

Strategie für den Unbegleiteten Kombinierten Verkehr in Österreich (UKV-Strategie)

Impressum

Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und
Technologie, Radetzkystraße 2, 1030 Wien

Gesamtumsetzung: Abteilung II/5 Güterverkehr

Fotonachweis: Grafiken BMK

Wien, September 2021

Copyright und Haftung:

Auszugsweiser Abdruck ist nur mit Quellenangabe gestattet, alle sonstigen Rechte sind
ohne schriftliche Zustimmung des Medieninhabers unzulässig.

Es wird darauf verwiesen, dass alle Angaben in dieser Publikation trotz sorgfältiger
Bearbeitung ohne Gewähr erfolgen und eine Haftung des Bundesministeriums für
Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie und der Autorin/des
Autors ausgeschlossen ist. Rechtausführungen stellen die unverbindliche Meinung der
Autorin/des Autors dar und können der Rechtsprechung der unabhängigen Gerichte
keinesfalls vorgreifen.

Rückmeldungen: Ihre Überlegungen zu vorliegender Publikation übermitteln Sie bitte an
ii5@bmk.gv.at.

Inhalt

Unbegleiteter Kombierter Verkehr (UKV) in Österreich.....	4
Ziele des UKV: Klimaneutral, kompetitiv und verlässlich	11
UKV-Strategie im Einklang mit nationalen und europäischen Strategien	11
KV: klimaneutral, kompetitiv und verlässlich.....	13
Maßnahmen der UKV-Strategie.....	14
Kurzfristige Maßnahmen.....	14
Investitions- und Innovationsförderungen ausbauen (IKV Förderprogramm).....	14
Stärkere Förderung des Neu- und Ausbaus sowie Reaktivierung von KV-Terminals	14
Aktualisierung des Terminalkonzepts	15
Weiterführung der Betriebsbeihilfe für den UKV (SGV-Förderung) auch nach 2022, mit Evaluierung der Förderhöhe für die verschiedenen Marktsegmente	15
Vermehrte internationale Kooperation zur Stärkung des grenzüberschreitenden UKV	16
Awareness-Video für UKV	16
Regelmäßige Informationsveranstaltungen für den Kombinierten Verkehr.....	16
Mittelfristige Maßnahmen	17
Bemühungen zur Internalisierung der externen Kosten fortsetzen	17
Zulassungsverfahren für Zug- und Wagenmaterial europaweit beschleunigen und vereinfachen.....	17
Förderung von Wagenmaterial für kleinere EVU.....	17
Einführung der DAK (Digitale Automatische Kupplung) bis 2030.....	18
44-Tonnenregelung	18
Schnelle Umsetzung der eFTI-Verordnung (Verordnung über elektronische Frachtbeförderungsinformationen, Verordnung (EU) Nr. 2020/1056)	19
Kapazitäts- und Qualitätsanforderungen des Kombinierten Güterverkehrs bei der Trassenvergabe vermehrt berücksichtigen.....	19
Langfristige Maßnahmen	20
Verpflichtende Kranbarkeit bei Sattelanhängern	20
Terminals als Tank- bzw. Ladestellen für alternative Antriebe.....	20
Plattformlösungen für den UKV	21
Stärkere Berücksichtigung des Schienengüterverkehrs in der Infrastrukturplanung.....	21
Schaffung eines Angebots neutraler Nachschiebeleistungen	21
Zusammenfassung der UKV-Strategie.....	22

Unbegleiteter Kombiniertes Verkehr (UKV) in Österreich

Die Strategie für den Unbegleiteten Kombinierten Verkehr in Österreich („UKV-Strategie“) bietet einen Rahmen für die Weiterentwicklung des UKV und leistet einen Beitrag zum klimaneutralen Verkehrssystem der Zukunft. Diese Strategie zeigt Maßnahmen auf, welche die Situation des UKV auf kurz- bis langfristige Sicht stärken und die Konkurrenzfähigkeit vor allem gegenüber dem reinen Straßengüterverkehr verbessern. Die Ziele der UKV-Strategie ergeben sich aus den verschiedenen Leitstrategien der EU und des BMK, in Übereinstimmung mit den Zielen des Mobilitätsmasterplans 2030 des BMK (der am 16. Juli 2021 veröffentlicht wurde) und dem daraus abgeleiteten, derzeit in Ausarbeitung befindlichen Masterplan Güterverkehr (MGV). Die vorliegende UKV-Strategie, als erstes Modul des MGV, baut auf dem Status Quo des Kombinierten Verkehrs in Österreich auf und berücksichtigt dabei das „Strategiekonzept für den unbegleiteten Kombinierten in Österreich“ (UKV-Strategiekonzept), eine Studie, die im Auftrag des BMK von DI Erich Possegger Consulting e.U. sowie KombiConsult GmbH erstellt wurde.¹

Der österreichische Güterverkehr teilt sich auf die Straße, Schiene und die Binnenwasserstraße auf, wobei der mit Abstand größte Teil der Transportleistung auf die Straße entfällt, mit einem Anteil am Modal Split von circa 70 % im Jahr 2019. Die Binnenschifffahrt auf der Donau trägt mit ungefähr 2 % zur österreichischen Transportleistung bei, auf den Schienengüterverkehr entfällt ein Anteil von circa 28 % am Modal Split². Das Verlagerungspotenzial zugunsten eines höheren Modal Splits für die Schiene bzw. Wasserstraße in Österreich ist stark von den europäischen Entwicklungen und Rahmenbedingungen abhängig. Laut Mobilitätsmasterplan 2030 (MMP 2030) wird im

¹ „Strategiekonzept für den Unbegleiteten Kombinierten Verkehr in Österreich“, März 2021, DI Erich Possegger Consulting e.U. und KombiConsult GmbH im Auftrag des BMK (<https://www.bmk.gv.at/themen/mobilitaet/transport/kombiverkehr/publikationen.html>).

² Angaben nach Berechnungen von Statistik Austria (http://statistik.gv.at/web_de/statistiken/energie_umwelt_innovation_mobilitaet/verkehr/modal_split_gue_terverkehr/index.html), die einen Ausgleich von Untererfassung bei der Straßengüterverkehrsstatistik berücksichtigen. Die international vergleichbaren Werte zum Modal Split von Eurostat weisen für Österreich einen Schienenanteil von 30 % aus.

Güterverkehr bis 2040 eine Erhöhung des Schienenanteils auf bis zu 40 % und des Wasserstraßenanteils auf 3 % angestrebt.

