Bundesministerium
Innovation, Mobilität
und Infrastruktur

bmimi.gv.at

Peter Hanke
Bundesminister

ministerbuero@bmimi.gv.at
+43 1 711 62-658000
Radetzkystraße 2, 1030 Wien
Österreich

An den
Präsidenten des Nationalrates
Dr. Walter Rosenkranz
Parlament
1017 W i e n

Geschäftszahl: 2026-0.782.301

17. November 2026

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Götze, Freundinnen und Freunde haben am 17. September 2026 unter der **Nr. 6892/J** eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend „Dekarbonisierung der Transportlogistik der Österreichischen Post und politische Rahmenbedingungen für Schiene, kombinierten Verkehr und emissionsfreien Schwerverkehr“ an mich gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Verkehrsverlagerung und politische Zielsetzung:

Zu Frage 1:

- *Welche konkreten Ziele verfolgt die Bundesregierung hinsichtlich der Verlagerung regelmäßig wiederkehrender schwerer Güterverkehre von der Straße auf die Schiene?*

Die Bundesregierung bekennt sich ausdrücklich zur Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene und zur Attraktivierung des Schienengüterverkehrs. Dieses Bekenntnis ist nicht nur im aktuellen Regierungsprogramm, sondern auch in den fachspezifischen Strategien meines Hauses verankert. Zudem unterstütze ich die einschlägigen Initiativen auf EU-Ebene, wie zuletzt beim Verkehrsministerrat am 8. Juni 2026 zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit des europäischen Schienengüterverkehrs. National unterstreichen insbesondere die beträchtlichen Investitionen in die Schieneninfrastruktur – allen voran durch den ÖBB-Rahmenplan – sowie umfangreiche Fördermaßnahmen, die an verschiedenen Aspekten des Schienengüterverkehrs ansetzen, die Wichtigkeit des Themas.

Zu Frage 2:

- *Anhand welcher Kriterien beurteilt die Bundesregierung, für welche Transportrelationen eine Verlagerung auf die Schiene bzw. in den Unbegleiteten Kombinierten Verkehr (UKV) volkswirtschaftlich und klimapolitisch sinnvoll ist?*

Auf strategischer Ebene stehen grundsätzlich die verkehrs- und klimapolitischen Zielsetzungen im Vordergrund. Es gilt dabei die bestmöglichen Rahmenbedingungen für die Nutzung klimafreundlicher Verkehrsträger zu schaffen ohne die Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft einzuschränken. Die vier für den Güterverkehr in Österreich relevanten Modi Schiene, Straße, Wasserstraße und Luft verfügen alle über individuelle Qualitäten, die es in ihrer Gesamtheit bzw. Kombination zu nutzen gilt. Die Schiene besticht dabei nicht nur durch ihre Energieeffizienz, sondern auch durch ihre hohe Ladungskapazität. Sie ist dadurch besonders für die Langstrecke und – angesichts der geographischen Situation Österreichs – für grenzüberschreitende Schienengüterverkehre geeignet. Die letztendliche Entscheidung der Wahl des Verkehrsträgers für jeweils konkrete Relationen wird jedoch von den Nutzer:innen bzw. den Akteur:innen der Wirtschaft getroffen. Maßgeblich für diese Entscheidung sind insbesondere Transportmenge, Transportentfernung, Regelmäßigkeit, Zeit- und Qualitätsanforderungen, vorhandene Schienen- und Terminalinfrastruktur sowie die Möglichkeiten für einen effizienten Vor- und Nachlauf.

Zu den Fragen 3 bis 5:

- *Wie bewertet die Bundesregierung den Umstand, dass in einer 2024 in Kooperation mit der Österreichischen Post AG durchgeführten wissenschaftlichen Untersuchung trotz hoher, regelmäßiger und grundsätzlich zuggeeigneter Transportmengen ein wirtschaftlicher Break-even zwischen Schiene und Lkw erst bei einer Entfernung von 879 Kilometern errechnet wurde?*
- *Sieht die Bundesregierung darin ein strukturelles Hindernis für die angestrebte Verlagerung innerösterreichischer Güterverkehre auf die Schiene?*
- *Falls ja, welche Maßnahmen sind vorgesehen, um dieses Hindernis zu reduzieren?*

Bei dem genannten Wert handelt es sich um das Ergebnis einer einzelnen Untersuchung unter den dort zugrunde gelegten Annahmen in Form einer Masterarbeit. Zudem beruhte die Berechnung laut Begründung auf einem einzelnen Angebot. Der Wert kann daher nicht als allgemeingültige Schwelle für die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs herangezogen werden. Die Wirtschaftlichkeit hängt wesentlich von der jeweiligen Transportkette und deren konkreter Ausgestaltung ab.

