

Monitoringbericht zum Masterplan Güterverkehr 2030

Berichtsjahr 2023



Monitoringbericht zum Masterplan Güterverkehr 2030

Berichtsjahr 2023

Wien, 2024

Impressum

Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:
Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität,
Innovation und Technologie (BMK)
Radetzkystraße 2, 1030 Wien
+43 (0) 800 21 53 59
bmk.gv.at
Wien, 2024

Masterplan Güterverkehr 2030

Der Masterplan Güterverkehr 2030 (MGV) stellt die Umsetzungsstrategie des Mobilitätsmasterplans 2030 (MMP 2030) für den klimaneutralen Güterverkehr mit dem Zeithorizont 2030 und Ausblick auf die Klimaneutralität 2040 dar.

Der Masterplan Güterverkehr 2030, veröffentlicht im März 2023, baut auf den drei wesentlichen Grundsätzen des MMP 2030 – vermeiden, verlagern, verbessern – auf. Hinsichtlich der Vermeidung von Güterverkehren werden die Möglichkeiten (und Grenzen) der Entkopplung von Wirtschaftswachstum und Verkehrsentwicklung aufgezeigt. Die Verlagerung auf umweltfreundliche und energieeffiziente Verkehrsträger, allen voran die Schiene, soll nach der Zielvorgabe des MMP 2030 ein moderates Wachstum des Güterverkehrs ermöglichen. Die Binnenschifffahrt soll hierbei ebenfalls ihren Beitrag leisten. Die Verbesserung bezieht sich in erster Linie auf den Straßengüterverkehr, indem ein Umstieg auf emissionsfreie Antriebstechnologien forciert wird. Auch für die Luftfracht werden Möglichkeiten zur Dekarbonisierung aufgezeigt. Neben den verkehrsträgerspezifischen Abschnitten wird auch das Gesamtverkehrssystem betrachtet, wobei sowohl auf die Verknüpfung als auch auf den Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern eingegangen wird. Angestrebt werden faire Wettbewerbsbedingungen einerseits sowie die Nutzung der einzelnen Verkehrsträger entsprechend ihrer Vorteile andererseits. Der Transitverkehr, insbesondere entlang der Alpenübergänge, stellt eine besondere Herausforderung dar, die einer Lösung auf unterschiedlichen Ebenen bedarf. Bezüglich der Beschäftigung und sozialen Rahmenbedingungen setzt sich das BMK für sichere Arbeitsbedingungen, ein faires Einkommen und ausreichende Erholungszeit für die Arbeitnehmer:innen ein. Im abschließenden Kapitel wird die notwendige internationale und nationale Kooperation hervorgehoben. Diese wird sowohl auf EU-Ebene als auch mit den Bundesländern erforderlich sein, um die Klimaneutralität 2040 im Güterverkehr zu erreichen.

Neben dem Strategie-Teil enthält der MGV auch eine Reihe von (nach den vier Verkehrsträgern gegliederten) Maßnahmen zur Erreichung der angestrebten Ziele. Von insgesamt 32 Maßnahmen entfallen 14 auf die Schiene, 4 auf die Binnenschifffahrt, 11 auf die Straße und 3 auf die Luftfahrt. Die zusätzlichen Maßnahmen im Gesamtverkehrssystem werden gesondert betrachtet. Bei den angeführten Förderprogrammen wird grundsätzlich auf die entsprechende Abwicklungsstelle verwiesen. Sämtliche allgemeine Informationen zu diesen Programmen sind ebenso auf der BMK-Homepage ([bmk.gv.at](https://www.bmk.gv.at)) abrufbar.

Umsetzungsschwerpunkte 2023

Der Masterplan Güterverkehr 2030 sieht ein jährliches Monitoring der Umsetzungsfortschritte vor. Der hiermit vorgelegte Monitoringbericht 2023 bietet einen Überblick über jene Maßnahmen, die im Jahr 2023 sowie Anfang 2024 umgesetzt wurden.



Maßnahmen Schiene

Maßnahme Schiene 3: Planung und Energie

Die Infrastrukturoffensive Schiene wurde 2023 sowohl durch das Zielnetz¹ als auch durch den Rahmenplan² fortgesetzt. Das Zielnetz ist die langfristige Strategie des Bundes zum Ausbau des Bahnnetzes in Österreich im Sinne einer verkehrspolitischen Leitlinie zur Erreichung der mobilitäts- und klimapolitischen Ziele. Umgesetzt wird das Zielnetz über den jährlich zu erstellenden ÖBB-Rahmenplan. Dieser stellt auch die Finanzierung für Investitionen in das Netz der ÖBB-Infrastruktur AG durch die Bundesregierung sicher.

Der im Herbst 2023 beschlossene ÖBB-Rahmenplan 2024–2029 basiert auf dem Zielnetz 2025+ und beinhaltet die Fortführung des Ausbaus der großen transeuropäischen Achsen mit Projekten wie Koralmbahn, Semmering-Basistunnel, Brenner-Basistunnel und Ausbau der Weststrecke. Dadurch werden die Rahmenbedingungen für den Schienengüterverkehr durch zusätzliche Kapazitäten und Flachbahncharakter hergestellt. Weiters sind auch viele kleinere Maßnahmen verankert, wie zum Beispiel die Errichtung seitenrichtiger Überholgleise für den Güterverkehr oder eine Güterverkehrsoffensive für Ladegleise und Anschlussbahnen.

Im Jänner 2024 wurden die Eckpunkte des Fachentwurfs für ein Zielnetz 2040 präsentiert, welches die Schwerpunkte für den Ausbau des Bahnnetzes in den 2030er Jahren skizziert. Die Schienengüterverkehrsunternehmen wurden aktiv in die Erarbeitung einbezogen. Im Fachentwurf Zielnetz 2040 wurden zahlreiche zusätzliche Projekte verankert, die zu einer weiteren deutlichen Stärkung des Güterverkehrs auf der Schiene beitragen. Beispielsweise wird die Pyhrnbahn mit Hilfe des neuen Bosrucktunnels abgeflacht, sodass künftig schwerere und längere Züge verkehren können. In und um die Knoten werden mit zusätzlichen Gleisen oder Schleifenverbindungen die Kapazitäten ausgeweitet.