Der Kombinierte Verkehr (KV) stellt einen wichtigen Teil des Schienengüterverkehrs dar. Wenn ein Transport von Gütern in ein und derselben Ladeinheit oder demselben Straßenfahrzeug mit zwei oder mehreren Verkehrsträgern stattfindet, wobei ein Wechsel der Ladeinheit, aber kein Umschlag der transportierten Güter selbst erfolgt, wird üblicherweise von „Intermodalem Verkehr“ gesprochen. Wenn dabei der überwiegende Teil der zurückgelegten Strecke mit der Eisenbahn, dem Binnen- oder Seeschiff bewältigt und der Vor- und Nachlauf auf der Straße so kurz wie möglich gehalten wird, liegt Kombiniertes Verkehr im engeren Sinn vor.³

Es gibt **grundsätzlich zwei Arten** von Kombiniertem Verkehr:

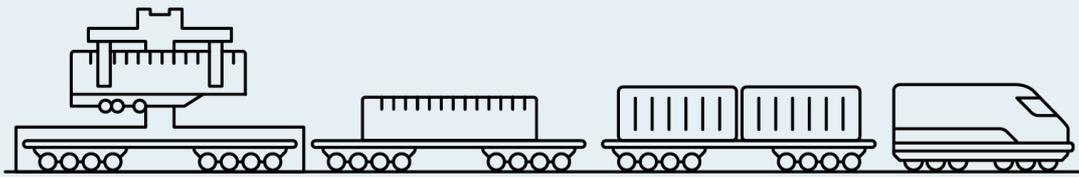
Begleiteter Kombiniertes Verkehr, die sogenannte „Rollende Landstraße“ (RoLa)



Beim so genannten „Begleiteten Kombinierten Verkehr“ wird ein von seinem Fahrer begleitetes Kraftfahrzeug mit einem anderen Verkehrsträger (z.B. Fähre oder Bahn) befördert. Wenn dies mit der Bahn erfolgt, wird in Österreich üblicherweise die Bezeichnung „Rollende Landstraße“ (RoLa) verwendet: Bei der RoLa werden komplette Lkw bzw. Sattelzüge auf Teilstrecken ihrer Routen mit der Bahn auf speziellen Niederflurwagen befördert. Die Lkw-Fahrer können sich die Fahrtzeit im mitgeführten Begleitwagen (Liege-Waggon) als Ruhezeit anrechnen lassen.

³ Vgl. hierzu die „Terminologie des Kombinierten Verkehrs“, UN/ECE, CEMT und EK (Europäische Kommission), Herausgeber: United Nations, New York & Geneva, 2001

Unbegleiteter Kombiniertes Verkehr (kurz UKV)



Beim UKV wird nur die Ladeinheit (Container, Wechselbehälter, kranbare Sattelaufleger) ohne Motorfahrzeug auf der Schiene/ dem Schiff im Hauptlauf transportiert. Der Umschlag erfolgt üblicherweise vertikal (mit Kränen oder Greifstaplern) auf einem Terminal. Es wurden jedoch auch ergänzende Systeme (z.B. ISU, NIKRASA) entwickelt, die zusätzliche Hilfsmittel verwenden, um dadurch „nicht-kranbare“ Transportgeräte (insbesondere nicht-kranbare Sattelanhänger) ebenfalls vertikal umschlagen zu können. Darüber hinaus gibt es auch mehrere Ansätze, den Verschub horizontal zu gestalten: Diese decken entweder spezielle Marktsegmente ab (wie z.B. Mobilerverkehre) oder verfolgen das Ziel, den Umschlag schneller und effektiver zu gestalten (z.B. Cargo Beamer oder Modalohr).

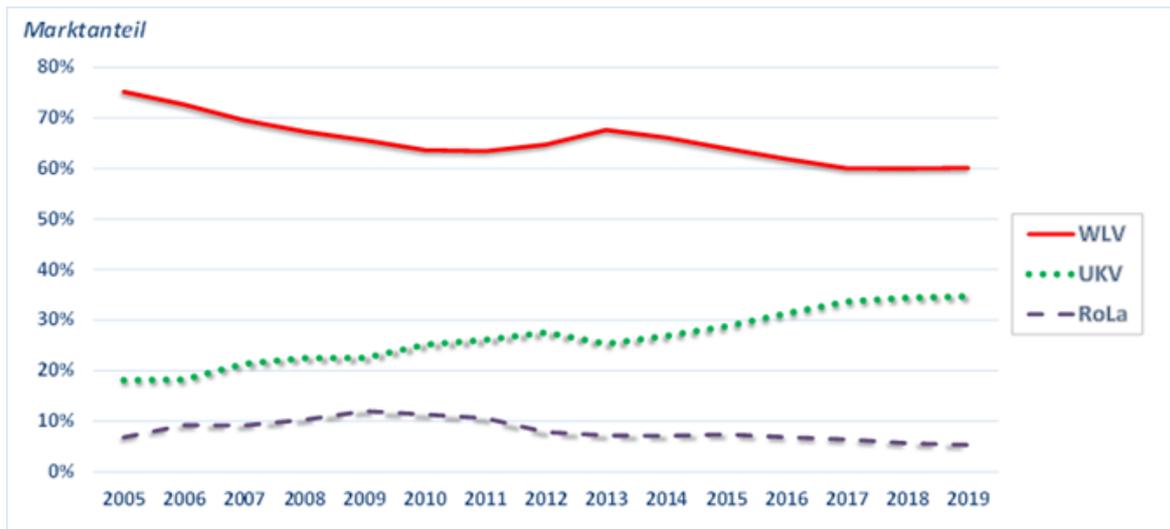
Der UKV hat in den letzten 15 Jahren stetig an Bedeutung im Schienengüterverkehr dazugewonnen und wird auch künftig eine immer wichtigere Rolle spielen.

Dementsprechend ist der Anteil des Wagenladungsverkehrs⁴ (WLV) gesunken (vgl. auch Abbildung 1). Die RoLa stagnierte im betrachteten Zeitraum auf niedrigem Niveau. Auf der Wasserstraße spielt der UKV noch eine untergeordnete Rolle, die folgenden statistischen Auswertungen beziehen sich daher nur auf den Schienenverkehr. Inhaltliche Analysen greifen dabei wiederholt auf wesentliche Aussagen des bereits erwähnten „UKV-

⁴ Unter Wagenladungsverkehr werden hier alle Güterverkehrszüge verstanden, welche nicht dem UKV oder der RoLa zugeordnet werden können. Dabei handelt es sich um Ganzzüge oder Einzelwagenverkehre mit Verwendung „konventioneller“ Bahnwaggons. Einzelwagenverkehre bestehen aus Güterwagen von unterschiedlichen Versendern und Empfängern: Diese Art des Schienengüterverkehrs erfordert für jeden Güterwagen mehrere Rangiervorgänge, um verschiedene Waggons umgruppieren zu können. Im Unterschied dazu verkehrt ein Ganzzug als eine Einheit vom Startbahnhof bis zum Zielbahnhof, mit nur einem Versender und einem Empfänger.