Die Schiene kann vor allem auf langen Strecken und bei der Beförderung schwerer Güter ihre Vorzüge besonders zur Geltung bringen. Ihre Wettbewerbsfähigkeit im Vergleich mit dem Straßengüterverkehr steigt vorwiegend mit der Entfernung. In Einzelfällen kann die Schiene jedoch auch auf kurzen Strecken eine interessante Alternative darstellen. Die Attraktivität der Schiene wird dabei stark von den individuellen Gegebenheiten bestimmter Branchen bzw. Transportketten beeinflusst. Ziel sollte dabei sein, gesamthaft die bestmöglichen Rahmenbedingungen für die individuellen Anwendungsfälle zur Verfügung zu stellen und der Wirtschaft, je nach den individuellen Gegebenheiten, eine ausgewogene Entscheidung zu ermöglichen.

Klimawirkung und Förderpolitik:

Zu Frage 6:

- *Wie bewertet die Bundesregierung vor dem Hintergrund ihrer klima- und verkehrspolitischen Zielsetzungen das in der genannten Untersuchung ermittelte Potenzial einer Emissionsreduktion von rund 80 Prozent bei einer Verlagerung geeigneter Post-Hauptläufe auf die Schiene?*

Die genannte Zahl kann aufgrund fehlender Detailinformationen zur Untersuchung - wie etwa getroffene Annahmen etc. - nur äußerst eingeschränkt nachvollzogen werden. Das genannte Potenzial unterstreicht grundsätzlich die Bedeutung der Verlagerung geeigneter Güterverkehre. Die konkrete Emissionswirkung ist jedoch von der jeweiligen Transportkette, deren Auslastung und den eingesetzten Verkehrsmitteln abhängig. Der Schienengüterverkehr ist aufgrund seiner Energieeffizienz und Umweltverträglichkeit ein Kernelement eines nachhaltigen Güterverkehrssystems, dass ein enormes Emissionsreduktionspotenzial aufweist. Neben der Verlagerung auf klimafreundliche Verkehrsträger verfolgt mein Ressort zudem weitere Strategien, um die Emissionen des Verkehrssystems zu reduzieren.

Zu den Fragen 7 bis 10:

- *Sind die derzeit bestehenden Förderinstrumente für Schienengüterverkehr und kombinierten Verkehr nach Ansicht der Bundesregierung ausreichend, um regelmäßig wiederkehrende innerösterreichische Hub-to-Hub-Verkehre wirtschaftlich auf die Schiene zu verlagern?*
- *Wurde seitens des Bundes untersucht, ob die bestehenden Förderinstrumente insbesondere bei Entfernungen zwischen etwa 300 und 700 Kilometern ausreichend wirksam sind?*
- *Falls ja, zu welchen Ergebnissen kamen diese Untersuchungen?*
- *Falls nein, ist eine entsprechende Evaluierung und Weiterentwicklung der Förderinstrumente vorgesehen?*

Grundsätzlich ist hierzu anzumerken, dass der Schienengüterverkehr in der EU liberalisiert ist und die verschiedenen Eisenbahnverkehrsunternehmen ihre Leistungen entsprechend den marktwirtschaftlichen Gegebenheiten anbieten. Kurze Strecken und Hub-to-Hub-Verkehre auf der Schiene sind dabei wesentlich schwieriger abzubilden als lange internationale Verbindungen. Die bestehenden Förderinstrumente meines Ressorts zur Stärkung des Schienengüterverkehrs bilden ein umfassendes Angebot für die Wirtschaft, sowohl was die Infrastruktur als auch den Betrieb betrifft. Um kurze nationale Verkehre besonders zu unterstützen, bestehen für sie innerhalb des Förderungsprogramms SGV-Plus die höchsten Fördersätze. Bei diesen Förderungen ist auch immer das europäische Recht zu beachten, insbesondere wenn es um die maximale Förderhöhe geht. Die angebotenen Förderungsprogramme werden daher entsprechend den geltenden EU-Regularien regelmäßig evaluiert und darauf aufbauend weiterentwickelt.

Als weitere Unterstützung für Unternehmen und Gemeinden, die im Bereich der Verlagerung des Güterverkehrs aktiv werden wollen, steht der Verlagerungscoach – angesiedelt bei der SCHIG mbH – als direkte Ansprechperson zur Verfügung. Die Wirtschaftlichkeit kann nur auf Ebene der jeweiligen konkreten Transportkette beurteilt werden.

