6893/J XXVIII. GP

Eingelangt am 17.09.2026
Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.

Anfrage

der Abgeordneten Elisabeth Götze, Freundinnen und Freunde

an den Bundesminister für Wirtschaft, Energie und Tourismus

betreffend Dekarbonisierung der Transportlogistik der Österreichischen Post und politische Rahmenbedingungen für Schiene, kombinierten Verkehr und emissionsfreien Schwerverkehr

BEGRÜNDUNG

Die Österreichische Post verfolgt ambitionierte Klimaziele und hat dabei insbesondere bei der Elektrifizierung der für die Zustellung benötigten Flotten erhebliche Fortschritte erzielt, sie ist hier über die Branche hinaus ein Vorreiter. Hinsichtlich der logistikbezogenen Treibhausgasemissionen in Österreich strebt sie Net Zero bis 2040 an. Für den Langstreckentransport zwischen den Logistikzentren scheint die Situation jedoch trotz Einsatzes erster E-Lkw wesentlich schwieriger zu sein.

Eine in diesem Zusammenhang 2024 an der Montanuniversität Leoben fertiggestellte Masterarbeit, die in Kooperation mit der Österreichischen Post AG durchgeführt wurde[1], hat Folgendes aufgezeigt:

Die Voraussetzungen für eine (Wieder-)Verlagerung auf die Schiene erscheinen zunächst ausgesprochen günstig: Die täglichen Transportmengen der Post könnten mehrere Züge auslasten, die Transporte sind langfristig planbar und sie finden regelmäßig zu ähnlichen Zeiten statt. Ein Großteil der Logistikzentren befindet sich zudem in der Nähe von Güterbahnhöfen.

Trotzdem kommt die Untersuchung zu erheblichen wirtschaftlichen und betrieblichen Hindernissen. Der Break-even gegenüber dem Lkw wurde – allerdings auf Basis eines einzelnen Angebots des Marktbeherrschers, ohne weitergehende Marktsondierung – erst bei einer Transportdistanz von 879 Kilometern errechnet. Selbst auf der österreichischen West-Ost-Achse wären somit die Entfernungen dafür zu gering. Keines der sieben untersuchten konkreten Szenarien konnte außerdem die erforderlichen Laufzeiten der Postprodukte vollständig erfüllen. Gleichzeitig wird im

[1] Erich Josef Johann KRAMER (2024): Schienengüterverkehr - eine realistische Alternative für Post-Transporte? Masterarbeit Montanuniversität Leoben.

Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.

Falle der Verlagerung eine mögliche Emissionsreduktion in einer sehr beträchtlichen Größenordnung von rund 80 Prozent genannt.

Damit steht offensichtlich eine politische Frage im Raum, die weit über die operativen Entscheidungen des Unternehmens hinausgeht: Wenn selbst bei einem großen Logistikunternehmen mit hohen, regelmäßigen und planbaren Transportmengen eine Verlagerung langer Hauptläufe auf die Schiene trotz erheblicher möglicher Emissionseinsparungen wirtschaftlich und betrieblich nicht darstellbar ist, dürften die gegenwärtigen verkehrs- und klimapolitischen Rahmenbedingungen die auch von der aktuellen Bundesregierung angestrebte Verkehrsverlagerung und Dekarbonisierung verhindern.

Die Bemühungen um einen stärker am Allgemeinwohl orientierten Rahmen – darunter das Ringen um mehr Kostenwahrheit und zügigere Elektrifizierung auf der Straße sowie Effizienzsteigerung im Schienengüterverkehr – müssten dringend wieder verstärkt werden. Mit dem Nichtnutzen europarechtlich vorhandener Mautspielräume in Höhe von mehreren hundert Mio Euro jährlich, dem Verschleppen des Abbaus klimaschädlicher Subventionen im Verkehr, den Blockaden bei dringenden Europäisierungsschritten im Schienenverkehr und den Verschiebungen durch Mittelkürzungen bei der Schieneninfrastruktur standen die Wegweiser zuletzt aber auf Stillstand statt Fortschritt.

Welche langfristige Strategie der Bund für die Dekarbonisierung schwerer, regelmäßig wiederkehrender Hauptlaufverkehre verfolgt und welche Rolle dabei Schiene, kombinierter Verkehr und batterieelektrischer Straßengüterverkehr konkret spielen sollen, scheint wenig klar.

Die Republik, die über die ÖBAG Mehrheitseigentümerin der Österreichischen Post ist und gleichzeitig wesentliche Rahmenbedingungen der Verkehrs-, Infrastruktur-, Förder- und Klimapolitik bestimmt, muss hier dringend zu einer konsistenteren Strategie und vor allem auch zu deren Umsetzung finden.