1 bmk.gv.at/themen/verkehrsplanung/ausbauplan/zielnetz.html

2 bmk.gv.at/themen/verkehrsplanung/ausbauplan/plan_oebb.html

Der Güterverkehr wurde in den Fahrplankonzepten von Beginn an gleichberechtigt zum Personenverkehr mitgeplant, wodurch künftig eine optimale Kapazitätsnutzung gewährleistet werden soll.



Im FTI-Schwerpunkt Mobilitätswende wurden und werden kontinuierlich FTI-Aktivitäten zur Vermeidung, Verlagerung und Verbesserung des Verkehrs verfolgt, u. a. auch zum Thema klimaneutraler Güterverkehr. In der 2023 gestarteten Initiative „100 Prozent Erneuerbare Energie Reallabore“ des FTI-Schwerpunkts Energiewende sollen prototypische Systemlösungen für integrierte, regionale Energiesysteme entwickelt, getestet und validiert werden.

Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs, Bild: BMK

Maßnahme Schiene 6: Ausbildung und Personal

Bezüglich der Aufwertung der Arbeitsbedingungen von Beschäftigten im Schienengüterverkehr wurden im Jahr 2023 Maßnahmen im Bereich der betrieblichen Ausbildung und Qualifikation (Lehrlinge) gesetzt.

Maßnahme Schiene 7: Modernisierung der Bahn

Die Bereitstellung elektronisch verarbeiteter Streckendaten in den Systemen RINF (Registers of Infrastructure, österreichisches Infrastrukturregister) und CRD (Central Reference File Database) erfolgt laufend. Die neue RINF Revision ist mit VO (EU) 2023/1694 2023 in Kraft getreten. Derzeit laufen auf europäischer Ebene die Arbeiten an einer Überarbeitung der TSI TAF (Technical Specification for Interoperability – Telematics Applications for Freight Services) & TAP (Technical Specification for Interoperability – Telematics Applications for Passenger Services).

Folgendes Lärmschutz-Maßnahmenbündel hilft die Lärmbelastung für Anrainer:innen von Eisenbahn-Güterverkehrstrassen maßgeblich zu reduzieren: Bei Neu- und Ausbaustrecken sind Lärmschutzmaßnahmen fixer Bestandteil des jeweiligen Projektes und Teil von etwaigen Umweltverträglichkeitsprüfungen.

In Sachen Lärmschutz an Eisenbahn-Bestandsstrecken ziehen der Bund, die Bundesländer und die Eisenbahninfrastrukturunternehmen an einem gemeinsamen Strang. Seit 30 Jahren werden dadurch belastete Gemeinden laufend durch den Bau von Lärmschutzwänden bzw. die Förderung von Schallschutzfenstern und -türen schalltechnisch saniert.

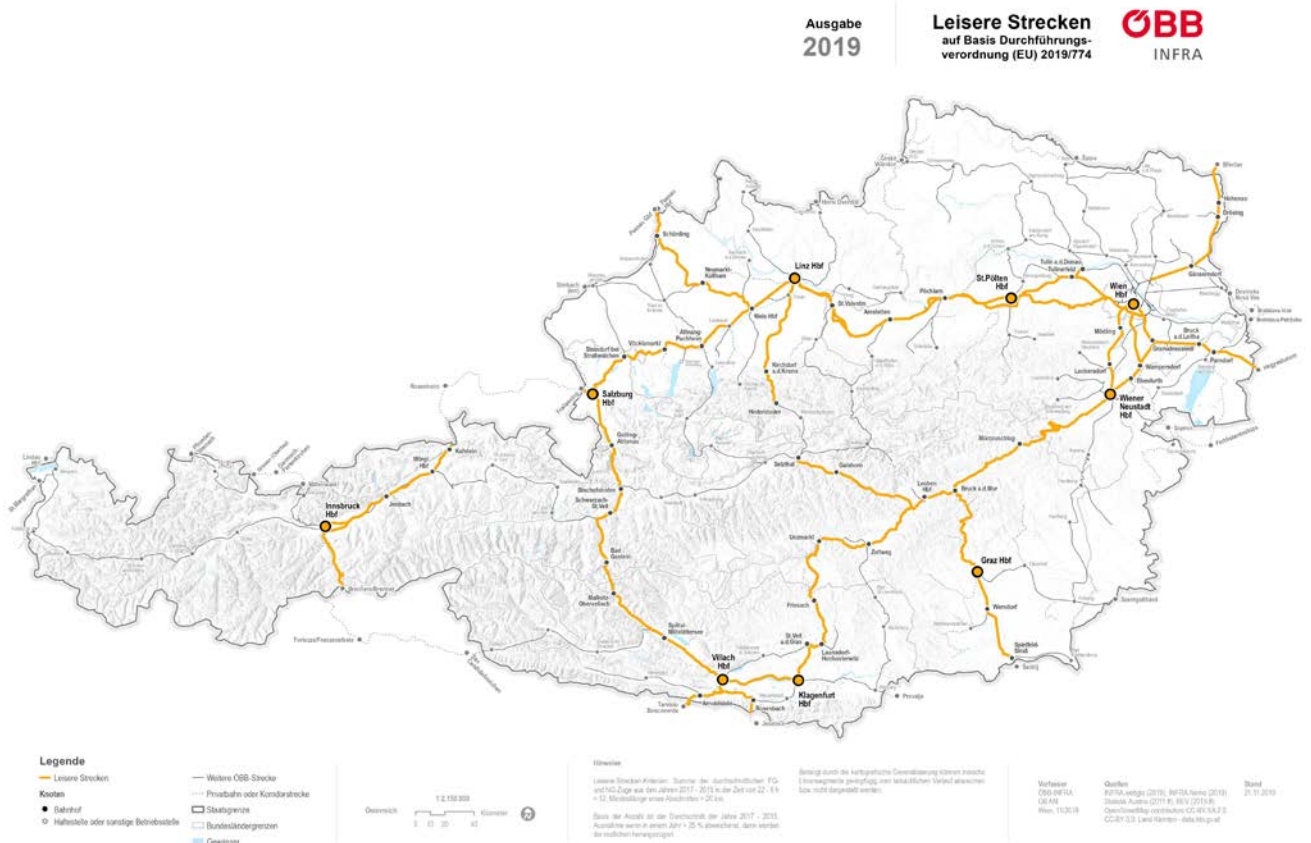
Außerdem ist mit Ende 2024 der Einsatz von lauten Güterwägen auf den „Quieter Routes“ verboten und die Umrüstung auf leises Bremsmaterial bis zu diesem Zeitpunkt voraussichtlich abgeschlossen. Um dieses Ziel zu erreichen, mussten jene Wagenhalter, deren Flotte zukünftig auf den „Quieter Routes“ verkehren soll, von lauten Graugussbremsen auf leise Verbundstoff-Bremssohlen umrüsten.