Infrastruktur und Laufzeiten:

Zu den Fragen 11 und 12:

- *Welche Maßnahmen setzt die Bundesregierung, um die zeitliche Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs bei zeitkritischen Transporten, insbesondere bei nächtlichen Hub-to-Hub-Verkehren, zu verbessern?*
- *Sieht die Bundesregierung einen Bedarf für zusätzliche schnelle bzw. zeitlich garantierte Güterverkehrsverbindungen auf der österreichischen West-Ost-Achse?*

Die Sicherstellung leistungsfähiger und verlässlicher Verbindungen ist für den Güterverkehr von hoher Bedeutung, wobei der Schienengüterverkehr in der EU liberalisiert ist und grundsätzlich durch den Markt erbracht wird. Die EU sieht dennoch eine Fördermöglichkeit des Schienengüterverkehrs vor. Die angebotenen Förderungsprogramme in Österreich werden entsprechend den geltenden EU-Regularien regelmäßig evaluiert und darauf aufbauend weiterentwickelt. Als zusätzliche Unterstützung für Unternehmen und Gemeinden, die im Bereich der Verlagerung des Güterverkehrs aktiv werden wollen, steht der oben genannte Verlagerungscoach als direkte Ansprechperson zur Verfügung. Darüber hinaus, sieht das Regierungsprogramm insbesondere einen Dialog mit den Nachbarstaaten zur Stabilisierung des Verkehrs und zur Sicherstellung der bedeutenden Ost-West-Zugverbindung über das Deutsche Eck vor. Hierzu stehen mein Haus und ich auch regelmäßig im Austausch mit unseren Nachbarländern.

Zu den Fragen 13 und 14:

- *Welche Rolle soll der Unbegleitete Kombinierte Verkehr (UKV) mit Wechselaufbauten, Containern oder Sattelaufliegern bei der Dekarbonisierung solcher regelmäßig wiederkehrenden Verkehre künftig spielen?*
- *Welche Maßnahmen werden gesetzt, um Vor- und Nachlauf sowie den Umschlag in Güterterminals zeitlich und wirtschaftlich attraktiver zu gestalten?*

Der Unbegleitete Kombinierte Verkehr (UKV) ist ein wesentlicher Bestandteil des integrierten Güterverkehrssystems. Er ermöglicht die Nutzung der Leistungsfähigkeit der Schiene oder auch der Wasserstraße bei gleichzeitiger Verteilung in der Fläche mit möglichst kurzen Vor- und Nachläufen auf der Straße und ist ein dynamisches Segment innerhalb des Schienengüterverkehrs. Die beiden wesentlichsten Herausforderungen der Zukunft für den UKV sind der Abbau von Barrieren in multimodalen Transportketten mit Hilfe neuer (digitaler) Technologien und die Verbesserung der „Bahntauglichkeit“ von Transportgütern: Dabei unterstützen z.B. alternative Verladetechniken oder neuartige Ladebehältnisse, um den Rückgang klassischer eisenbahntauglicher Güter wie Kohle und Erdöl durch die neue Verlagerung von bisher weniger bahnaffinen Güterarten auszugleichen. Der Vor- bzw. Nachlauf der Transportketten wird in vielen Fällen weiterhin auf der Straße – in Zukunft jedoch mittels emissionsfreier Nutzfahrzeuge – stattfinden. Der Bund setzt in diesem Sinne auf die weitere Stärkung des Kombinierten Verkehrs und der dafür erforderlichen Infrastruktur. Neben der umfassenden Finanzierung des Bahnnetzes gibt es in meinem Ressort gezielte Förderungen für die Terminalinfrastruktur sowie für Anschlussbahnen und Investitionen in den Kombinierten Verkehr. Für den Vor- und Nachlauf auf der Straße zu den Terminals sind zudem umfangreiche ordnungspolitische Maßnahmen umgesetzt, die Ausnahmen bzw. Anreize für Transporte im Kombinierten Verkehr ermöglichen. Die Weiterentwicklung und Optimierung der intermodalen Schnittstellen werden die Effizienz der gesamten Transportkette verbessern.

