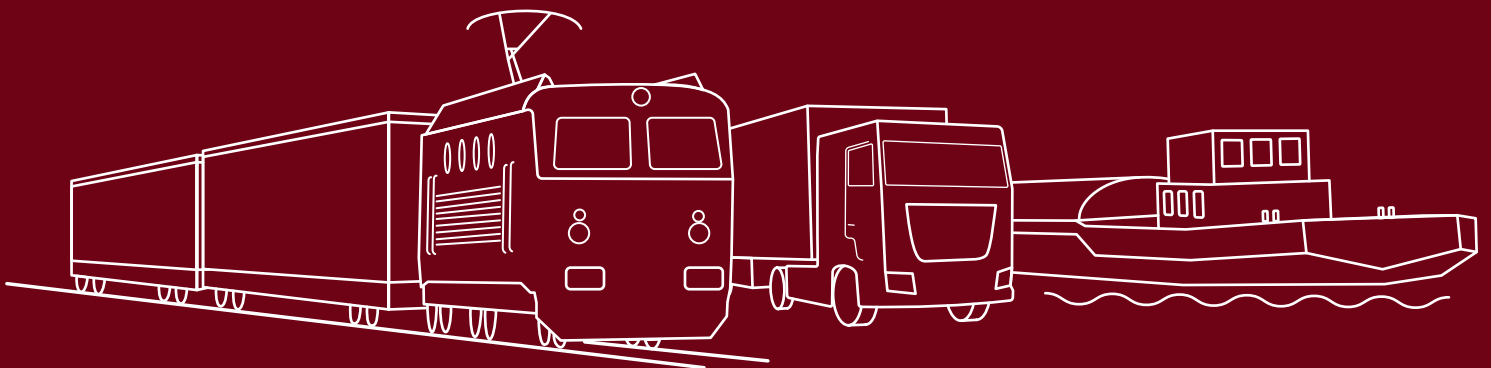


Monitoringbericht zum Masterplan Güterverkehr 2030

Berichtsjahr 2025



Monitoringbericht zum Masterplan Güterverkehr 2030

Berichtsjahr 2025

Wien, 2026

Impressum

Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:
Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur (BMIMI)
Radetzkystraße 2, 1030 Wien
+43 (0) 800 21 53 59
bmimi.gv.at
Drucksatz: BMIMI Mediengestaltung
Wien, 2026

Inhalt

Basis für den Monitoringbericht 2025	5
Masterplan Güterverkehr 2030.....	5
Rückblick Monitoringbericht 2024.....	5
Umsetzungsschwerpunkte 2025	6
Maßnahmen Schiene.....	6
Maßnahmen Schifffahrt.....	15
Maßnahmen Straße.....	17
Maßnahmen Luftfahrt.....	22
Maßnahmen Gesamtverkehrssystem.....	24
Zusammenfassung	25

Basis für den Monitoringbericht 2025

Der Masterplan Güterverkehr 2030 (MGV) trägt als Umsetzungsstrategie des Mobilitätsmasterplans 2030 (MMP 2030) zu einer multi-modalen, wettbewerbs- sowie zukunftsfähigen Entwicklung des Güterverkehrsstandorts Österreich bei.

Masterplan Güterverkehr 2030

Der Masterplan Güterverkehr 2030 (MGV) ist die Umsetzungsstrategie des Mobilitätsmasterplans 2030 (MMP 2030) im Bereich des Güterverkehrs und orientiert sich an den drei Leitprinzipien des Mobilitätsmasterplans 2030 – Vermeiden, Verlagern, Verbessern. Hinsichtlich einer Vermeidung von Güterverkehr werden im MGV die Möglichkeiten und Grenzen der Entkopplung von Wirtschaftswachstum und Verkehrsentwicklung aufgezeigt. In Bezug auf die Verlagerung spielt der Verkehrsträger Schiene eine wichtige Rolle, weil dieser durch eine hohe Energieeffizienz auch bei knappen Energieressourcen ein (moderates) Wachstum des Güterverkehrs zulässt. Ebenso wird die Verlagerung auf die Binnenschifffahrt aufgezeigt. Verkehr, der sich nicht vermeiden oder auf umweltfreundliche Verkehrsträger verlagern lässt, gilt es zu verbessern. Die Verbesserung bezieht sich in erster Linie auf den Straßengüterverkehr, da dessen Marktanteil bei etwa 70 Prozent liegt und durch eine erfolgreiche Dekarbonisierung ein besonders großer Beitrag zu den Zielen des MMP 2030 geleistet werden kann. Für das Gesamtverkehrssystem zählt v. a. ein optimales Zusammenspiel der Verkehrsträger, auf nationaler, aber insbesondere auch auf europäischer Ebene.

Rückblick Monitoringbericht 2024

Der MGV sieht ein jährliches Monitoring vor. Im letzten Monitoringbericht aus dem Jahr 2024 wurden im Bereich der Schiene u. a. bedeutende Fortschritte bei der Umsetzung des Zielnetzes erreicht. In der Binnenschifffahrt wurden Maßnahmen zur Dekarbonisierung und Infrastrukturmodernisierung umgesetzt. Beim Verkehrsträger Straße stand der Ausbau der Ladeinfrastruktur für E-Lkw im Mittelpunkt. Die Luftfahrt setzte einen Schwerpunkt auf die Förderung nachhaltiger Kraftstoffe.

Dieser dritte Monitoringbericht beschreibt die Schwerpunkte des Jahres 2025 bis Anfang 2026 und zeigt die neuerlichen Umsetzungsfortschritte.