Im Bereich Lärm wurde zudem 2023 eine Stiftungsprofessur Lärmwirkungsforschung und Gesundheit eingerichtet. Die TU Graz hat Herrn Christian Adams für diese Professur bestellt.

Infobox: Leise Güterwägen

Die Europäische Kommission hat 2019 mit einer Verordnung den rechtlichen Rahmen für die „Quieter Routes“, also leisere Strecken, geschaffen: Ab Ende 2024 werden laute Güterwagen auf diesen Routen verboten. Die EU-Mitgliedsstaaten bestimmen anhand vorgegebener Kriterien, vor allem anhand der Zahl der Güterzüge in den Nachtstunden, diese Routen.

Wesentliche Teile der internationalen Korridore und wichtigen Bahnstrecken, die durch Österreich verlaufen, wurden als „Quieter Routes“ eingestuft – siehe Karte. Leise Güterwagen weisen gegenüber dem alten Wagenmaterial eine bis zu 10 dB geringere Emission auf, was einer Halbierung des empfundenen Lärms entspricht. Dies bringt für alle Anrainer:innen an den Bahn-Güterverkehrsachsen in Österreich eine deutliche Verbesserung.



Leisere Strecken in Österreich, Bild: ÖBB Infra

Maßnahme Schiene 8: Digitalisierung

Ein wesentliches FTI Projekt zum Thema kooperatives, vernetztes und automatisiertes Fahren auf der Schiene ist TARO – Towards Automated Railway Operation (2020–2023) unter der Konsortialleitung der ÖBB Holding und weiteren 17 Partnern. Das Projekt TARO betrachtete drei Themenfelder: Digital Twin, Prozesse und Automated Train Operation und leistet somit einen wesentlichen Beitrag zur Automatisierung und Digitalisierung des Systems Bahn.

Für die konkrete Umsetzung und Ausrollung der Digitalisierung auf der Schiene sind im ÖBB-Rahmenplan 2024–2029 umfangreiche Mittel vorgesehen. Hervorzuheben ist hier die Ausrüstung mit dem European Train Control System (ETCS), wofür in der Rahmenplanperiode 352 Millionen Euro vorgesehen sind. Für weitere Digitalisierungsmaßnahmen wie etwa im Bereich der Zugvorbereitung, der automatischen Zugführung und -lenkung stehen 408 Millionen Euro zur Verfügung.

Maßnahme Schiene 9: Vor- und Nachlauf bzw. Anbindung der Schiene

Im Hinblick auf die Anbindung des ländlichen Raums an die Schieneninfrastruktur, speziell für den Güterverkehr, erleichtert die finanzielle Unterstützung im Rahmen der Anschlussbahnförderung³ Investitionen in den Neubau, die Erweiterung oder, sofern damit Verbesserungen der Schieneninfrastruktur verbunden sind, Bestandsinvestitionen von Anschlussbahnen.

Zur klimaneutralen Abwicklung der letzten Meile in der Stadt steht die Forcierung des Einsatzes von Fahrzeugen mit emissionsfreien Antrieben, Transportfahrrädern sowie E-Mopeds bereits seit vielen Jahren im Fokus der Aktivitäten des BMK.

Maßnahme Schiene 10: Stärkere Berücksichtigung der Schiene in der Raumplanung

Um einen Überblick über Verlademöglichkeiten auch bei Anschlussbahnen zu geben und deren gemeinsame Nutzung zu begünstigen, ist die Veröffentlichung eines digitalen Anschlussbahnverzeichnisses vorgesehen. Eine Inbetriebnahme bei der Schieneninfrastrukturgesellschaft mbH (SCHIG) ist für 2024 geplant.

Um eine verstärkte Ansiedlung von Unternehmen an Standorten mit Bahnanschluss zu erreichen, ist darüber hinaus ein entsprechender Überblick erforderlich, welche Bodenflächen sich hinsichtlich einer Anbindung an das Bahnnetz besonders eignen: Das BMK hat daher die SCHIG beauftragt, eine räumliche Analyse zu potenziellen Eignungsflächen unter Einbeziehung auch schon bestehender Widmungen vorzunehmen. Das Ergebnis in Form einer bundesweiten Datenbasis über Betriebsflächen und Bahnanschlüsse wird voraussichtlich 2024 als Kartendarstellung zur Verfügung stehen und richtet sich als Informationsangebot an die für Raumordnung zuständigen

³ schig.com/aufgaben/foerderprogramme/anschlussbahn-und-terminalfoerderung

Gebietskörperschaften, mit dem Thema befasste Planer:innen sowie an Unternehmen als Unterstützung bei der Standortentscheidung.