Strategiekonzepts“ zurück, das im Auftrag des BMK von DI Erich Possegger Consulting e.U. sowie KombiConsult GmbH erstellt wurde.⁵

Abbildung 1 Entwicklung der Marktanteile im Schienengüterverkehr; Quelle: BMK, Strategiekonzept für den Unbegleiteten Kombinierten Verkehr (UKV), März 2021



⁵ „Strategiekonzept für den Unbegleiteten Kombinierten Verkehr in Österreich“, März 2021, DI Erich Possegger Consulting Ecu. und KombiConsult GmbH im Auftrag des BMK (<https://www.bmk.gv.at/themen/mobilitaet/transport/kombiverkehr/publikationen.html>).

Abbildung 2 Entwicklung des UKV-Aufkommens in Mio. Netto-tkm; Quelle: BMK, Strategiekonzept für den Unbegleiteten Kombinierten Verkehr (UKV), März 2021

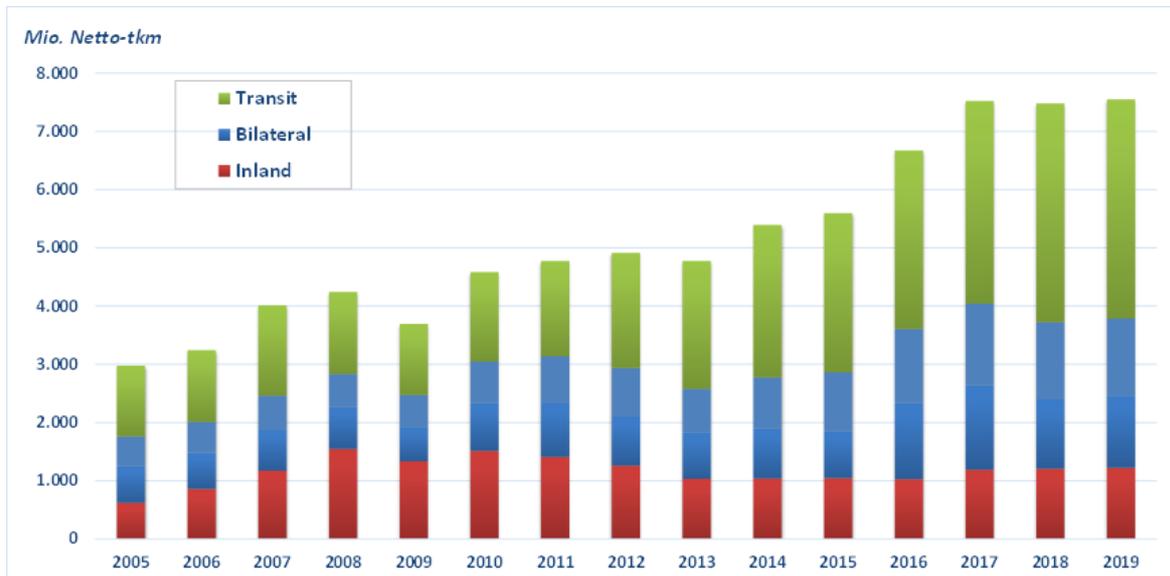


Abbildung 2 zeigt, dass der UKV nicht nur relativ an Bedeutung gewonnen hat, sondern dass es auch reale Zuwächse in der Transportleistung gibt. Seit 2005 konnten sich die Netto-tkm mehr als verdoppeln und lagen 2019 bei rund 7,5 Milliarden Netto-tkm. Ebenfalls ersichtlich ist der hohe Stellenwert des Transits im UKV sowie des bilateralen UKV. Diese Entwicklung war im kontinentalen UKV auf die Einführung von Gateway-Verkehren (aufgebaut auf einem dichten nationalen Netz an Zuläufen) und im maritimen UKV durch Etablierung neuer Zugprodukte vor allem zu den Nordhäfen bedingt. Für den Transitverkehr etablierten sich neben der Brennerachse auch andere Korridore wie die Donauachse und die Südbahnstrecke über den Semmering. Dadurch stieg im Zeitraum von 2005 bis 2011 die durchschnittliche Transportentfernung im österreichischen Schienennetz von circa 150 km auf über 215 km.

Auch in TEU (Twenty-foot Equivalent Unit) gemessen wuchs der UKV betrachtet von 2013 bis 2019 auf mehr als 2,9 Millionen TEU. Im bilateralen UKV stellt die Länderrelation Österreich–Deutschland den größten Teilmarkt dar, mit 583.085 TEU entfielen 54,4 % des gesamten bilateralen UKV (1.071.179 TEU) auf diese Relation. Der kleinste Anteil entfällt mit 494.805 TEU auf den Inlands-UKV. Im UKV-Transit mit einem Gesamtvolumen von 1.353.367 TEU ist vor allem die Verbindung Deutschland-Italien von Bedeutung: 51 % des gesamten UKV-Transitaufkommen entfallen auf diese Relation.

Diese UKV-Märkte werden von circa 30 Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) in Österreich bedient. Diese lassen sich nach ihrer Unternehmensstruktur unterteilen in jene, die sich überwiegend im Eigentum der öffentlichen Hand befinden, Tochterunternehmen ausländischer Staatsbahnen und private Unternehmen. Gemessen an der Verkehrsleistung im österreichischen Netz verfügen dabei die fünf größten Anbieter über circa 83 % der Marktanteile. Daneben erfüllen aber sehr viele kleine Anbieter wichtige Zubringer- und Nischenfunktionen. Die Anzahl der Marktteilnehmer ist dabei auf der Donauachse am größten, während die Brennerachse von einer größeren Marktkonzentration, dafür aber umso höherer Wettbewerbsintensität geprägt ist. Die Rail Cargo Group (ÖBB) besitzt mit 45 % den größten Marktanteil an der Transportleistung, wie aus Tabelle 1 entnommen werden kann.

Tabelle 1 Marktanteile am UKV; Quelle: BMK, Strategiekonzept für den Unbegleiteten Kombinierten Verkehr (UKV), März 2021

Unternehmen	Marktanteil
Rail Cargo Group	45 %
Lokomotion	12 %
TX Logistik	10 %
LTE	9 %
Wiener Lokalbahn Cargo	7 %

Der Markt der Intermodaloperateur⁶ ist mit 16 Anbietern in Österreich ebenfalls sehr breit aufgestellt. Detaillierte Marktanalysen sind hier jedoch schwierig, da es durch die komplexe Marktstruktur wenig valide Daten gibt. Die Intermodaloperateure konzentrieren sich stark auf bilaterale Verkehre und Transitverkehr, während im nationalen Verkehr nur wenige Akteure aktiv sind. Im maritimen Verkehr und Kontinentalverkehr haben sich in

⁶ Intermodaloperateure (auch Kombi-Operateure genannt) sind Unternehmen, die bei Eisenbahnverkehrsunternehmen Ganzzüge einkaufen und die Stellplätze auf diesen Zügen auf eigenes Risiko (einzeln) weiterverkaufen. Zu diesem Zweck schließen sie auch mit ihren Kunden einen intermodalen Frachtvertrag ab und sind für dessen Erfüllung als Beförderer verantwortlich. Intermodaloperateure agieren als Vermittler zwischen den Verkehrsträgern und betreiben Relationen/Verkehrsverbindungen zwischen aufkommensstarken wirtschaftlichen Regionen bzw. dazu naheliegenden Terminals. Quelle: Handbuch Intermodaler Verkehr, Gronalt, Höfler & Co, 2010

den letzten Jahren auch neue Zugprodukte wie Company Trains von mittleren und größeren Speditions- und Logistikunternehmen etabliert.