Umsetzungsschwerpunkte 2025



Maßnahmen Schiene

Maßnahme Schiene 1: Grenzen überwinden

Die überarbeitete TEN-V-Verordnung (EU) 2024/1679 definiert in Artikel 19 konkrete betriebliche Prioritäten zur Sicherstellung der Leistungsfähigkeit des Schienengüterverkehrs entlang der Europäischen Verkehrskorridore. Dazu zählen insbesondere die durchschnittliche Aufenthaltsdauer von Güterzügen an Grenzübergängen, die Pünktlichkeit grenzüberschreitender Güterverkehrszüge sowie die Bereitstellung einer Mindestanzahl von Zugtrassen für Güterzüge mit einer Länge von mindestens 740 Metern. Mit der Erarbeitung der Methodik zur Ermittlung dieser betrieblichen Anforderungen sind die Leitungen der Schienengüterverkehrskorridore betraut. Diese setzen sich aus Vertretern der Infrastrukturbetreiber sowie der zuständigen nationalen Ministerien zusammen. Das BMIMI ist in den Gremien der vier durch Österreich verlaufenden Schienengüterverkehrskorridore vertreten und aktiv in die Entwicklung einer einheitlichen, korridorübergreifenden Methodik zur Ermittlung dieser Kennzahlen eingebunden. Die entwickelten Methodiken werden mit der Europäischen Kommission abgestimmt. Die daraus gewonnenen Daten fließen zudem in die Analyse der von der Europäischen Kommission veröffentlichten Arbeitspläne der Europäischen Verkehrskorridore ein.

Infobox Kapazitätsmanagement

Aufbauend auf dem Projekt „Timetable and Capacity Redesign“ hat die Europäische Kommission im Juli 2023 einen Vorschlag für eine „Verordnung über die Nutzung von Fahrwegkapazitäten der Eisenbahn im einheitlichen europäischen Eisenbahnraum“ vorgelegt. Ziel ist es, neue Maßnahmen zur besseren Planung, Steuerung und Koordinierung des Schienenverkehrs zur Beförderung von Personen und Gütern in einem einzigen Rechtsinstrument zusammenzufassen. Zwischen September 2023 und Juni 2024 wurde der Vorschlag in der Ratsarbeitsgruppe Landverkehr verhandelt. Eine allgemeine Ausrichtung im Rat für Verkehr, Telekommunikation und Energie wurde im Juni 2024 erreicht. Das Europäische Parlament hat seine Position im Plenum im März 2024 bestätigt. Unter dänischem Ratsvorsitz konnten im November 2025 eine politische Einigung erzielt und die Trilog-Verhandlungen abgeschlossen werden. Ein Inkrafttreten der Verordnung ist im zweiten Quartal 2026 zu erwarten mit Auswirkungen auf den Fahrplan 2030/2031.

Der Verordnungsvorschlag beinhaltet rechtliche und verfahrenstechnische Maßnahmen und sieht folgende Kapazitätsplanungsinstrumente vor, die durch die Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu erstellen sind:

- Kapazitätsstrategie
- Kapazitätsmodell
- Kapazitätsangebotsplan

Um einige Aspekte des Legislativvorschlags bereits vorab implementieren zu können, trat in Österreich bereits mit der Eisenbahngesetzesnovelle 2024 die „Leitstrategie für die effektive Nutzung der Eisenbahninfrastruktur“ in Kraft. Die Leitstrategie sieht auch für den Güterverkehr ein Kapazitätsmodell mit systematisierten Fahrwegkapazitäten vor. Dieses Instrument soll es ermöglichen, dass im Fall von hoher Auslastung der Eisenbahninfrastruktur weiterhin qualitativ hochwertige und verlässliche Schienenverkehre zur Verfügung gestellt werden können. Bei der Erstellung des Kapazitätsmodells mit systematisierten Fahrwegkapazitäten sind die Anforderungen der revidierten TEN-V Leitlinien (Verordnung (EU) 2024/1679) zu Grunde zu legen. Auf den Strecken des TEN-V Kernnetzes ist bereits ab dem Fahrplanjahr 2026 zumindest eine systematisierte Fahrwegkapazität je Stunde und Richtung für den Güterverkehr vorzusehen. Je nach erwarteter Nachfrage können im Kapazitätsmodell weitere systematisierte Fahrwegkapazitäten für den Güterverkehr vorgesehen werden.

Mit Inkrafttreten der Verordnung durch die Gesetzgebung auf europäischer Ebene werden die Kapazitätsplanungsinstrumente sowie die nationale Gesetzgebung entsprechend in Österreich etabliert bzw. angepasst.

Abbildung 1
Unbegleiteter Kombiniertes
Verkehr (UKV) auf dem
Schienenweg, Bild: BMIMI



Zur Unterstützung der Maßnahme „Grenzen überwinden“ wird zudem eine verstärkte staaten- und verkehrsträgerübergreifende Abstimmung von Infrastrukturmaßnahmen im Schienen- und Straßenverkehr angestrebt. Hintergrund sind zunehmende, teils parallel stattfindende Bau- und Sanierungsmaßnahmen in zentralen europäischen Güterverkehrskorridoren, die – insbesondere im Alpenraum – erhebliche Auswirkungen auf die Transportkapazität und die Netzdurchlässigkeit haben können. Mit der **Transnational Infrastructure Works Alliance (TIWA)** wird ein strukturiertes Austauschformat entwickelt, das eine frühzeitige grenzüberschreitende Transparenz über geplante Kapazitätseinschränkungen schafft und deren verkehrsträgerübergreifende Auswirkungen berücksichtigt. Ziel ist es, Bauarbeiten und Sperren so zu koordinieren, dass gleichzeitige Kapazitätseinschränkungen auf parallelen Ausweichrouten möglichst vermieden werden und die Funktionsfähigkeit des Güterverkehrsnetzes insgesamt erhalten bleibt. Die operative Verantwortung für die Planung und Abstimmung von Infrastrukturarbeiten verbleibt bei den jeweiligen Infrastrukturbetreibern. Die Ministerien nehmen eine steuernde, begleitende und gegebenenfalls vermittelnde Rolle ein. Nach ersten Abstimmungen zwischen Österreich, Deutschland und der Schweiz ist ein gemeinsames Probearbeitstreffen mit den zuständigen Infrastrukturbetreibern geplant, um den Ansatz zu konkretisieren und schrittweise weiterzuentwickeln, eine spätere Einbindung Italiens ist vorgesehen.