Batterieelektrischer Schwerverkehr:

Zu den Fragen 15 bis 19:

- *Welche Rolle misst die Bundesregierung batterieelektrischen schweren Nutzfahrzeugen bei der Dekarbonisierung des innerösterreichischen Güterverkehrs bei?*
- *Welche Strategie verfolgt die Bundesregierung beim Aufbau einer für schwere batterieelektrische Lkw geeigneten Schnellladeinfrastruktur entlang der österreichischen Hauptverkehrsachsen?*

- *Welche Rolle sollen dabei Ladeeinrichtungen unmittelbar bei Logistikzentren, Güterterminals und anderen regelmäßig angefahrenen Logistikstandorten spielen?*
- *In welchen Bereichen betrachtet die Bundesregierung batterieelektrische Lkw als Ergänzung zum Schienengüterverkehr und in welchen Bereichen als Alternative dazu?*
- *Welche Maßnahmen setzt die Bundesregierung, um zu verhindern, dass Förderungen für emissionsarme oder emissionsfreie Straßengüterverkehre zu einer unerwünschten Verlagerung bereits auf der Schiene transportierter Gütermengen auf die Straße führen?*

Der Anteil der Emissionen schwerer Nutzfahrzeuge am Straßenverkehr lag 2025 bei 20,8 %, jener der leichten Nutzfahrzeuge bei 9,4 %. Dementsprechend hat die Dekarbonisierung des Schwerverkehrs hohe Priorität. Dabei spielt der batterieelektrische Antrieb eine wesentliche Rolle. Die flächendeckende Ausrollung der Ladeinfrastruktur am ASFINAG-Netz steht weiterhin im Fokus und wurde als einer der Schwerpunkte im Bereich des Ladeinfrastrukturausbaus sowohl im Regierungsprogramm als auch zuletzt in der Industriestrategie Österreich 2035 definiert. Im Herbst 2025 erfolgte dann auch die erste Ausschreibung für Konzessionen für E-Ladeinfrastruktur auf Rastplätzen seitens der ASFINAG. Die Vergabe zielt auf Lademöglichkeiten sowohl für Pkw als auch Lkw ab, und ist ein weiterer Schritt in Richtung flächendeckende und lückenlose Versorgung auf Autobahnen und Schnellstraßen. Ziel ist es bis 2030, alle rund 60 ASFINAG-Rastplätze mit E-Ladestationen auszustatten. Das EU-weite Ziel der Alternative Fuels and Infrastructure Regulation (AFIR) ist es bis zum 31. Dezember 2030 entlang des TEN-V-Kernstraßennetzes öffentlich zugängliche Ladestandorte für schwere Nutzfahrzeuge in einer Entfernung von höchstens 60 km zu errichten. Die Ladeinfrastruktur für schwere Nutzfahrzeuge außerhalb des TEN-V-Kernnetzes sind auch in der AFIR abgedeckt, so zum Beispiel durch das Ausbauziel an jedem städtischen Knoten öffentlich zugängliche Ladepunkte für schwere Nutzfahrzeuge mit Elektroantrieb. Des Weiteren hat das BMIMI gemeinsam mit AustriaTech und FFG einen Stakeholder-Workshop zu Förderungen in der Gütermobilität im Rahmen von eMOVE Austria organisiert, wobei ein Schwerpunkt auf dem Aufbau von Ladeinfrastruktur für den Kombinierten Verkehr, insbesondere im räumlichen Umfeld von Güterterminals, lag.

Die bestehenden Förderinstrumente des Ressorts zur Stärkung des Schienengüterverkehrs bilden ein umfassendes Angebot für die Wirtschaft, sowohl was die Infrastruktur als auch den Betrieb betrifft. Einen Überblick zu den jeweiligen Förderungen liefert unter anderem der Förderkompass für Güterverkehr: https://foerderkompass.at/foerderungen/gv/#/ .

Rolle des Bundes als Mehrheitseigentümer der Post:

Zu den Fragen 20 bis 23:

- *Welche klima- und verkehrspolitischen Zielsetzungen verfolgt der Bund im Rahmen seiner Eigentümerinteressen an der Österreichischen Post AG?*
- *In welcher Form werden die Dekarbonisierungsziele der Österreichischen Post AG im Beteiligungsmanagement des Bundes bzw. der ÖBAG berücksichtigt?*
- *Welche Erwartungen bestehen seitens des Bundes hinsichtlich der Dekarbonisierung der Transportlogistik außerhalb der letzten Meile?*
- *Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung im Rahmen ihrer Eigentümerpolitik, Unternehmen im Mehrheitseigentum des Bundes bei der Umstellung besonders emissionsintensiver Transportprozesse zu unterstützen, ohne in deren operative Geschäftsführung einzugreifen?*

Die Beteiligungsverwaltung der Republik Österreich an der Österreichischen Post AG wird von der Österreichischen Beteiligungs AG (ÖBAG) wahrgenommen. Die ÖBAG führt diese Agenden im Eigentum und im Auftrag des Bundesministeriums für Wirtschaft, Energie und Tourismus (BMWET), welches das sachlich zuständige Eigentümerministerium für die Post darstellt.