Besonders von Bedeutung für den UKV sind die Terminals – ohne diese wäre ein UKV nicht möglich. Derzeit gibt es 14 Terminals in Österreich, welche sich teils in privatwirtschaftlicher Hand und teils in öffentlichem Eigentum befinden⁷. Durch dieses dichte Netz gibt es grundsätzlich eine gute Ausgangslage für den UKV in Österreich. Da im Maritimverkehr bereits ein Großteil des Hinterlandverkehrs per Bahn abgewickelt wird, ergeben sich die besten Chancen für zusätzliche Verlagerungen im UKV im Kontinentalverkehr. Für Terminals bedeutet dies jedoch Adaptierungen für die unterschiedlichen Marktsegmente, zum Beispiel den erhöhten Investitionsbedarf für Abstellflächen von Sattelanhängern. Da der Kontinentalverkehr auch einem erhöhten Wettbewerb gegenüber dem Straßengüterverkehr ausgesetzt ist, sind die Fortsetzung und Fokussierung von Förderungen in diesem Bereich, sowohl hinsichtlich von Investitionen (z.B. in Terminals) als auch in Bezug auf die Unterstützung von Beförderungen im Kombinierten Verkehr, erforderlich.

Im Rahmen des „Strategiekonzepts für den UKV in Österreich“ wurde von den Studienautoren auf Basis verschiedener Trends (politisch-ökonomisch, infrastrukturell, soziokulturell, logistisch und umweltbezogen) sowie anhand der prognostizierten allgemeinen wirtschaftlichen Entwicklung auch eine Gesamtprognose für den UKV in Österreich im Jahr 2040 erstellt. Diese Prognose sieht im Wesentlichen eine Verdopplung des UKV bis zum Jahr 2040 vor, wobei hier das stärkste Wachstum für den Transitverkehr prognostiziert wird. Für den Inlands-UKV sieht man die geringsten Wachstumschancen: Ausgehend von einem vergleichsweise niedrigen Niveau gehen die Studienautoren jedoch auch hier von einem Wachstum von knapp 70 % bis 2040 aus.

⁷ Die Leistungen dieser Terminals können im Terminalhandbuch auf der BMK-Website nachgelesen werden: <https://www.bmk.gv.at/themen/mobilitaet/transport/kombiverkehr/publikationen/terminalhandbuch.html>

Ziele des UKV: Klimaneutral, kompetitiv und verlässlich

UKV-Strategie im Einklang mit nationalen und europäischen Strategien

Der Mobilitätsmasterplan 2030 (MMP 2030) folgt dem bereits im Regierungsprogramm 2020-2024 festgelegten herausfordernden Ziel der Klimaneutralität für alle Verkehrsbereiche bis 2040, somit auch für den Güterverkehr. Um den Gütertransport bis 2040 in einer modernen, arbeitsteiligen und inklusiven Volkswirtschaft klimaneutral, nachhaltig und krisenfest zu organisieren, ist der Schienengüterverkehr – und hier besonders der UKV – von wesentlicher Bedeutung. Der Schienen- und Wasserstraßengüterverkehr wird vor allem wegen seiner hohen Energie- und Ressourceneffizienz benötigt, welche mehr als 5-mal höher liegt als beim reinen Straßengüterverkehr.⁸ Selbst wenn man einen künftig elektrifizierten Straßenverkehr, etwa mit Oberleitung oder Batterie, als Vergleichswert heranzieht, sind Schiene und Wasserstraße rund 3 mal effizienter als ein elektrifizierter Straßengüterverkehr⁹. Die systembedingten Vorteile (Massenleistungsfähigkeit, Umweltverträglichkeit, Verkehrssicherheit, Energieeffizienz, Resilienz) des Schienengüterverkehrs sowie der Wasserstraße sind die Kernelemente eines klimaneutralen und nachhaltigen Güterverkehrssystems.

Ziel laut MMP 2030 ist es, bessere Rahmenbedingungen in den Bereichen Logistikketten, Kosteneffizienz und Flexibilität der Transportleistung (hinsichtlich Mengen, Pünktlichkeit, Termintreue und Zuverlässigkeit) zu schaffen – unter den Leitmotiven vermeiden, verlagern und verbessern. Die Wasserstraße benötigt zudem eine verlässliche und international harmonisierte Infrastrukturentwicklung.

⁸ Bandbreite je nach Art des Straßengüterverkehrs; Quelle: UBA
(https://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/themen/mobilitaet/daten/ekz_pkm_tkm_verkehrsmittel.pdf)

⁹ Siehe BMK, Mobilitätsmasterplan für Österreich 2030:
(<https://www.bmk.gv.at/themen/mobilitaet/mobilitaetsmasterplan/mmp2030.html>)

Die Digitalisierung wird bei der Verwirklichung der Ziele eine Hauptrolle spielen. Durch die Vernetzung der Verkehrsträger und deren Schnittstellen sollen die Transportkapazitäten und die intermodalen Lieferketten effizienter werden. International einheitliche Technologien sollten in Zukunft die Nutzung der Schiene und der Wasserstraße noch weiter erleichtern.

Sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr wird durch zusätzliche Kapazitäten für die Bahn und eine bessere Angebotsqualität mehr Verlagerung möglich. In den nächsten Jahren ist auf der Schiene mit einer solchen Angebotsverbesserung durch verschiedene innovative Maßnahmen (Digitalisierung, Automatisierung, Digitale Kupplung) zu rechnen. Eine Herausforderung ist die Abstimmung der unterschiedlichen Anforderungen des Personen- und Güterverkehrs – und insbesondere die Aufteilung der vorhandenen Trassen. Hier gilt es im Sinne der Klimaneutralität (auch unter Berücksichtigung der Energieeffizienz) den Markt fair und mit Rücksichtnahme auf die Bedürfnisse der unterschiedlichen Marktsegmente bzw. Marktteilnehmer zu gestalten.