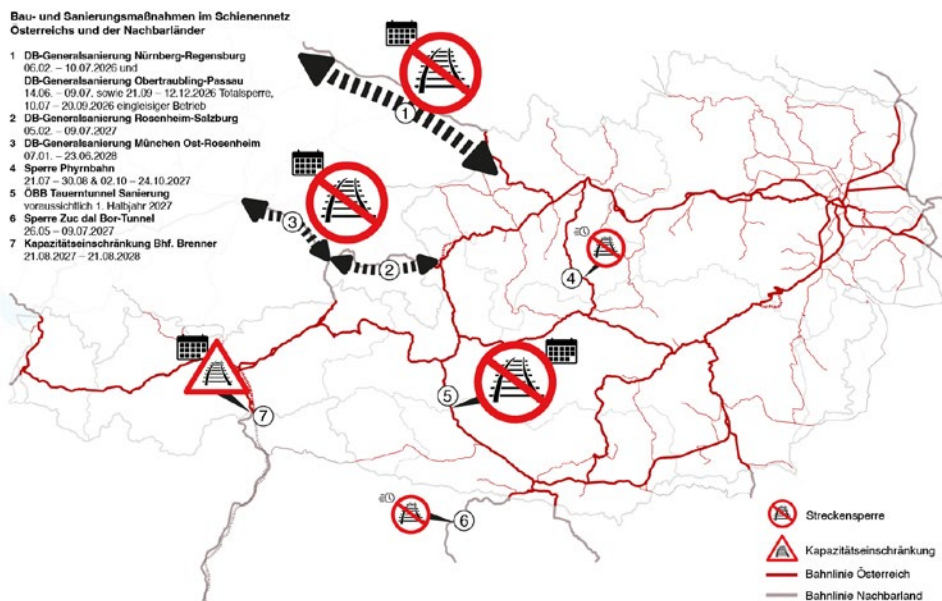


Abbildung 2
Bau- und Sanierungsmaßnahmen im Schienennetz Österreichs und der Nachbarländer (2026–2028),
Bild: BMIMI

Der grenzüberschreitende Schienengüterverkehr wird außerdem durch die Weiterentwicklung der bestehenden Technical Specifications for Interoperability (TSI) erleichtert:

- Implementierung der Änderungen in der TSI OPE (EU 2023/1693): Einführung einheitlicher Befehle & Kommunikationsmethodik.
- Neue Telematics TSI wurde angenommen, womit European Capacity Management Layer ermöglicht wird.

Maßnahme Schiene 2: Internationale Kooperationen

Auf internationaler Ebene vertritt das BMIMI Österreich aktiv in der UNECE Working Party on Intermodal Transport and Logistics (WP.24). Das Fachgremium fördert den Austausch zu technischen, rechtlichen und politischen Fragen des intermodalen und kombinierten Verkehrs und die Weiterentwicklung relevanter internationaler Vereinbarungen. Eine zentrale Rolle spielt dabei das European Agreement on Important International Combined Transport Lines and related Installations (AGTC), das den Rahmen für wesentliche grenzüberschreitende Schienenstrecken, Terminals und Infrastrukturen für den intermodalen und kombinierten Verkehr definiert. Im Jahr 2025 hat das BMIMI in diesem Abkommen die neue Koralmbahn als wichtige Verbindung eingemeldet. Inhaltlicher Schwerpunkt der letzten Sitzung der Arbeitsgruppe waren unter anderem die Themen digitale Zusammenarbeit, einheitliche Datenstandards und kollaborative Planung in multimodalen Lieferketten.

Eine intensive Kooperation entlang des Brenner Korridors erfolgt in diversen Arbeitsgruppen der Brenner Corridor Platform (BCP). Vertreter der drei Verkehrsministerien (Deutschland, Italien, Österreich), der drei Infrastrukturbetreiber, samt Regionen und Eisenbahnverkehrsunternehmen verfolgen im Wesentlichen ein Ziel: Schaffung

der infrastrukturellen und betrieblichen Voraussetzungen zur effektiven Verlagerung des Schwerverkehrs von der Straße auf die Schiene bis zur Eröffnung des Brenner Basistunnels samt schrittweisem Ausbau der Zulaufstrecken. Ab Herbst 2025 wurde mit einer Überarbeitung der BCP-Terminalstudie aus dem Jahr 2019 im Rahmen der Aktionsgemeinschaft Brennerbahn gestartet. Im Ergebnis zeigt sich, dass mehr Terminals als früher zum Brenner Verkehr beitragen und diese bereits eine hohe Auslastung haben. Mittelfristig ist mit den Aus- und Neubauplänen für Terminals nicht davon auszugehen, dass die Terminals insgesamt zum Engpass der Verkehrsverlagerung werden. Bei zeitlichen Verzögerungen von geplanten Vorhaben kann sich die Situation ändern, weshalb ein kontinuierliches Monitoring wichtig ist.

Im Forschungsbereich erfolgt ein regelmäßiger Austausch u. a. auch auf europäischer Ebene in der State Representative Group des Europe's Rail Joint Undertaking (ERJU), wo das BMIMI Österreich vertritt. Über die aktive Beteiligung an ERJU, einer Partnerschaft mit rund 1,2 Mrd. Euro Volumen zur Digitalisierung, Automatisierung und Effizienzsteigerung des europäischen Schienenverkehrs, stärkt Österreich den Schienengüterverkehr ergänzend zu nationalen Initiativen.

Maßnahme Schiene 3: Planung und Energie

Im FTI Schwerpunkt Mobilitätswende werden in der Ausschreibung „Mobilitätswende 2025/2 – Mobilitätssystem“¹ im Schwerpunkt „Zukunftsfitte Verkehrsinfrastrukturen“ Lösungen für die Zustandserfassung, Erhaltung und Anpassung bestehender Verkehrsinfrastrukturen (Straße und Schiene) adressiert, die für einen leistungsfähigen Schienengüterverkehr zentral sind. Insgesamt ist die Ausschreibung mit 8,6 Mio. Euro dotiert. Die Jurysitzung fand im März 2026 statt.