Übergreifende Strategie:

Zu den Fragen 24 und 25:

- *Hält die Bundesregierung angesichts der genannten Untersuchung und des in der Logistikstandortstrategie angesprochenen Handlungsbedarfs die derzeitigen Rahmenbedingungen für ausreichend, damit ein großes Logistikunternehmen mit hohen, regelmäßigen und planbaren Transportmengen bei geeigneten Relationen eine wirtschaftlich tragfähige Alternative zum konventionellen Lkw-Verkehr wählen kann?*
- *Falls nein, welche konkreten Änderungen der Verkehrs-, Infrastruktur-, Förder- oder Klimapolitik – im Sinne der in der Logistikstandortstrategie angekündigten „verbesserten Rahmenbedingungen“ – sind geplant?*

Wie bereits erwähnt, liegen die Stärken der Bahn insbesondere auf langen Transportstrecken mit hohen Transportvolumina. Der Schienengüterverkehr nimmt in Österreich auch im europäischen Vergleich eine starke Position ein. Dies zeigt sich insbesondere am überdurchschnittlich hohen Anteil der Schiene am Güterverkehrsaufkommen (Modal Split). Allerdings steht der Schienengüterverkehr seit einigen Jahren europaweit zunehmend unter Druck. Im Regierungsprogramm wurde daher vereinbart, dieser Entwicklung aktiv entgegenzuwirken und eine Logistikstandortstrategie für Österreich zu erarbeiten.

Das Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur (BMIMI) hat diesen Handlungsbedarf in der am 12. Juni 2026 veröffentlichten Logistikstandortstrategie ausdrücklich aufgegriffen. Darin werden unter anderem die Fragmentierung des Schienengüterverkehrs, eine schwankende Angebotsqualität, Engpässe und Medienbrüche an Terminals sowie Herausforderungen bei der Interoperabilität als wesentliche Hemmnisse identifiziert. Die Logistikstandortstrategie umfasst ein unter breiter Einbindung relevanter Stakeholder erarbeitetes Maßnahmenpaket, dessen Umsetzung nun gemeinsam mit den Bundesländern, den Sozialpartnern und der Branche vorangetrieben wird. Zur Begleitung und Koordinierung wurden bereits ein Logistikbeirat sowie entsprechende Umsetzungsgruppen eingerichtet. Mit der Logistikstandortstrategie werden die Stärkung des Wirtschafts- und Logistikstandorts Österreich und die Ziele einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung miteinander verbunden und im Einklang gebracht. Ein wesentlicher Schwerpunkt liegt dabei auf der Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Schienengüterverkehr.

Zu Frage 26:

- *Welche langfristige Zielvorstellung verfolgt die Bundesregierung für die Dekarbonisierung regelmäßig wiederkehrender innerösterreichischer Langstrecken- und Hub-to-Hub-Güterverkehre hinsichtlich des Zusammenspiels von Schiene, kombiniertem Verkehr und lokal emissionsfreien schweren Nutzfahrzeugen?*

Die Bundesregierung verfolgt einen integrierten und multimodalen Ansatz. Der Schienengüterverkehr und der Kombinierte Verkehr sollen für geeignete Transportketten weiter gestärkt werden. Für Straßentransporte sollen zunehmend emissionsfreie bzw.

emissionsarme Antriebstechnologien zum Einsatz kommen. Die konkrete Wahl des Verkehrsträgers bzw. Antriebs soll sich an den jeweiligen Transportanforderungen, der verfügbaren Infrastruktur sowie den volkswirtschaftlichen und ökologischen Wirkungen orientieren.

Mit freundlichen Grüßen

Peter Hanke

REPUBLIK ÖSTERREICH BUNDESMINISTERIUM FÜR INNOVATION, MOBILITÄT UND INFRASTRUKTUR @ AMTSSIGNATUR	Hinweis	Dieses Dokument wurde amtssigniert.
	Datum	2026-11-17T16:20:36+01:00
	Seriennummer	2069212815
	Aussteller-Zertifikat	CN=a-sign-corporate-07,OU=a-sign-corporate-07,O=A-Trust Ges. f. Sicherheitssysteme im elektr. Datenverkehr GmbH,C=AT
	Prüfinformation	Informationen zur Prüfung des elektronischen Siegels bzw. der elektronischen Signatur finden Sie unter: https://www.signaturpruefung.gv.at/

	Unterzeichner	Parlamentsdirektion
	Datum/Zeit-UTC	2026-11-17T16:26:21+01:00
Prüfinformation	Dieses Dokument wurde elektronisch besiegelt. Informationen zur Prüfung des elektronischen Siegels und des Ausdrucks finden Sie unter: https://www.parlament.gv.at/siegel	