Die „Sustainable and Smart Mobility Strategy“ der EU bietet einen weiteren Orientierungspunkt für den Güterverkehr der Zukunft. Diese besagt, dass sich bis 2030 der Schienengüterverkehr um 50 % erhöhen und bis 2050 verdoppeln soll. Um diese Ziele zu erreichen, soll ein großer Teil des Straßengüterverkehrs auf die Schiene verlagert werden. In der Bahninitiative „Putting Rail at the Forefront of Smart and Sustainable Mobility“ wird ergänzend festgehalten, dass in Hinblick auf das CO₂-Einsparungspotenzial die Schiene ein wichtiges Instrument zu einem klimaneutralen Güterverkehr ist.

Sowohl die nationalen Strategien (wie der oben erwähnte MMP 2030) als auch die Strategien auf EU-Ebene, wie insbesondere die „Sustainable and Smart Mobility Strategy“, setzen Referenzpunkte für den Wasserstraßen- und Schienengüterverkehr, welche sich direkt auf die Zielsetzungen der UKV-Strategie auswirken. Die Ziele der genannten Strategien sind durchaus herausfordernd, sodass auch für den unbegleiteten Kombinierten Verkehr im Sinne eines klimaneutralen Verkehrssystems bis 2040 in Österreich weiterhin bzw. verstärkt Maßnahmen erforderlich sind: Der UKV muss wesentlich mehr Aufkommen vom Straßengüterverkehr verlagern und einen großen Anteil am Wachstum des Güterverkehrs gewinnen (MMP-2030-Leitmotiv „Verlagern“). Die UKV-Strategie bildet den Rahmen für diese Maßnahmen zur weiteren Forcierung des UKV als eine Möglichkeit zur Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene. Gleichzeitig ist die UKV-Strategie Bestandteil des in Ausarbeitung befindlichen

„Masterplans Güterverkehr“ und somit in die Gesamtbemühungen für einen klimaneutralen Güterverkehr bis 2040 eingebettet.

KV: klimaneutral, kompetitiv und verlässlich

Das Motto des „Strategiekonzepts für den unbegleiteten Kombinierten Verkehr in Österreich“¹⁰ lautet: „Güterverkehr muss KV werden“. Eine weitere Steigerung des UKV und damit eine verstärkte Verkehrsverlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsträger ist notwendig, um einen klimaneutralen Gütertransport sicher zu stellen. Gleichzeitig müssen die Kompetitivität und Verlässlichkeit des KV noch weiter ausgebaut werden.

Die Autoren des „Strategiekonzepts für den unbegleiteten Kombinierten Verkehr“ haben insgesamt 38 Handlungsempfehlungen für den UKV ausgearbeitet, die größtenteils die (verkehrs)politischen Rahmenbedingungen, zum Teil aber auch Anbieter und Nutzer adressieren. Die Studie unterscheidet 5 verschiedene Themenbereiche:

1. Allgemeine Verkehrspolitische Maßnahmen
2. Teilmarktspezifische Maßnahmen
3. Technologie, Digitalisierung und Produktion
4. Infrastruktur – Kapazitäten und Betrieb
5. Sozioökonomische Maßnahmen - Schulung, Wissen, Awareness

Basierend auf diesen Empfehlungen – bzw. teilweise ergänzt durch zusätzliche Themen – werden im Rahmen der vorliegenden UKV-Strategie des Klimaschutzministeriums (BMK) nachfolgend jene Maßnahmenbereiche hervorgehoben, die aus verkehrspolitischer Sicht die dringendsten bzw. effektivsten Themenfelder zur weiteren Effizienzsteigerung und Forcierung des Kombinierten Verkehrs betreffen. Diese Maßnahmen werden nach ihrer Umsetzbarkeit in kurz-, mittel- und langfristig unterschieden und decken dabei auch die vom Strategiekonzept UKV angesprochenen Themenbereiche ab (allgemeine verkehrspolitische Rahmenbedingungen; teilmarktspezifische Maßnahmen; Technologie und Digitalisierung; Infrastruktur; Schulung, Wissen und Awareness).

¹⁰ „Strategiekonzept für den Unbegleiteten Kombinierten Verkehr in Österreich“, März 2021, DI Erich Possegger Consulting e.U. und KombiConsult GmbH im Auftrag des BMK (<https://www.bmk.gv.at/themen/mobilitaet/transport/kombiverkehr/publikationen.html>).

Maßnahmen der UKV-Strategie

Die Maßnahmen der UKV-Strategie sollen mit Hilfe eines verstärkten Wachstums des UKV dazu beitragen, die in Kapitel 2 definierten Ziele der Klimaneutralität im Güterverkehr zu erreichen.

Kurzfristige Maßnahmen

Investitions- und Innovationsförderungen ausbauen (IKV Förderprogramm)

Weiterführung und Intensivierung der Unterstützung von Investitionen und Innovationen im KV-System im Rahmen des „Investitionsförderprogramms Kombiniertes Güterverkehr“ (Laufzeit 2021–2025): Die Unterstützung bei der Anschaffung von KV-Equipment wie z.B. intermodale Transportbehälter (Binnen- bzw. Landcontainer, Wechselaufbauten, kranbare Sattelaufleger), Spezialfahrzeuge und -behälter für den Intermodalen Verkehr, verladetaugliche Adaptierungen an Sattelfahrzeugen und für vor- und nachlauffähiges Gerät ist aus BMK-Sicht ein wesentlicher Bestandteil zur Forcierung des UKV und wird auch konsequent (und seit 2021 mit erhöhtem Budget) weiterverfolgt. Ebenso soll die Förderung von Ausbildung und Weiterbildung im Rahmen des Förderprogramms stärker forciert werden.

Stakeholder: BMK, SCHIG mbH, KV-Branche

Stärkere Förderung des Neu- und Ausbaus sowie Reaktivierung von KV-Terminals

Die derzeitige Anschlussbahn- und Terminalförderung (ATF) läuft Ende 2022 aus. Für eine Forcierung der privaten Investitionen gerade für Terminals ist eine Weiterführung und Verlängerung dieser Förderrichtlinie aus verkehrspolitischer Sicht wesentlich. Bei dieser geplanten Verlängerung wird – unter Berücksichtigung der budgetären Bedeckung und der europarechtlichen Vorgaben – auch eine Anhebung der maximalen Förderquote für einzelne/alle Gewerke auf bis zu 50 % der anrechenbaren Investitionskosten überprüft werden.

Stakeholder: BMK, SCHIG mbH; Terminalbetreiber

Aktualisierung des Terminalkonzepts

Das Terminalkonzept aus dem Jahr 2016 wird im Zeitraum Jahr 2021/2022 aktualisiert werden. Auch wenn es aus derzeitiger Sicht nicht prioritär ist, größere Ausbauten durchzuführen, ändert sich die Betrachtung, wenn das Ziel der Klimaneutralität 2040 miteinbezogen wird. Die Aktualisierung soll klären, welchen Kapazitätsbedarf und welche Anforderungen Terminals künftig erfüllen müssen. Daraus werden sich weitere Maßnahmen, Ausbauten und Investitionen auch für den ÖBB-Rahmenplan ableiten.