Maßnahme Schiene 7: Modernisierung der Bahn

Zur Digitalen Automatischen Kupplung (DAK) wurde 2024 gemeinsam mit Deutschland und der Schweiz das Positionspapier „Die DAK kommt!“ unterzeichnet. Auch im 2025 vereinbarten Regierungsprogramm ist die DAK als Beispiel für eine Digitalisierungsmaßnahme enthalten, die einen Beitrag für effizienteren Schienengüterverkehr leisten soll. Ein Stakeholder:innen-Austausch im BMIMI im Herbst 2025 ermöglichte es, zentrale Akteur:innen aus Österreich, der Schweiz und Deutschland zusammenzubringen, um über den aktuellen Stand der DAK-Technologieentwicklung und ihre Einführung zu sprechen. Ein Test der DAK-Technologie mit sogenannten „Pioneer DAC Trains“ ist von 2027 bis 2028 geplant, um die Funktionalität und die Vorteile von ausgestatteten Güterzügen im kommerziellen Betrieb zu demonstrieren. Die Rail Cargo Austria AG ist Partner des europäischen Konsortiums für Pioneer DAC Trains, das über die „Connecting Europe Facility – Transport“ (CEF-T) finanziert wird. Im Rahmen der Fördercalls 2024 (Oktober 2024

1 [ffg.at/mobilitaet-call2025ms](https://www.bmimim.at/mobilitaet-call2025ms)

bis März 2025) und 2025 (Oktober 2025 bis Jänner 2026) des FTI-Förderprogramms „Rail4Climate“² war es u. a. auch möglich, DAK-Projekte einzureichen.

Im Jahr 2024 wurde der nationale Umsetzungsplan für ERTMS (European Rail Traffic Management System – National Implementation Plan) in enger Abstimmung mit der ÖBB-Infrastruktur AG aktualisiert. Der Plan sieht vor, dass bis 2030 sämtliche Abschnitte entlang der europäischen Verkehrskorridore (TEN-V) und bis 2038 rund 3.300 km des österreichischen Streckennetzes mit ERTMS ausgerüstet werden. Darüber hinaus enthält der Plan eine zeitliche Festlegung zur Stilllegung des nationalen Class-B-Systems. Für die streckenseitige Ausstattung einschließlich einer 25-jährigen Instandhaltung nach der Errichtung hat die ÖBB-Infrastruktur AG einen Rahmenvertrag mit Siemens Mobility abgeschlossen. Im Rahmen des Förderprogramms „Connecting Europe Facility – Transport“ (CEF-T) konnten in den Aufrufen 2022 und 2024 insgesamt rund 94,3 Mio. Euro an EU-Fördermitteln für den ETCS-Ausbau gesichert werden. Darüber hinaus sind im aktuellen ÖBB-Rahmenplan 2025–2030³ für die Maßnahme „ETCS und Zugbeeinflussung“ Investitionen in Höhe von 488,5 Mio. Euro vorgesehen. Der für den Betrieb von ETCS Level 2 erforderliche Zugfunkstandard GSM-R auf 2G-Basis wird voraussichtlich um das Jahr 2035 sein Lebensende erreichen und durch das Future Railway Mobile Communication System (FRMCS – 5G) ersetzt werden. Vor diesem Hintergrund wurde im ÖBB-Rahmenplan 2025–2030 erstmals eine eigene Budgetposition für die Pilotierung sowie die ersten Ausbauschritte von FRMCS aufgenommen. Für den Zeitraum 2025–2030 sind hierfür Investitionsmittel in Höhe von 94,6 Mio. Euro eingeplant. Für die konkrete Umsetzung und Ausrollung der Digitalisierung auf der Schiene sind im ÖBB-Rahmenplan 2025–2030 umfangreiche Mittel für das European Train Control System (ETCS) vorgesehen.

Die Bereitstellung elektronisch verarbeiteter Streckendaten in den Systemen RINF (Register of Infrastructure) und CRD (Central Reference File Database) erfolgt laufend.

Die TSI TAF (Technical Specification for Interoperability – Telematics Applications for Freight Services) und TAP (Technical Specification for Interoperability – Telematics Applications for Passenger Services) wurden überarbeitet und in eine neue Telematics TSI überführt, welche 2025 angenommen wurde.

Durch gezielte Maßnahmen zur Lärminderung, wie die weitgehend umgesetzte Bestandslärmsanierung an Bahnstrecken, wird die Lärmbelastung im Schienengüterverkehr mit Unterstützung des BMIMI deutlich reduziert. Das erhöht spürbar die Akzeptanz des Schienengüterverkehrs in der Bevölkerung. Mit der EU-Verordnung zu „Quieter Routes“ hat die Europäische Kommission 2019 einen wichtigen rechtlichen Rahmen geschaffen: Seit Ende 2024 sind laute Güterwagen auf diesen Strecken verboten. Dieses Verbot gilt als Meilenstein im Kampf gegen Bahnlärm und wird auch auf dem übrigen Schienennetz zu weniger lauten Güterwagen führen. Ergänzend fördert das BMIMI gezielt Forschung zu Lärminderungsmaßnahmen und setzt sich für die europäische Umsetzung neuer Standards ein. Im Herbst 2024 fand das Auftakttreffen der Technischen Arbeitsgruppe

2 rail4climate.gv.at

3 bmimi.gv.at/themen/verkehrsplanung/ausbauplan/plan_oebb.html

„WP-TSIs-TWG-Noise“ statt. Das Ziel dieser Arbeitsgruppe besteht darin, sich mit den Änderungsanträgen zu befassen, die die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Fahrzeuge – Lärm“ betreffen, beginnend mit der Festlegung von Lärmgrenzwerten für geparkte Züge, wie in der Maßnahme „CS-30“ der mehrjährigen TSI-Revisionsrahmenliste gefordert.