Die Anfang 2026 präsentierte Industriestrategie Österreich 2035 der Bundes-regierung trifft dazu keine konkreteren Feststellungen und verweist auf eine eigene „Sub-Strategie“.

Diese von der Regierung im weiteren Lauf des Jahres 2026 vorgelegte Logistikstandortstrategie bleibt zu diesem Thema leider auch recht knapp und allgemein. Sie hält aber immerhin fest, dass Elektrifizierung und Verlagerung auf die Schiene neben Infrastrukturmaßnahmen genauso auch verbesserte Rahmenbe-dingungen erfordern[2]. Und unter den „Top Maßnahmen im Themenfeld Innovation & Fortschritt“[3] ist an erster Stelle die Stärkung der Bahn in Logistikketten im Wege der expliziten Verankerung von Schienengüterverkehr und Intermodalität in der Logistik genannt.

[2] „Der Umstieg auf alternative Antriebe, die Elektrifizierung von Transportketten sowie die Verlagerung von Verkehr auf Schiene und Wasserstraße erfordern umfassende Anpassungen der Infrastruktur und ausreichende Kapazitäten sowie verbesserte Rahmenbedingungen.“ - Logisitikstandortstrategie Österreich, BMIMI 2026, S.39

[3] ebda, S.56

Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Die unterfertigenden Abgeordneten stellen daher folgende

ANFRAGE

Verkehrsverlagerung und politische Zielsetzung:

1) Welche konkreten Ziele verfolgt die Bundesregierung hinsichtlich der Verlagerung regelmäßig wiederkehrender schwerer Güterverkehre von der Straße auf die Schiene?
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?
3) 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?
4) Sieht die Bundesregierung darin ein strukturelles Hindernis für die angestrebte Verlagerung innerösterreichischer Güterverkehre auf die Schiene?
5) Falls ja, welche Maßnahmen sind vorgesehen, um dieses Hindernis zu reduzieren?

Klimawirkung und Förderpolitik:

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?
7) 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?
8) Wurde seitens des Bundes untersucht, ob die bestehenden Förderinstrumente insbesondere bei Entfernungen zwischen etwa 300 und 700 Kilometern ausreichend wirksam sind?
9) Falls ja, zu welchen Ergebnissen kamen diese Untersuchungen?
10) Falls nein, ist eine entsprechende Evaluierung und Weiterentwicklung der Förderinstrumente vorgesehen?

Infrastruktur und Laufzeiten:

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

Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

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

Batterieelektrischer Schwerverkehr:

15) Welche Rolle misst die Bundesregierung batterieelektrischen schweren Nutzfahrzeugen bei der Dekarbonisierung des innerösterreichischen Güterverkehrs bei?
16) Welche Strategie verfolgt die Bundesregierung beim Aufbau einer für schwere batterieelektrische Lkw geeigneten Schnellladeinfrastruktur entlang der österreichischen Hauptverkehrsachsen?
17) Welche Rolle sollen dabei Ladeeinrichtungen unmittelbar bei Logistikzentren, Güterterminals und anderen regelmäßig angefahrenen Logistikstandorten spielen?
18) In welchen Bereichen betrachtet die Bundesregierung batterieelektrische Lkw als Ergänzung zum Schienengüterverkehr und in welchen Bereichen als Alternative dazu?
19) 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?

Rolle des Bundes als Mehrheitseigentümer der Post:

20) Welche klima- und verkehrspolitischen Zielsetzungen verfolgt der Bund im Rahmen seiner Eigentümerinteressen an der Österreichischen Post AG?
21) In welcher Form werden die Dekarbonisierungsziele der Österreichischen Post AG im Beteiligungsmanagement des Bundes bzw. der ÖBAG berücksichtigt?
22) Welche Erwartungen bestehen seitens des Bundes hinsichtlich der Dekarbonisierung der Transportlogistik außerhalb der letzten Meile?
23) 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?

Übergreifende Strategie:

24) 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?
25) Falls nein, welche konkreten Änderungen der Verkehrs-, Infrastruktur-, Förder- oder Klimapolitik – im Sinne der in der Logistikstandortstrategie angekündigten „verbesserten Rahmenbedingungen“ - sind geplant?
26) Welche langfristige Zielvorstellung verfolgt die Bundesregierung für die Dekarbonisierung regelmäßig wiederkehrender innerösterreichischer

Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Langstrecken- und Hub-to-Hub-Güterverkehre hinsichtlich des Zusammenspiels von Schiene, kombiniertem Verkehr und lokal emissionsfreien schweren Nutzfahrzeugen?

Wir ersuchen um separate Antworten auf die einzelnen Fragen.

Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at