Stakeholder: BMK; Terminalbetreiber

Weiterführung der Betriebsbeihilfe für den UKV (SGV-Förderung) auch nach 2022, mit Evaluierung der Förderhöhe für die verschiedenen Marktsegmente

Die Marktanalysen des UKV-Strategiekonzepts haben gezeigt, dass die verschiedenen Marktsegmente des UKV (maritim – kontinental) unterschiedlich wettbewerbsfähig gegenüber dem reinen Straßengüterverkehr sind. Generell nimmt die Wettbewerbsfähigkeit mit fallenden Entfernungen ab, weshalb der nationale UKV bereits jetzt schon am stärksten unterstützt wird und noch weiterer Unterstützung bedarf. Bei der Evaluierung der Betriebsbeihilfen für den UKV wird daher die Differenzierung nach Entfernungsklassen und Marktsegmenten einer genauen Evaluierung unterzogen werden. Im Hinblick auf die Bestellung von so genannten „Company Trains“ wird auch untersucht, ob bzw. inwiefern eine finanzielle Zuwendung an jene Unternehmen möglich und sinnvoll ist, die das Auslastungsrisiko übernehmen. Eine mögliche Inklusion des UKV auf der Wasserstraße in die Betriebsbeihilfe wird wirtschaftlich und rechtlich geprüft. Die Betriebsbeihilfen für den UKV sind auch in den nächsten Jahren ein wesentliches verkehrspolitisches Instrument zum Ausgleich der ungerechten Anlastung externer Kosten und somit verzerrter Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrsträgern und werden daher jedenfalls fortgesetzt.

Stakeholder: BMK, EVUs, KV-Branche

Vermehrte internationale Kooperation zur Stärkung des grenzüberschreitenden UKV

Um die Verlagerung des Straßengüterverkehrs auf den grenzüberschreitenden UKV insbesondere auf langen Strecken voranzutreiben, sollen bereits bestehende internationale Kontakte des BMK intensiviert werden. Dazu zählt die aktive Vertretung der österreichischen UKV-Interessen auf EU-Ebene (Ratsarbeitsgruppen, EU-geförderte ETZ-Projekte), in bilateralen Expertenarbeitsgruppen, bei den Gremien der Alpenkonvention, Erklärung von Zürich und der UNECE. Weiters sollen auch Abstimmungen und ein reger Austausch bezogen auf spezifische Transportkorridore (wie die Brennerkorridorplattform) und mit den Nachbarländern verstärkt werden. Gemeinsame Initiativen aktiver EU-Länder im Sinne eines nachhaltigen Güterverkehrs und zu Gunsten des UKV sollen auch von Österreich unterstützt werden. Die Forcierung technischer und betrieblicher Interoperabilität bei grenzüberschreitenden Schienengüterverkehren spielt dabei eine wesentliche Rolle.

Stakeholder: BMK; EU-Mitgliedstaaten

Awareness-Video für UKV

Ein Werbevideo über die Leistungen des UKV in Österreich soll mehr Bewusstsein für den UKV in der breiteren Bevölkerung schaffen und auch in Rahmen von Branchenveranstaltungen gezielt zum Einsatz kommen. Auch die bestehenden Social-Media-Kanäle (wie z.B. BMK Infothek, Twitter) und die BMK-Website werden durch ein kurzes Video hervorragend genutzt. Das Video soll zudem die Jobchancen in der Branche promoten und somit dem Facharbeitermangel entgegenwirken.

Stakeholder: BMK; KV-Branche; Verlader, Spediteure, Logistikunternehmen

Regelmäßige Informationsveranstaltungen für den Kombinierten Verkehr

Informationsveranstaltungen für den Kombinierten Verkehr werden regelmäßig abgehalten, um über aktuelle Entwicklungen, Förderungen, etc. zu informieren und den Informationsaustausch mit der KV-Branche sicherzustellen. Ein gutes Beispiel in diesem Zusammenhang sind die „Aktionstage für den Kombinierten Verkehr“, die bereits 2013 in allen Bundesländern abgehalten und 2019/2020 neuerlich begonnen wurden. Covid-bedingt fand der Abschluss dieser Veranstaltungsreihe diesmal als virtuelle Veranstaltung am 16. Juni 2021 statt. Ähnliche Informationsoffensiven sind aber durchaus auch für die

Zukunft geplant. Wasserseitig sorgt der Themenschwerpunkt „Intermodale und rollende Ladung mit dem Binnenschiff“ 2021-2022 im Rahmen des Aktionsprogramms Donau für Vernetzung und Awareness.

Stakeholder: BMK, KV-Branche; Industrie, Verlader, Spediteure

Mittelfristige Maßnahmen

Bemühungen zur Internalisierung der externen Kosten fortsetzen

Die Anstrengungen (insbesondere auf EU-Ebene) für eine weitgehende Internalisierung der externen Kosten aller Landverkehrsträger werden weiter vorangetrieben, um Kostenwahrheit im Verkehr und faire Wettbewerbsbedingungen zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern sicherzustellen.

Stakeholder: EU, BMK, BMF

Zulassungsverfahren für Zug- und Wagenmaterial europaweit beschleunigen und vereinfachen

Mit dem 4. Eisenbahnpaket wurde das System der Fahrzeugzulassung mit der Zielsetzung einer Vereinheitlichung und Beschleunigung fundamental verändert. Das BMK wird genau beobachten, ob diese Zielsetzungen durch die EU-weite Implementierung des 4. Eisenbahnpakets erreicht werden und erforderlichenfalls auf Verbesserungen, insbesondere auf EU-Ebene, hinwirken. Ziel ist jedenfalls eine Reduzierung der Zeit bis zur Markteinführung neuer Fahrzeuge und der Kosten für diese Zulassung.

Stakeholder: EU, BMK, EVU, Waggonhersteller

Förderung von Wagenmaterial für kleinere EVU

Das Klimaschutzministerium wird prüfen, ob eine Förderung für die Anschaffungskosten von Wagenmaterial insbesondere für kleinere EVU möglich und sinnvoll ist, einerseits um diese Unternehmen bei den hohen Investitionskosten zu unterstützen und andererseits um einer weiteren Marktkonzentration bei den Wagenhaltern entgegenzuwirken. Auch

der Markt der Waggonhersteller ist stark konzentriert und eine Förderung der kleinen EVU könnte auch hier zu einem differenzierteren Markt führen.