Maßnahme Schiene 8: Digitalisierung

Im Jahr 2024 wurde vom BMIMI das FTI-Förderprogramm „Rail4Climate“ für den Bahnsektor zur Erhöhung der Kapazität und Produktivität der Eisenbahn durch Digitalisierung, Automatisierung und Datenvernetzung gestartet. Es werden kooperative F&E Projekte in den folgenden Schwerpunkten gefördert:

- Digitale Kapazitäts- und Effizienzsteigerung für Infrastruktur und Fahrzeuge
- Sektorweite Datennutzung
- Automatisierte/robotergestützte Instandhaltung von Infrastruktur und Fahrzeugen

Im Bereich der digitalen Frachtdokumente tritt die Umsetzung der Verordnung (EU) 2020/1056 über elektronische Frachtbeförderungsinformationen (englisch „Electronic Freight Transport Information“ – eFTI) in ihre entscheidende Phase ein. Die relevanten Rechtsakte zur Behördenstruktur, zu den nationalrechtlichen Bestimmungen und den Datensätzen wurden Ende 2024 finalisiert, 2025 ist auch der Rechtsakt zu den eFTI-Plattformen in Rechtskraft erwachsen. Ausständig ist gegenwärtig der Rechtsakt zur Zertifizierung der Plattformen. Die Umsetzung des nationalen Behördenzugangspunktes ist im Zeitplan für Juli 2027 vorgesehen.

Maßnahme Schiene 10: Stärkere Berücksichtigung der Schiene in der Raumplanung

Im Rahmen der Maßnahme soll unter anderem ein Anschlussbahnverzeichnis initiiert werden, damit Unternehmen für die Wahl eines optimalen Standortes hinkünftig über bessere öffentlich zugängliche Datengrundlagen verfügen und die Potenziale des Verkehrsträgers Schiene bestmöglich ausgeschöpft werden. Die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG mbH) wurde seit der letzten Novelle des Eisenbahngesetzes mit der Erstellung und dem Betrieb des Anschlussbahnverzeichnisses beauftragt. Eine von der SCHIG mbH erstellte Erstversion des Anschlussbahnverzeichnisses ist bereits auf der Homepage der SCHIG mbH⁴ abrufbar. Eine weiterführende Verordnung zur Festlegung detaillierterer Datenanforderungen für ein qualitativ besseres Anschlussbahnverzeichnis ist derzeit in Ausarbeitung.

4 rinf.schig.com/Anschlussbahnverzeichnis

Maßnahme Schiene 12: Förderung Terminals und KV-Systeme

Im Rahmen der Anschlussbahn- und Terminalförderung (ATF)⁵ wurden 2025 Projektförderungen im Ausmaß von ca. 10 Mio. Euro genehmigt und somit Investitionen in Neubau, Erweiterungen und Bestandsinvestitionen unterstützt. ATF hilft heimischen Unternehmen dadurch bei der Verkehrsverlagerung ebenso wie es zur nationalen Wertschöpfung sowie zum Ausbau wirtschaftlicher Resilienz beiträgt. Gute Verkehrsinfrastruktur wie Terminals und Anschlussbahnen dienen der wirtschaftlichen Wettbewerbsfähigkeit, stärken internationale Güterverkehre und erleichtern die Logistik.

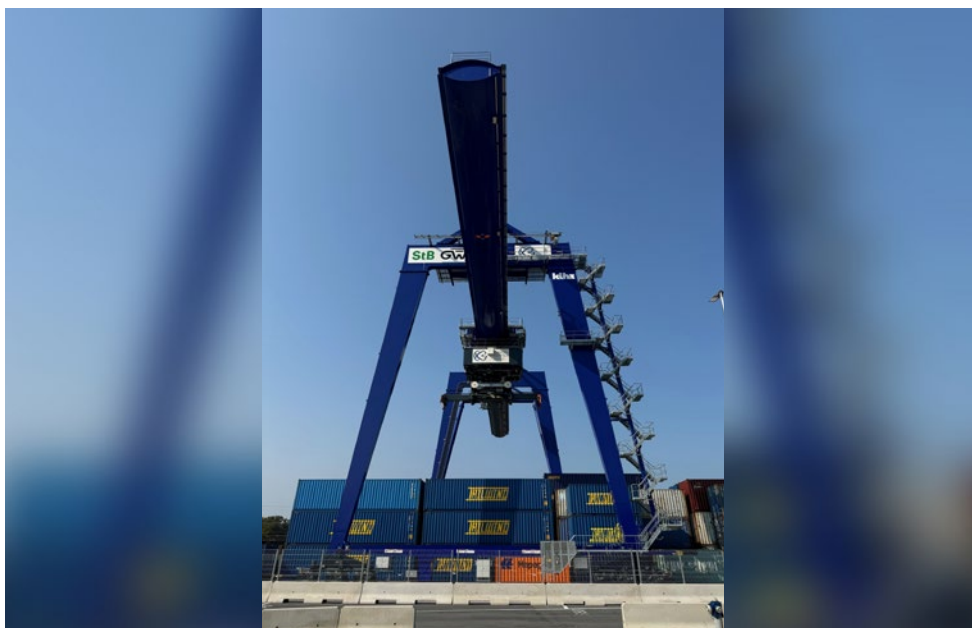


Abbildung 3
Portalkran im Terminalbereich beim Containerumschlag. Bild: BMIMI

Die Verlängerung des Investitionsprogramms für den Kombinierten Güterverkehr (IKV)⁶ für den Zeitraum von 2026 bis 2030 wird vom BMIMI angestrebt und ein möglichst baldiges Inkrafttreten im Jahr 2026 wird angepeilt. Die inhaltlichen Schwerpunkte der Vorperiode sollen weitgehend erhalten bleiben, insbesondere die Förderung von intermodalen Ladeeinheiten zum überwiegenden Einsatz auf Schiene/Binnenschiff zur Stärkung des Kombinierten Güterverkehrs.

Im Dezember 2025 wurde vom BMIMI, gemeinsam mit AustriaTech und FFG, ein 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. Ziel dieser Veranstaltung war es, eine Austauschplattform für die unterschiedlichen Stakeholder-Gruppen zu schaffen. An der regen Diskussion, wie die Ladeinfrastruktur an Terminals situiert und organisiert werden könnte, beteiligten sich neben den Terminal- auch die Ladeinfrastrukturbetreiber sowie Interessensvertretungen und Verbände.