Maßnahme Schiene 11: Verlagerung bahnaffiner Güter

Die Evaluierung der Regelung im Abfallwirtschaftsgesetz 2002 zur verpflichtenden Verlagerung ist bis Ende 2024 vorgesehen. Erste Ergebnisse zeigen, dass mit der Bestimmung wirkungsvolle Impulse in Richtung Verlagerung von Abfallstraßentransporten auf die Schiene gesetzt wurden. Die jetzt, aufgrund der Regelung, gestarteten Maßnahmen müssen noch vollständig umgesetzt werden, um diesen Trend zu verstärken. Die größten technischen Herausforderungen bestehen beim Umschlag an der Lade- bzw. Entladestelle. Organisatorisch erfordert der Bahntransport eine längere Planung und die Zurverfügungstellung von regional angepassten Verkehrslösungen, wobei der kombinierte Güterregionalverkehr für die zunehmende Verlagerung der Abfalltransporte auf die Bahn eine wesentliche Rolle spielt. Die für das Abfallwirtschaftsgesetz eingerichtete elektronische Plattform aufschiene.gv.at könnte – auch ohne gesetzliche Verpflichtung – als Informationsdrehscheibe auch für andere Güter- bzw. Marktsegmente genutzt werden.



Logo aufschiene.gv.at

Maßnahme Schiene 12: Förderung Terminals und KV-Systeme

Die Anschlussbahn- und Terminalförderung (ATF)⁴ wurde für den Zeitraum von 2023 bis 2027 verlängert und das Förderbudget auf 13 Millionen Euro jährlich (bzw. für 2024 bis zu 15 Millionen Euro) aufgestockt. Die bisherigen Programminhalte werden fortgesetzt, aber um zusätzliche Akzente erweitert (z. B. höhere Fördersätze für einzelne Gewerke oder erhöhte Förderobergrenzen bei Bestandsinvestitionen für Umschlagsgeräte mit klimafreundlichem Antrieb).

Die Lade- und Betankungsinfrastruktur für terminalgebundene Fahrzeuge wird im ATF-Programm finanziell unterstützt. Im ENIN-Förderprogramm⁵ (siehe dazu auch Maßnahme Straße 3) wird außerdem die Errichtung von Lade- und Betankungsinfrastruktur für emissionsfreie Nutzfahrzeuge mit erhöhter Förderintensität (60 statt 40 Prozent) im Vor- und Nachlauf des Kombinierten Verkehrs gefördert.

Das Investitionsprogramm für den Kombinierten Güterverkehr (IKV)⁶, das eine rege Ausnutzung aufweist, wurde ab 2023 mit einem erhöhten Budget ausgestattet. Nun stehen mit 5,5 Millionen Euro jährlich um 1,5 Millionen Euro mehr für die Anschaffung von Equipment für den Kombinierten Verkehr und Investitionen in neue Technologien zur Verfügung. Zudem ist die Verlängerung des Programms für eine neue Periode nach 2025 geplant.

4 schig.com/aufgaben/foerderprogramme/anschlussbahn-und-terminalfoerderung

5 ffg.at/ENIN

6 schig.com/aufgaben/foerderprogramme/ikv-investitionsfoerderprogramm-kombinierter-verkehr

Maßnahme Schiene 13: Information

Der neu eingerichtete Verlagerungscoach⁷ bietet für Unternehmen und Gemeinden Unterstützung bei der Verlagerung von Güterverkehren auf die Schiene an. Das Beratungsangebot ist kostenlos und umfasst u.a. Beförderungsangebote des Schienengüterverkehrs, geeignete Technologien sowie Umschlagsmöglichkeiten.

Seit Ende 2023 laufen Vorarbeiten für die Erstellung einer digitalen Förderlandkarte für den Güterverkehr, die einen benutzerfreundlichen Überblick über die (schiene)n-güterverkehrsrelevanten Förderangebote geben soll. Diese soll in den für Forschungs- und Technologieförderungen bereits bestehenden BMK-Förderkompass (foerderkompass.at) integriert und 2024 aktiviert werden.



Verlagerungscoach
Maximilian Bauer,
Bild SCHIG

Infobox: Verlagerungscoach

Maximilian Bauer wurde im November 2023 mit der Aufgabe des Verlagerungscoaches, der organisatorisch bei der SCHIG angesiedelt ist, betraut und steht als neutrale, niederschwellige Ansprechperson für Firmen, die ihre Transporte von der Straße auf die Schiene verlagern wollen, zur Verfügung. Das Beratungsangebot ist breit gefächert und umfasst u. a. geeignete Technologien sowie Umschlagsmöglichkeiten (z. B. Terminals und Anschlussbahnen, Mobiler, ACTS-Behälter, andere Containersysteme, ...), Beförderungsangebote (Destinationen sowie Ganzzug, Einzelwagenverkehr, Unbegleiteter Kombiniertes Verkehr) bis hin zur Vermittlung von regionalen (Ansprech-) Partner:innen und Förderangeboten.

Die Beratungsleistung ist für Unternehmen und Gemeinden kostenlos und nicht zwingend auf nur einen Termin beschränkt. Auch proaktive Unterstützung wird angeboten.

Maßnahme Schiene 14: SGV-Betriebsförderung

Die Fortführung des SGV-Förderungsprogramms⁸ im Zeitraum ab 1. Jänner 2023 bis Ende 2027 wurde einschließlich einer zusätzlichen mit der bisherigen SGV-Förderung kumulierbaren Wegeentgeltförderung für das Marktsegment manipulierter Güterverkehr umgesetzt. Mit 1. April 2023 wurde die Wegeentgeltförderung von 50 auf 100 Prozent erhöht. Mit 1. Mai 2023 wurde die Wegeentgeltförderung, die sich aus technischen Gründen zunächst auf die ÖBB-Infrastruktur bezog, auch auf die Infrastruktur der Raaberbahn AG ausgeweitet.

