 50%
    sowie Ersatzinvestitionen bis zu 25%
  - Max. Förderung pro Projekt, sowie pro Förderungsnehmer und Jahr: 1 Mio. €
- **Budget**: jährlich 4,8 Mio. €
- **Einreichung derzeit nicht möglich**

Rahmenplan 2027–2032 | 19,5 Mrd. €

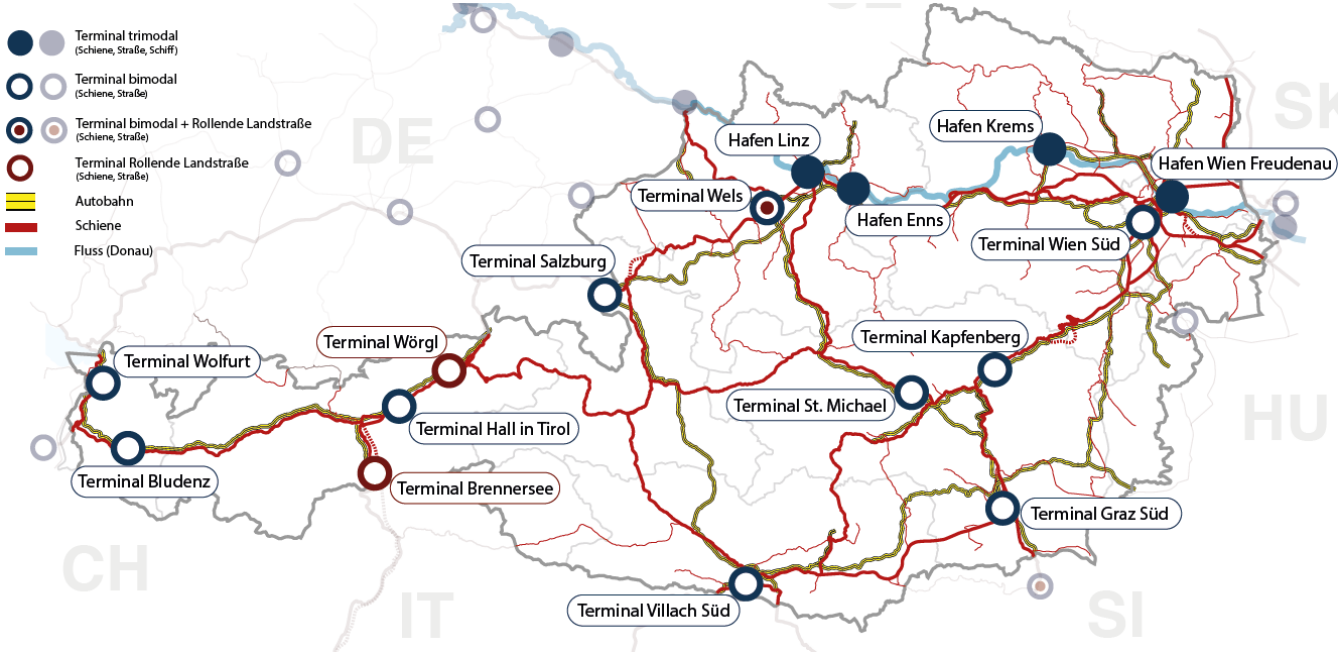
Bundesministerium Innovation, Mobilität und Infrastruktur

ÖBB INFRA



Darstellung der Projekte mit dem größten Investitionsvolumen im Rahmenplan 2027 – 2032 (ca. 200 Mio. Euro), keine Vollständigkeit

VII | Infrastrukturausbau: Terminals in Österreich



Terminals in Österreich 2025 Grafik: BMIMI

- **14 UKV-Terminals**
- Ausbaupläne der ÖBB-Terminals gem. Rahmenplan
- **Ausbau** weiterer Terminals gefördert durch ATF

UKV-Video



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

DI^in Julia Elsinger
Abt. II/5 - Güterverkehr
ii5@bmimi.gv.at