⁵ schig.com/aufgaben/foerderprogramme/anschlussbahn-und-terminalfoerderung

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

Maßnahme Schiene 13: Information

Auch im Jahr 2025 wurde die Tätigkeit des Verlagerungscoaches⁷, welcher bei der SCHIG mbH angesiedelt ist, weitergeführt bzw. weiter vertieft. Es wurde proaktiv der Kontakt zu den Wirtschaftsagenturen der Länder etabliert, um potenzielle Unternehmen, die vermehrt auf der Schiene transportieren wollen bzw. können, breitenwirksam anzusprechen, zu informieren und zu beraten. Zwischenzeitlich hat sich der Verlagerungscoach in der Branche gut etabliert und ist eine allgemein anerkannte Anlaufstelle für Fragen zur Verlagerungsmöglichkeiten auf die Schiene. Da der Schienengüterverkehr oftmals international ist, hat er sich im sogenannten „Netzwerk Schienencoach“ international vernetzt. Es wurden zudem fokussiert mehrere Unternehmen angesprochen und beraten, welche intermodalen Containereinheiten für den Transport auf der Schiene existieren und ebenso die spezifischen Anforderungen der Produkte der Unternehmen im Transport erfüllen. Ein weiteres Beispiel ist die weiterführende Begleitung eines Unternehmens bei der Reaktivierung einer Anschlussbahn, sowie die Beratung eines Unternehmens mit Anschlussbahn, welches erfolgreich den Start des Verkehrs auf der Schiene aus der Schweiz etablieren konnte. Die Unternehmen werden auch weiterhin niederschwellig darüber beraten, welche Zugangebote es auf spezifischen Relationen gibt.



Förderkompass Güterverkehr,
Bild: BMIMI

Der Förderkompass⁸ wurde als zentrales Informations- und Orientierungstool für Förder- und Beratungsangebote im Bereich des Güterverkehrs eingeführt und hat sich seither bewährt. Er bündelt Fördermöglichkeiten auf EU-, Bundes- und Landesebene und unterstützt damit eine transparente und zielgerichtete Nutzung bestehender Unterstützungsinstrumente. Durch die regelmäßige Aktualisierung der Inhalte stellt der Förderkompass einen zentralen Zugangspunkt zu güterverkehrsrelevanten Förder- und Beratungsmaßnahmen dar und erleichtert Antragsteller:innen die Identifikation geeigneter Programme.

Maßnahme Schiene 14: SGV-Betriebsförderung

Die Fortführung des SGV-Förderungsprogramms⁹ wurde einschließlich einer zusätzlichen mit der bisherigen SGV-Förderung kumulierbaren Wegeentgeltförderung für das Marktsegment manipulierter Güterverkehr seit dem 1. Jänner 2023 sichergestellt. Die hohen Fördersätze für EWV, UKV und RoLa sowie die 100% Wegeentgeltförderung konnten basierend auf den für 2024 geltenden Förderbedingungen auch im Jahr 2025 fortgesetzt werden, einschließlich der im Jahr 2024 erhöhten Fördersätze für den nationalen UKV, der am stärksten mit dem Lkw im Wettbewerb steht.

7 schig.com/services/verlagerungscoach

8 foerderkompass.at

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

Maßnahmen Schifffahrt



Maßnahme Schifffahrt 1: Wasserstraßeninfrastruktur weiterentwickeln

viadonau hat im Jahr 2025 das Pilotprojekt zur Erprobung einer flexiblen Infrastruktur weitergeführt und praktische Erkenntnisse für den Betrieb gewonnen. Dadurch soll bei Niederwasser eine temporäre Verbesserung der Fahrwassertiefen erfolgen und die Klimaresilienz der Schifffahrt erhöht werden. Um die Umweltbilanz der vor Anker liegenden Schiffe zu verbessern und Abgasemissionen zu reduzieren, wurden auch 2025 wieder mehrere öffentliche und private Länden entlang der Donau aufgewertet und mit Landstromanlagen ausgerüstet. Auch in den kommenden Jahren bleibt die Aufwertung der bestehenden Länden (auch in den österreichischen Donauhäfen) ein zentrales Vorhaben.

Maßnahme Schifffahrt 2: Betrieb und Nutzung der Wasserstraße verbessern

In Umsetzung des „Maßnahmenkataloges östlich von Wien“ wurde seitens viadonau ein proaktives Geschiebe- und Wasserstraßenmanagement in der freien Fließstrecke östlich von Wien von viadonau fortgeführt, indem die relevanten Seichtstellen den Anforderungen entsprechend rechtzeitig gebaggert wurden. Dadurch konnte der Schifffahrt trotz im Laufe des Jahres 2025 niedriger Wasserstände an der Donau eine berechenbare Wasserstraßen-Infrastruktur zur Verfügung gestellt und die Qualität der Infrastruktur verbessert werden. Gleichzeitig konnte eine positive Auswirkung auf die Reduktion der Eintiefung der Stromsohle der Donau erzielt werden.