7 schig.com/aufgaben/verlagerungscoach

8 schig.com/aufgaben/foerderprogramme/sgv-plus

Maßnahmen Schifffahrt



Maßnahme Schifffahrt 1: Wasserstraßeninfrastruktur weiterentwickeln

Im Bereich der Verbesserung der Wasserstraßeninfrastruktur konnten die öffentlichen Länden Wildungsmauer und Linz aufgewertet und mit Landstrom ausgestattet werden. Weiters wurden seitens der privaten Ländenbetreiber entlang der Donau entsprechende Landstrom Projekte ausgearbeitet und zur EU-Kofinanzierung eingereicht. International konnte viadonau das EU-Projekt „Fairway Danube 2“ starten, welches durch innovative Ansätze die Fahrwasserbedingungen entlang der gesamten Donau verbessern soll.

Maßnahme Schifffahrt 2: Betrieb und Nutzung der Wasserstraße verbessern

Im Bereich des Schleusenbetriebes der österreichischen Donauschleusen gibt es eine kontinuierliche Abstimmung zwischen dem Betreiber Verbund Hydro Power GmbH, viadonau und BMK zur laufenden Optimierung der betrieblichen Abläufe sowie der Schleusenrevisionen. Weiters haben die öffentlichen Donauhäfen Wien und Enns entsprechende EU-geförderte Projekte zur Verbesserung der Multimodalität und zur Versorgung mit Landstromanlagen in den Häfen eingereicht.



Landstromanlage bei der öffentlichen Lände Linz, Bild: BMK

Maßnahme Schifffahrt 3: Schiffstechnologien und Digitalisierung der Wasserstraße forcieren

Zur Erhöhung der Umweltfreundlichkeit der Donauschifffahrt wurden erstmalig alternative Kraftstoffe im Bereich der Behördenschiffe (BMK/Schiffahrtsaufsichten und viadonau) erfolgreich zum Einsatz gebracht. Im Bereich der „River Information Services (RIS)“ wurden das europäische Informationsportal „EuRIS“ (European River Information Services) und das elektronische Meldeportal „CEERIS“ (Central & Eastern European Reporting Information System) gestartet und Anfang 2024 von der EK der Entwurf einer Änderung der RIS-Richtlinie beschlossen.

Maßnahme Schifffahrt 4: Rechtliche Rahmenbedingungen und finanzielle Anreize zur Forcierung der Wasserstraße schaffen

Die Modernisierung der Donauschifffahrt wurde durch den Start des vom BMK ins Leben gerufenen Förderprogramms „Klima- & umweltfreundliche Schifffahrt“⁹ unterstützt. Erste Projektanträge sind bereits in den Bereichen Digitalisierung und Modernisierung der Motoren eingegangen. Im Bereich der Logistik wurden im Bereich Gefahrgut die Fassung 2023 des Europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen (ADN) veröffentlicht und die nationale Schiffstechnikverordnung aktualisiert. Auf europäischer Ebene erfolgte die Umsetzung des bis 2027 laufenden Aktionsprogramms NAIADES 3.

⁹ viadonau.org/wirtschaft/foerderprogramm-klima-und-umweltfreundliche-schifffahrt



Maßnahmen Straße

Maßnahme Straße 1: Infrastrukturausbau am Autobahn- und Schnellstraßennetz für emissionsfreie Nutzfahrzeuge

Die ersten beiden Rastplätze am ASFINAG-Netz mit Ladeinfrastruktur für E-Lkw wurden im März 2024 an der Autobahn A1 bei Roggendorf (Fahrtrichtung West) bzw. an der Autobahn A8 bei Weibern (Fahrtrichtung Ost, „Truck-Stop Hausruck“) eröffnet. Für die flächendeckende Ausrollung der Ladeinfrastruktur am ASFINAG-Netz wird bereits an einer Ausschreibung für Konzessionen für E-Ladeinfrastruktur auf Rastplätzen (KEL) gearbeitet, zu welcher bereits eine Markterkundung stattfindet. Ziel ist es, dass bis zum Jahr 2035 mindestens 1.300 Ladepunkte am Autobahn- und Schnellstraßennetz der ASFINAG für den Schwerverkehr installiert sind.

Truck-Stop Hausruck in OÖ,
Bild: ASFINAG/Mike Wolf



Maßnahme Straße 2: Internationale Abstimmung beim Infrastrukturausbau für emissionsfreie Nutzfahrzeuge

Das BMK ist in unterschiedlichen EU-Gremien vertreten, die sich dem Aufbau von Infrastruktur für alternative Kraftstoffe widmen. Um einen möglichst abgestimmten grenzüberschreitenden Hochlauf dieser Infrastruktur zu gewährleisten und relevante Stakeholder zu vernetzen, wurden die Nachbarländer Österreichs zu zwei Workshops in Innsbruck und Wien eingeladen.

Maßnahme Straße 3: Förderprogramm ENIN

Im März 2023 konnte die erste Ausschreibungsrunde des Förderprogrammes ENIN¹⁰ gestartet werden. Seither gingen bereits 203 Projektanträge für emissionsfreie Nutzfahrzeuge und Infrastruktur bei der Abwicklungsstelle FFG ein. Die Gesamtanzahl der geförderten Nutzfahrzeuge beläuft sich Anfang 2024 bereits auf knapp 3.000 Fahrzeuge. Die aktuelle Ausschreibungsrunde war bis zum 13. März 2024 geöffnet. Es stehen hierfür 45 Millionen Euro zur Verfügung.