Stakeholder: EU, BMK, EVU, Waggonhersteller, Wagenhalter

Einführung der DAK (Digitale Automatische Kupplung) bis 2030

Die Einführung der DAK erlaubt eine Automatisierung des Bahnbetriebs mit enormen Rationalisierungspotenzialen. Es wird nicht nur der Kupplungsvorgang vereinfacht und beschleunigt, sondern auch die Stromversorgung und Datenanbindung aller Waggon sichergestellt. Das wiederum ermöglicht beispielsweise die elektrische Steuerung des Bremsvorgangs oder das Abgreifen von Daten der Ladung/der Ladeinheit. Durch die Nutzung der Rationalisierungspotenziale der DAK kann eine wesentliche Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs allgemein bzw. des UKV im Besonderen erzielt werden. Das BMK wird daher auch weiterhin sowohl national als auch international (z.B. im Open European DAC Delivery Programme) die Einführung der digitalen automatischen Kupplung auf allen Ebenen intensiv unterstützen.

Stakeholder: EU, BMK, ÖBB, EVUs

44-Tonnenregelung

Die Europäische Kommission (EK) sieht in der „Sustainable and Smart Mobility Strategy“ vor, dass sie 2022 einen Vorschlag zur Überarbeitung der Richtlinie 92/106/EWG¹¹ betreffend den KV, sowie der Richtlinie 96/53/EG¹² über Maße und Gewichte von Kraftfahrzeugen vorlegen wird. Dabei wird sich das BMK unter anderem dafür einsetzen, dass allfällige neue Regelungen für den Vor- und Nachlauf des KV sowohl die transportwirtschaftliche Zumutbarkeit aus Sicht der Transporteure als auch eine möglichst

¹¹ Richtlinie 92/106/EWG des Rates vom 7. Dezember 1992 über die Festlegung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im kombinierten Güterverkehr zwischen Mitgliedstaaten (ABl. L 368 vom 17.12.1992, S. 38–42), in der Fassung der Richtlinie 2013/22/EU des Rates vom 13. Mai 2013 (ABl. L158 vom 10.6.2013, S. 356–361)

¹² Richtlinie 96/53/EG des Rates vom 25. Juli 1996 zur Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen für bestimmte Straßenfahrzeuge im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr in der Gemeinschaft sowie zur Festlegung der höchstzulässigen Gewichte im grenzüberschreitenden Verkehr (ABl. L 235 vom 17.9.1996, S. 59–75), in der Fassung der Verordnung (EU) 2019/1242 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 (ABl. L 198 vom 25.7.2019, S. 202–240)

hohe Verlagerungswirkung über lange Strecken und überprüfbare Kriterien für effiziente Kontrollen berücksichtigen.

Stakeholder: BMK, EU, KV-Branche

Schnelle Umsetzung der eFTI-Verordnung (Verordnung über elektronische Frachtbeförderungsinformationen, Verordnung (EU) Nr. 2020/1056)

Die eFTI-Verordnung ist im August 2020 in Kraft getreten. Die EK plant eine volle Umsetzung der Verordnung bis August 2025. Die Ziele der Verordnung sind die Schaffung eines einheitlichen Rechtsrahmens für die Übertragung digitaler Frachtbeförderungsinformationen, die Förderung der Digitalisierung in den betroffenen Branchen, Verwaltungskosteneinsparungen für Unternehmen, eine bessere Durchsetzungsfähigkeit der Behörden und Ressourcenschonung. Das BMK bemüht sich um eine schnelle nationale Umsetzung der Verordnung, um Erleichterungen für die betroffenen Unternehmen sowie für die Behörden, welche Kontrollen durchführen, zu erzielen.

Stakeholder: BMK, BMI, BMF, KV-Branche, Verlader, Spediteure, Frächter usw.

Kapazitäts- und Qualitätsanforderungen des Kombinierten Güterverkehrs bei der Trassenvergabe vermehrt berücksichtigen

Ziel muss es sein, die Trassenvergabeverfahren flexibler zu gestalten, um den UKV-Anbietern eine Möglichkeit zu bieten, die zunehmenden Kapazitäts- und Qualitätsanforderungen des UKV bedienen zu können. Immerhin sind lt. Einschätzung der Studienautoren im „Strategiekonzept für den Unbegleiteten Kombinierten Verkehr in Österreich“ 30 % der UKV-Bestellungen kurzfristig. Der österreichische Infrastrukturbetreiber ÖBB-Infrastruktur AG nimmt bereits jetzt eine Vorreiterrolle in Bezug auf die Flexibilisierung bei der Trassenvergabe (z.B. Ad-hoc-Trassen) ein, die durch weitere Digitalisierungsmaßnahmen beim Trassenvergabeverfahren noch ausgebaut werden sollte. Im Kontext von grenzüberschreitenden Trassen (vgl. Anteil Transit- und Bilateralen Verkehr, Abbildung 2) werden entsprechende Ideen und Optimierungen von Seiten der europäischen Rail Freight Corridors angestellt und umgesetzt. Auch hier mit dem Ziel, aktiv aufzuzeigen, dass Flexibilisierung möglich ist und einen positiven Markteffekt hat und damit auch für den Infrastrukturbetreiber wirtschaftlich sinnvoll ist. Die Prioritäten-Reihung zwischen Personenverkehr und Güterverkehr könnte auf einigen Strecken bzw. für zeitkritische

Güter überdacht werden. Dazu sollten etwa allgemeine Kriterien definiert werden, die UKV-Verkehre als „hochwertig“ charakterisieren.

Stakeholder: BMK, ÖBB, EVU

Langfristige Maßnahmen

Verpflichtende Kranbarkeit bei Sattelanhängern

Derzeit kann in Österreich ein Transportunternehmen, das einen kranbaren Sattelanhängen für eine Beförderung im durchgehenden Straßengüterverkehr einsetzt, gemäß § 4 (7a) KFG ein auf 41 t erhöhtes Gesamtgewicht nutzen. Das Ziel dieser nationalen Maßnahme ist es, Unternehmen einen Anreiz zu bieten, UKV-geeignete Sattelanhängen zu beschaffen, auch wenn sie das System noch nicht oder nicht immer nutzen. Sie könnten aber vergleichsweise kurzfristig auf den UKV umsteigen, sobald sie den entsprechenden Bedarf identifiziert haben. Wenn alle Sattelanhängen EU-weit kranbar ausgerüstet wären, würde sich ein noch wesentlich höheres Verlagerungspotenzial ergeben. Gleichzeitig ist aber zu berücksichtigen, dass kranbare Sattelanhängen ein zusätzliches Eigengewicht von 200–500 kg aufweisen. Der Vorteil der generellen Kranbarkeit von Sattelanhängern ist daher dem Nachteil des zusätzlichen Eigengewichts im reinen Straßengüterverkehr und den dadurch zusätzlich bedingten CO₂-Emissionen gegenüberzustellen. Das BMK wird sich bei der EK dafür einsetzen, dass eine diesbezügliche Überprüfung in Form eines „Impact assessments“ vorgenommen wird und – bei überwiegenden Vorteilen – eine generelle Verpflichtung der Kranbarkeit von Sattelanhängern angedacht wird.