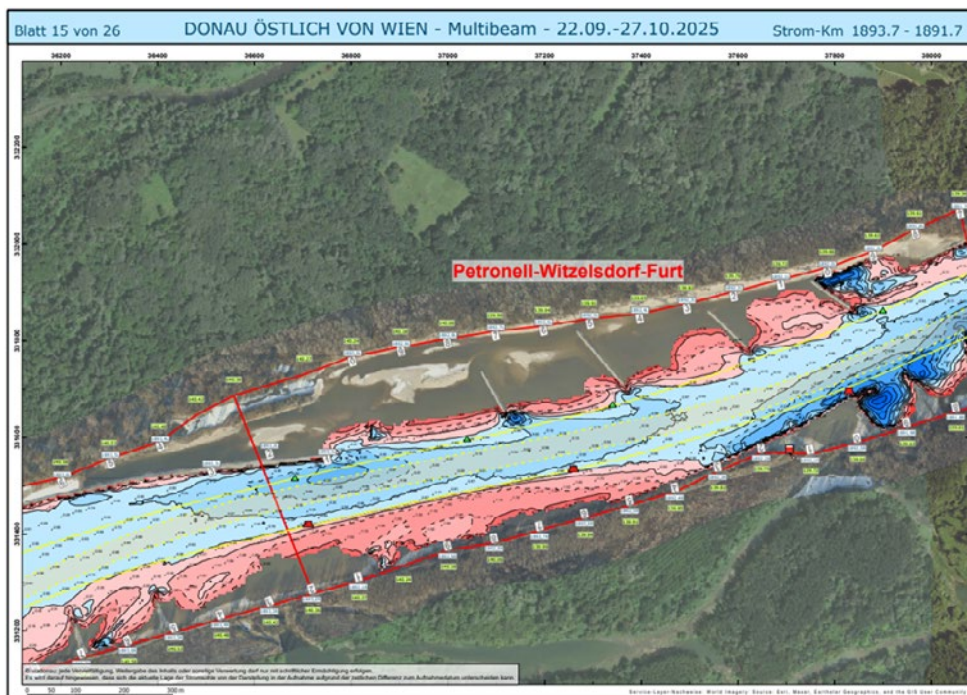


Abbildung 4
Multibeamaufnahme der Donau östlich von Wien zur Visualisierung der Stromsohle und Identifikation von Seichtstellen, Bild: viadonau

Maßnahme Schifffahrt 3: Schiffstechnologien und Digitalisierung der Wasserstraße forcieren

Im Bereich neuer Antriebstechnologien erfolgte seitens viadonau die Mitarbeit an europäischen Forschungsprojekten. Seitens des BMIMI erfolgte eine Mitwirkung an der Ausarbeitung von europäischen Standards für neue Antriebstechnologien in der Binnenschifffahrt in den einschlägigen europäischen Fachgremien. Für die Erhöhung der Umweltfreundlichkeit des Schiffsbetriebs wurde unter Federführung der Donaukommission eine Roadmap für die Donauschifffahrt entwickelt. Bei der Schiffsflotte der viadonau und der Schifffahrtsaufsichten des BMIMI wurden alternative umweltfreundliche Kraftstoffe (HVO) im Betrieb eingesetzt.

Im Bereich der „River Information Services“ (RIS) wurde eine Aktualisierung der europäischen RIS-Richtlinie durchgeführt, welche bis zum Jahr 2028 umzusetzen sein wird. Weiters wurden die nationalen Inhalte für das europäische RIS Portal „EuRIS“ laufend eingebracht und das Portal auch punktuell verbessert.

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

Mit der Umsetzung der Sonderrichtlinie zur „Förderung einer klima- und umweltfreundlichen Schifffahrt“¹⁰ konnten wesentliche Impulse für die Modernisierung der österreichischen Donauflotte gesetzt werden. Das Förderprogramm wurde von der Schifffahrt aktiv genutzt; entsprechende Anträge, etwa zur Erneuerung von Schiffsmotoren, wurden gestellt und bewilligt.

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

Maßnahmen Straße



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

Die flächendeckende Ausrollung der Ladeinfrastruktur am ASFINAG-Netz steht hier weiterhin im Fokus und wurde als einer der Schwerpunkte im Bereich des Ladeinfrastrukturausbaus sowohl im Regierungsprogramm als auch zuletzt in der Industriestrategie Österreich 2035¹¹ 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. Für die flächendeckende Ausrollung werden gesetzliche Regelungen vorgenommen.

Maßnahme Straße 2: Internationale Abstimmung beim Infrastrukturausbau für emissionsfreie Nutzfahrzeuge

Das BMIMI engagiert sich aktiv in unterschiedlichen EU-Gremien u. a. zum Ausbau von Infrastruktur gemäß „AFIR“-Verordnung (Alternative Fuels Infrastructure Regulation), um einen koordinierten grenzüberschreitenden Hochlauf der Infrastruktur für emissionsfreie Nutzfahrzeuge zu gewährleisten.

Clean Transport Corridor Initiative (CTCI): Die CTCI wurde von der Europäischen Kommission im Rahmen des Aktionsplans für die europäische Automobilindustrie¹² gestartet, um den Ausbau der Ladeinfrastruktur für schwere Nutzfahrzeuge entlang zentraler Güterverkehrskorridore zu beschleunigen. Pilotkorridore sind der North Sea-Baltic- und der Scandinavian-Mediterranean-Korridor. Letzterer umfasst mit dem Brenner-Korridor eine zentrale Nord-Süd-Achse des europäischen Schwerverkehrs. Die Erkenntnisse der Piloten sollen als Grundlage für den EU-weiten Ausbau weiterer Korridore dienen. Der Ansatz geht dabei über die bloße Erfüllung der AFIR-Mindestziele hinaus und setzt auf einen bedarfsorientierten, praxistauglichen Ausbau, besonders auf stark belasteten Abschnitten wie dem Brenner. Zur Sicherstellung eines nahtlosen, grenzüberschreitenden Ausbaus wird derzeit von den Mitgliedstaaten eine gemeinsame Roadmap erarbeitet.

Im September 2025 unterzeichneten acht Mitgliedstaaten, darunter Österreich, eine „ministerial declaration“, um die Verpflichtung zu bekräftigen, die Herausforderungen des Sektors bei der Beschleunigung des Ausbaus der Ladeinfrastruktur zu bewältigen und bis 2030 nahtlose, emissionsfreie Korridore für LKW zu errichten.

11 bmimi.gv.at/service/presse/hanke/2026/0116-industriestrategie.html

12 data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-6843-2025-INIT/de/pdf

Maßnahme Straße 3: Förderprogramm ENIN

Seit der Eröffnung der ersten Ausschreibungsrunde des Förderprogramms Emissionsfreie Nutzfahrzeuge und Infrastruktur (ENIN)¹³ im März 2023 wurden insgesamt 14 Ausschreibungen eröffnet, bei denen 619 Projektanträge für emissionsfreie Nutzfahrzeuge und die dazugehörige Infrastruktur bei der Abwicklungsstelle FFG eingereicht wurden.