Grafik zu ENIN, Bild: FFG

¹⁰ [ffg.at/ENIN](https://www.ffg.at/ENIN)

Infobox: Mobilitätswende

Das Klimaschutzministerium unterstützt mit dem Förderprogramm „ENIN – Emissionsfreie Nutzfahrzeuge und Infrastruktur“ Unternehmen bei der Umstellung auf emissionsfreie Nutzfahrzeuge sowie bei der Errichtung der für diese Nutzfahrzeuge erforderlichen Lade- bzw. Betankungsinfrastruktur. Über die Recovery and Resilience Facility (RRF – Aufbau und Resilienzfähigkeit) der Europäischen Union und weiteren nationalen Mitteln stehen Österreich insgesamt 365 Millionen Euro für die Förderung emissionsfreier Nutzfahrzeuge und deren Infrastruktur im Zeitraum 2022–2025 zur Verfügung.

2023 wurden bereits fünf Ausschreibungen durchgeführt und Förderzusagen ausgesprochen für insgesamt rund

- 2.400 emissionsfreie N1-Fahrzeuge
- 560 emissionsfreie N2 und N3-Fahrzeuge sowie
- 20 emissionsfreie N2 und N3-Sonderfahrzeuge.

Um den Ladebedarf des absehbar rasch steigenden Bestands von mittelschweren und schweren batterieelektrischen Lkw (N2 und N3) decken zu können, ist die ASFINAG für den Ausbau von leistungsstarker und sicherer Ladeinfrastruktur auf dem hochrangigen Straßennetz verantwortlich. Ihr Ausbauplan sieht vor, dass bis 2030 alle Rastplätze mit Ladeinfrastruktur für Lkw ausgestattet werden.

Maßnahme Straße 4: CO₂-Flottenstandards für schwere Nutzfahrzeuge und Busse

Am 14. Februar 2023 hat die Europäische Kommission einen Vorschlag zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/1242 im Hinblick auf die Verschärfung der CO₂-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge vorgelegt. Beim Trilog am 18. Jänner 2024 wurde dazu eine vorläufige Einigung der Ko-Gesetzgeber erreicht. Wesentlich dabei ist, dass das CO₂-Ziel ab 2030 angehoben wurde (–45 Prozent) und neue CO₂-Ziele ab 2035 (–65 Prozent) und 2040 (–90 Prozent) festgesetzt werden. Außerdem fallen ab 2030 auch Lkw ab 5 Tonnen sowie Busse und Anhänger in den Geltungsbereich der Verordnung.

Maßnahme Straße 5: Mautreduktion für emissionsfreie Nutzfahrzeuge

Die Mauttarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten für Fahrzeuge über 3,5 Tonnen sehen weiterhin eine Ermäßigung in Höhe von 75 Prozent für emissionsfreie Fahrzeuge vor. Diese Ermäßigung stellt einen Anreiz zum Umstieg auf emissionsfreie Schwerfahrzeuge dar. Die seit 1. Jänner 2024 erstmals vorgesehenen Mauttarife zur Anlastung der CO₂-emissionsbedingten externen Kosten schaffen ebenfalls zusätzliche Anreize.

Maßnahme Straße 6: CO₂-Bepreisung

Die Umsetzung der CO₂-Bepreisung war gemäß dem Nationalen Emissionszertifikatehandelsgesetz 2022 zunächst mit 1. Juli 2022 vorgesehen. Aufgrund des signifikanten Anstiegs der Energie- und Treibstoffkosten im ersten Halbjahr 2022 wurde die CO₂-Bepreisung für die Dauer eines Quartals ausgesetzt und hat am 1. Oktober 2022 mit 30 Euro/Tonne begonnen. 2023 wurde der CO₂-Preis aufgrund des Preisstabilitätsmechanismus, der im Falle eines deutlichen Ansteigens der Preise für fossile Energie einen geringeren Anstieg der CO₂-Bepreisung vorsieht, auf 32,5 Euro erhöht (geplant: 35 Euro). Der CO₂-Preis für 2024 beträgt 45 Euro/Tonne und soll 2025 auf 55 Euro/Tonne angehoben werden.

Maßnahme Straße 7: Bekämpfung des Tanktourismus

Die nationale Treibhausgas-Inventur des Umweltbundesamtes belegt für 2022 einen Rückgang der CO₂-Emissionen im Verkehrsbereich um 4,6 Prozent. Einer der Faktoren für diese Entwicklung ist die moderate Reduktion des Tanktourismus. Die Einführung der CO₂-Bepreisung war hier auch ein Beitrag, um ein ausgewogeneres Preissystem mit Österreichs Nachbarstaaten zu bewirken. Das BMK hat in Zusammenarbeit mit dem Umweltbundesamt im Herbst 2023 einen Workshop mit Stakeholdern veranstaltet, mit dem Ziel, die Datengrundlagen zur Bestimmung des in Fahrzeugtanks exportierten Kraftstoffs zu verbessern.

Maßnahme Straße 8: Ausbau der betrieblichen Fördermaßnahmen, Forschung und Mobilitätsmanagement

Die Logistikförderung¹¹ des BMK wurde zum 1. Jänner 2024 neu aufgelegt. Die zur Verfügung stehenden Mittel wurden aufgestockt und das Instrument thematisch erweitert. Nunmehr sind auch Gemeinden antragsberechtigt.

Im 6. Call von Zero Emission Mobility¹² konnten im Jahr 2023 zehn Projekte für eine 100-prozentige Elektrifizierung von Fahrzeugen sowie zur Entwicklung und Erprobung von intelligenter E-Mobilitäts- bzw. Wasserstoffinfrastruktur und deren Einbettung in öffentlich zugängliche Mobilitätssysteme mit einem Gesamtfördervolumen von ca. 8,3 Millionen Euro unterstützt werden. Der 7. Call wird im Mai 2024 starten.