Stakeholder: EU, BMK, KV-Branche

Terminals als Tank- bzw. Ladestellen für alternative Antriebe

In Ergänzung zu den Bestimmungen der Richtlinie 2014/94/EU wird sich das BMK dafür einsetzen, gerade auch an Terminals eine Energieversorgung durch Tank- und Ladestellen für emissionsfreie Fahrzeuge mit alternativen Antrieben zu ermöglichen. Damit würde auch ein klimaneutraler Vor- und Nachlauf unterstützt und so der UKV noch klimafreundlicher bzw. vollständig klimaneutral werden.

Stakeholder: BMK, Terminalbetreiber

Plattformlösungen für den UKV

Um die Transparenz von intermodalen Logistikketten zu erhöhen, wird das BMK Plattformlösungen im UKV für ein digitales und intelligentes Verkehrssystem vor allem im Rahmen der bestehenden Förderangebote soweit wie möglich unterstützen. Derartige Instrumente können das schnelle Auffinden von KV-Angeboten erheblich erleichtern und sind vor allem für Neueinsteiger, welche die Strukturen des Intermodalmarktes noch nicht im Detail kennen, von Vorteil.

Stakeholder: BMK, KV-Branche, Verlager, potenzielle Plattformbetreiber

Stärkere Berücksichtigung des Schienengüterverkehrs in der Infrastrukturplanung

Da zur Erreichung der Klimaziele die Verlagerung auf die Schiene sowohl des Personen- als auch des Güterverkehrs gelingen muss, aber die Infrastruktur teilweise ein limitierender Faktor ist, muss der Güterverkehr in der Planung der Schieneninfrastruktur entsprechend berücksichtigt werden. Dazu wurde beispielsweise im aktuellen ÖBB-Rahmenplan 2021–2026 ein Programm zur Herstellung güterzuglanger Überholgleise aufgenommen. Das BMK wird dem Güterverkehr bei der Infrastrukturplanung auch hinkünftig einen hohen Stellenwert einräumen.

Stakeholder: BMK, ÖBB, SCHIG mbH

Schaffung eines Angebots neutraler Nachschiebeleistungen

Durch die Topografie Österreichs werden recht häufig Vorspann- und/oder Nachschiebeleistungen bei Zügen benötigt. Kleinere EVU, welche im UKV stark vertreten sind, müssen diese Leistungen entweder selbst vorhalten oder diese zukaufen. Im ersten Fall führt dies meist zu sehr ineffizienten Lok- und Personaleinsatzzeiten. Im zweiten Fall bedeutet dies meistens, bei einem Wettbewerber einzukaufen. Auf der Pyhrn-Schober-Achse bietet ÖBB Infra bereits Nachschiebeleistungen an. Es wird daher geprüft, ob dieses Angebot auch auf andere Achsen ausgedehnt werden kann.

Stakeholder: EVU

Zusammenfassung der UKV-Strategie

Die UKV-Strategie des Klimaschutzministeriums umfasst (vor allem auf Basis der Studie „Strategiekonzept für den Unbegleiteten Kombinierten Verkehr in Österreich“¹³) ein Bündel von Maßnahmen, welche auf die Verbesserung der Wettbewerbsbedingungen für den Kombinierten Verkehr abzielen und somit zu einem klimafreundlicheren Güterverkehr beitragen. Da der CO₂-neutrale Güterverkehr den Schienengüterverkehr sowie die Einbindung der Wasserstraße benötigt, braucht es einen starken, konkurrenzfähigen Unbegleiteten Kombinierten Verkehr als Teil der verkehrspolitischen Gesamtstrategie, in Übereinstimmung mit den Zielsetzungen des Mobilitätsmasterplans 2030 und als Teil des Masterplans Güterverkehr. Somit ist jede Maßnahme, welche den UKV stärkt, auch eine positive Maßnahme für den Klimaschutz.

Terminals benötigen ausreichend Kapazitäten und die notwendige Ausstattung, um den geplanten Anstieg des UKV zu bewältigen – das ATF-Förderprogramm leistet daher einen wichtigen Beitrag zur Unterstützung der Klimaziele. Für Transport-, Umschlags- und Logistikunternehmen sowie Verlager, Versender und Industrie gibt es mit dem IKV-Förderprogramm eine Unterstützung für Investitionen in KV-Equipment, aber auch neue KV-Technologien und Systeme. Solange der Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern Straße und Schiene bzw. Schiff verzerrt ist, wird die Beihilfe für KV-Dienste (SGV-Förderung) als unerlässliches Instrument für die Aufrechterhaltung und weiteren Ausbau des Kombinierten Verkehrs benötigt.

Das BMK strebt eine schnellst mögliche Umsetzung der Maßnahmen an. So sollen einige der Maßnahmen bereits ab 2021 umgesetzt werden, wie zum Beispiel die Weiterentwicklung des Terminalkonzepts. Bei den mittel- bis langfristigen Maßnahmen, die auch oftmals eine Zusammenarbeit zwischen der EU und anderen Mitgliedsstaaten bzw. anderen Stakeholdern erfordern, wird sich das BMK einsetzen, hier schnelle Lösungen zu finden. Die Maßnahme der Internalisierung der externen Kosten steht beispielhaft für eine Maßnahme, welche nur gemeinsam in einer engen Kooperation zwischen den Mitgliedsstaaten der EU umgesetzt werden kann. Das Klimaschutzministerium ist zuversichtlich, dass mit den

¹³ „Strategiekonzept für den Unbegleiteten Kombinierten Verkehr in Österreich“, März 2021, DI Erich Possegger Consulting e.U. und KombiConsult GmbH im Auftrag des BMK (<https://www.bmk.gv.at/themen/mobilitaet/transport/kombiverkehr/publikationen.html>).

angestrebten Maßnahmen auf nationaler und internationaler Ebene geeignete (verkehrspolitische) Rahmenbedingungen für die Weiterentwicklung des KV geschaffen werden können und dass der KV einen wesentlichen Beitrag zu einem klimaneutralen Güterverkehrssystem 2040 leisten kann und wird. Dass dies allerdings nicht durch verkehrspolitische Maßnahmen alleine bewerkstelligt werden kann, sondern nur durch gemeinsame Anstrengungen der gesamten KV-Branche, die letztlich für die Durchführung der Verkehre verantwortlich ist, versteht sich von selbst. Das BMK setzt daher auch bei der Umsetzung der UKV-Strategie auf den Dialog mit der Wirtschaft und der Logistikbranche, in vollstem Vertrauen auf die Kompetenz und Innovationsfähigkeit der handelnden Akteure.

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

Radetzkystraße 2, 1030 Wien

+43 (0) 800 21 53 59

ii5@bmk.gv.at

[bmk.gv.at](https://www.bmk.gv.at)