Im FTI-Schwerpunkt Mobilitätswende wurden F&E-Projekte zum Thema „Horizontale und vertikale Kooperationsmodelle für klimaneutrale Gütermobilität in der Region“ ausgeschrieben. Dafür steht ein Budget von bis zu 4,8 Millionen Euro zur Verfügung.

2023 konnten 557 betriebliche Projekte zur Forcierung von Aktiver Mobilität und betrieblichem Mobilitätsmanagement im Rahmen von klimaaktiv mobil¹³ mit einer Fördersumme von rund 2,9 Millionen Euro seitens des BMK im Rahmen des Klima- und Energiefonds genehmigt werden.

11 schig.com/aufgaben/foerderprogramme/logistikfoerderung2024-2028

12 ffg.at/zero-emission-mobility

13 klimaaktiv.at/mobilitaet.html

Maßnahme Straße 9: Sustainable Urban Logistics Planning (SULP)

Gemeinden sind zentrale Akteure in der Gestaltung urbaner Logistik. In diesem Sinne hat das BMK unter dem Titel „Logistische Auswirkungen kommunaler Verkehrsmaßnahmen“ informelle Umsetzungspartnerschaften mit ausgewählten österreichischen Städten etabliert und gemeinsam einen Handlungsrahmen für die Implementierung eines Sustainable Urban Logistics Plan (SULP) erarbeitet. Diese Ansätze werden im Rahmen der Logistikförderung¹¹ mit den nunmehr förderfähigen kommunalen Akteuren weiter ausgerollt. Aktivitäten auf der Europäischen Ebene ergänzen diese Initiativen.

Maßnahme Straße 10: Förderung von (E-)Cargo Bikes in der City- Logistik

Im Jahr 2023 wurde im Rahmen von klimaaktiv mobil¹⁴ der Ankauf von 3.301 (E-)Cargo Bikes seitens des BMK im Rahmen des Klima- und Energiefonds finanziell unterstützt; davon 594 (564 E-Cargo Bikes + 30 Cargo Bikes) von Unternehmen und Gemeinden sowie 2.707 (2.580 E-Cargo Bikes + 127 Cargo Bikes) von Privatpersonen.

Maßnahme Straße 11: Verkehrsorganisatorische Maßnahmen, verstärkte Kontrollen und Einführung eines bundesweiten Zentralregisters für Verwaltungsstrafen

Um die Kontrollen im Straßengüterverkehr zu intensivieren entwickelt das BMK derzeit unter sukzessiver Einbindung der Stakeholder ein Grobkonzept zur Weiterentwicklung der Kontrollen inklusive Maßnahmenpaket.

Die Arbeiten zur Einführung einer bundesweiten Verwaltungsstrafevidenz wurden seitens des federführend zuständigen Bundeskanzleramtes gestartet.

14 klimaaktiv.at/mobilitaet.html



Maßnahmen Luftfahrt

Maßnahme Luftfahrt 1: CO₂ Reduktion durch Förderung alternativer Treibstoffe und innovativer Antriebstechnologien

Die Erstellung einer Sustainable Aviation Fuel (SAF) Roadmap ist eine zentrale Maßnahme der Luftfahrtstrategie 2040+. Diese nationale Roadmap wurde in Zusammenarbeit mit dem Umweltbundesamt 2023 ausgearbeitet und soll noch im ersten Halbjahr 2024 veröffentlicht werden. Ziel der SAF-Roadmap ist die Förderung des Markthochlaufs in Österreich und die Sicherstellung einer ausreichenden Verfügbarkeit von SAF für das Inverkehrbringen auf österreichischen Flughäfen. Die Roadmap enthält Maßnahmen und Handlungsempfehlungen für das BMK zur Erreichung dieser Ziele. Erste Umsetzungsmaßnahmen (insbesondere die Erstellung eines Förderkonzepts) werden bereits ausgearbeitet.

Maßnahme Luftfahrt 2: CO₂ Reduktion durch steuerliche Zielsetzungen und rechtliche Rahmenbedingungen für die Luftfahrt

Die Diskussionen zur Einführung einer Kerosinbesteuerung auf EU-Ebene gestalten sich sehr schwierig. Das BMF ist in Österreich die dafür zuständige Behörde. Im Jänner 2024 fand ein Austausch mit dem BMF im Rahmen der SAF-Roadmap Umsetzung statt. In Österreich bemüht sich das BMK um einen möglichst zeitnahen Einsatz der alternativen Treibstoffe für die Luftfahrt (siehe Maßnahme Luftfahrt 1). Daher gibt es auch einen inhaltlichen Austausch mit anderen mitzuständigen Ressorts wie etwa dem BMF in Bezug auf die Umsetzung der SAF-Roadmap.

Maßnahme Luftfahrt 3: Emissionsverbesserte Abwicklung von Luftfracht auf Schiene und Straße

Im Rahmen der Umsetzung der Luftfahrtstrategie 2040+ gibt es jährliche Sitzungen zu intermodalen Themen mit dem Ziel der besseren Integration der verschiedenen Verkehrsträger. Die Maßnahme „Emissionsverbesserte Abwicklung von Luftfracht auf Schiene und Straße“ ist dabei ein wesentliches Thema. An diesen Sitzungen nehmen neben den zuständigen Abteilungen im BMK die ÖBB, die Flughäfen, die Luftfahrtunternehmen sowie Interessensvertretungen teil. Der Teilnehmer:innenkreis kann bei Bedarf und Interesse ausgeweitet werden.

Maßnahmen Gesamtverkehrssystem



Arbeitsstandards in der Transportbranche

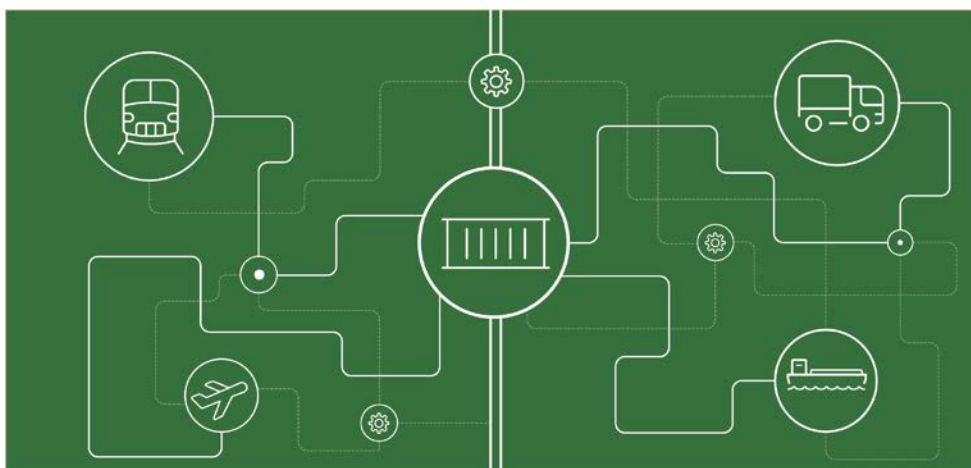
Steigende Lebensstandards steigern die Nachfrage nach Logistik, z. B. in Form von Direktkurierdiensten. Damit einhergehend rückt auch die Debatte über Arbeitsbedingungen in der Logistik immer mehr ins mediale Rampenlicht. Aus diesem Grunde werden vom BMK derzeit die Arbeitsbedingungen in diesen Branchen untersucht und die aktuellen Brennpunkte in den unterschiedlichen Bereichen der Logistik erarbeitet. Diese werden den Erfahrungen aus insgesamt zehn europäischen Ländern (Institutionen, Städten und Unternehmen) gegenübergestellt.

Attraktive Aus- und Weiterbildung

Die aktuellen Projekte zur individuellen Unterstützung von Menschen in Ausbildung werden fortgesetzt und ausgebaut. Zusätzlich dazu setzt das BMK einen Schwerpunkt darin, verkehrsträgerübergreifende Aspekte im Bereich der Aus- und Weiterbildung zu forcieren. Zielgruppen sind hier sowohl Menschen in Ausbildung als auch Berufserfahrene. Zusätzlich dazu werden mehrere Initiativen sowohl im Bereich der Berufsvermittlung, der Berufsinformation aber auch im Bereich der Verschränkung von Ausbildungszweigen gesetzt.

Austausch mit Stakeholdern aus dem Bildungsbereich für eine zukunftsfähige Aus- und Weiterbildung

Das BMK ist laufend im Austausch mit Stakeholdern aus dem Bildungsbereich für eine zukunftsfähige Aus- und Weiterbildung. Die neue Logistikförderung¹⁵ des BMK 2024 bis 2028 setzt dezidiert einen Schwerpunkt im Bereich der Aus- und Weiterbildung. Das BMK wird im Jahre 2024 gemeinsam mit den Stakeholdern mehrere konkrete Projekte anstoßen.



Gesamtverkehrssystem,
Grafik: BMK

15 schig.com/aufgaben/foerderprogramme/logistikfoerderung2024-2028

Zusammenfassung

Der vorliegende Monitoringbericht zeigt deutlich, dass 2023 bzw. Anfang 2024 eine Reihe von Maßnahmen aus verschiedensten Bereichen des Masterplan Güterverkehrs 2030 bereits umgesetzt werden konnte bzw. sich in einem laufenden Umsetzungsprozess befindet.

So wurde im Bereich der Schiene die Infrastrukturoffensive durch den Fachentwurf für das Zielnetz 2040 sowie den ÖBB-Rahmenplan 2024–2029 und dessen gezielte Umsetzung fortgeführt. Für die Verlagerung auf die Schiene wurden darüber hinaus verstärkte Informationsangebote bereitgestellt sowie Förderprogramme zur finanziellen Unterstützung des Schienengüterverkehrs weiterentwickelt (v. a. Erweiterung der Betriebsförderung „SGV-Plus“ 2023–2027, Verlängerung der Anschlussbahn- und Terminalförderung 2023–2027 und Verstärkung des Investitionsförderprogramms Kombiniertes Güterverkehr).

Auch für die Schifffahrt wurden infrastrukturelle Verbesserungen mit Elektrifizierungs- bzw. Dekarbonisierungsmaßnahmen erzielt. So wurden beispielsweise zwei öffentliche Länden mit Landstromanlagen ausgerüstet und alternative Kraftstoffe bei Behördenschiffen eingesetzt.

Der Bereich Straße war besonders geprägt durch eine Reihe von (Vorbereitungs-) Maßnahmen (national wie international) zum Ausbau der E-Ladeinfrastruktur für Lkw. Finanzielle Unterstützung für die Umstellung auf emissionsfreie Lkw (und damit verbundene Ladeinfrastruktur) bietet seit 2023 das Förderprogramm ENIN.

Dekarbonisierung ist auch für die Luftfahrt das wesentlichste Thema. Hier wurde 2023 in Zusammenarbeit mit dem Umweltbundesamt an der Erstellung einer SAF-Roadmap gearbeitet, die sich aktuell in Finalisierung befindet.

Im Hinblick auf das Gesamtverkehrssystem gab es 2023 insbesondere Maßnahmen zur Aus- und Weiterbildung, die auch einen Schwerpunkt der Logistikförderung in der neuen Programmperiode 2024–2028 darstellen.

Das alles zeigt nicht nur, dass die Umsetzung des MGV für alle Verkehrsträger planmäßig begonnen hat, sondern bildet auch eine gute Grundlage für jene Maßnahmen, deren Umsetzung ab 2024 fällig wird.