Die Förderentscheidungen für die 12., 13. und 14. Ausschreibungsrunde, bei denen insgesamt rund 80 Mio. Euro bereitgestellt wurden, wurden Ende Dezember 2025 an die Projekte kommuniziert. Damit beläuft sich die Gesamtzahl der geförderten Nutzfahrzeuge mit Anfang 2026 bereits auf über 6.000 Fahrzeuge.

Abbildung 5
Bundesminister KomMR Peter Hanke vor einem emissionsfreien E-LKW mit Ladeinfrastruktur,
Bild: BMIMI/Tobias Holzer



eMove Austria Logo,
Bild: BMIMI

Infobox eMOVE Austria – Neues Dachprogramm zum Ausbau der E-Mobilität

Am 1. Juli 2025 präsentierte das BMIMI das neugestaltete Dachprogramm eMOVE Austria, das künftig alle Aspekte und Bereiche zur Forcierung der E-Mobilität des Ministeriums umfassen soll.

„eMOVE Austria“ vereint dazu mehrere Säulen der E-Mobilität

- „eCharge“ – alle Maßnahmen zum Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur
- „eBus“ – alle Maßnahmen zum Umstieg von konventionellen auf emissionsfreie Antriebe bei Bussen

13 [ffg.at/enin](https://www.ffg.at/enin)

- „eTruck“ – alle Maßnahmen zum Umstieg von konventionellen auf emissionsfreie Antriebe bei Lkws
- „eRide“ – alle Maßnahmen zum Umstieg auf Individual-E-Fahrzeuge im privaten und betrieblichen Kontext

Innerhalb der jeweiligen Säulen sind die dazugehörigen Fördermodelle sowie etwaige Reformen, Forschungsprojekte und Maßnahmen verankert, die E-Mobilität zugänglicher machen. eMOVE Austria deckt somit ein breites Spektrum der E-Mobilität ab, passt bestehende Zuschussprogramme an die neuen Gegebenheiten an und ermöglicht es, anstehende Reformen in den jeweiligen Bereichen ganzheitlich zu betrachten und zu bewerten. Aktuelle Zahlen, Daten und Fakten zur E-Mobilität und den Projekten im Rahmen von „eMOVE Austria“ werden dazu seit Jänner 2026 auf einer neuen Online-Plattform dargestellt: eMOVE-austria.gv.at.

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

Die Verordnung zu den CO₂-Standards legt Ziele für die Hersteller von schweren Nutzfahrzeugen fest (VO (EU) 2019/1242). 2024 wurden diese Zielwerte entsprechend dem Ambitionsniveau aus dem Europäischen Klimagesetz angepasst und ab 2030 erhöht.

Mit 1. Juli 2025 trat nun erstmalig ein CO₂-Ziel für die Hersteller in Kraft. Dazu müssen die durchschnittlichen CO₂-Emissionen neuer Lkw im Vergleich zum Referenzzeitraum 2019/2020 um 15 Prozent reduziert werden. Der Reduktionspfad für neue, in der EU zugelassene schwere Nutzfahrzeuge stellt sich wie folgt dar:

- minus 15 % ab 2025
- minus 45 % ab 2030
- minus 65 % ab 2035
- minus 90 % ab 2040

Im Rahmen des Automotive Package stellte die Europäische Kommission im Dezember 2025 eine gezielte Abänderung zum System der Emissionsgutschriften 2025–2029 vor. Hersteller, deren durchschnittliche CO₂-Emissionen unterhalb der Zielsetzung liegen, sollen dadurch entsprechende Emissionsgutschriften als Bonus für die Zielperiode ab 2030 anrechnen können.

Maßnahme Straße 5: Mautreduktion für emissionsfreie schwere Nutzfahrzeuge

Für Fahrzeuge über 3,5 Tonnen bleibt bei den Mauttarifen zur Anlastung der Infrastrukturkosten eine Ermäßigung von 75 Prozent für emissionsfreie Fahrzeuge bestehen. Diese wurde gesetzlich nunmehr bis zum Jahr 2030 fixiert und stellt einen zentralen Anreiz für die Umstellung auf emissionsfreie Schwerfahrzeuge dar. Darüber hinaus entfalten die seit 1. Jänner 2024 eingeführten und in den Jahren 2025 und 2026 erhöhten CO₂-bezogenen Mauttarife zusätzliche Anreizwirkungen.

Maßnahme Straße 6: CO₂-Bepreisung

Die CO₂-Bepreisung gemäß dem Nationalen Emissionszertifikatehandelsgesetz wurde in Österreich mit 1. Oktober 2022 eingeführt und betrug zunächst 30 Euro je Tonne CO₂. Im Jahr 2023 erfolgte unter Anwendung des Preisstabilitätsmechanismus eine Erhöhung auf 32,5 Euro anstelle der ursprünglich vorgesehenen 35 Euro. Der CO₂-Preis belief sich 2024 auf 45 Euro pro Tonne und wurde 2025 auf 55 Euro angehoben, ein Niveau, das auch im Jahr 2026 beibehalten wird.

Maßnahme Straße 7: Bekämpfung des Tanktourismus

Gemäß der „NowCast“ Prognose des Umweltbundesamtes sind die CO₂-Emissionen des Verkehrssektors im Jahr 2024 im Vergleich zu 2023 um 2,75 Prozent gesunken. Diese Reduktion ist zum Großteil auf den Rückgang der Treibhausgas (THG)-Emissionen im Straßengüterverkehr aufgrund der schwachen Konjunktur zurückzuführen. Allein am hochrangigen Straßennetz Österreichs ist die Lkw-Fahrleistung um 1,7 Prozent zurückgegangen, was einem Minus von rund 65 Mio. Lkw-Kilometern entspricht.

Der Kraftstoffexport verursachte im Jahr 2024 rund 2,1 Mio. Tonnen CO₂-Äquivalentemissionen und hat damit im Vergleich zu 2023 (2,2 Mio. Tonnen) abgenommen. Der Anteil des Kraftstoffexports an den gesamten THG-Emissionen des Verkehrssektors betrug damit 2024 rund 11 Prozent.

Einen zunehmenden Beitrag zur Senkung der Treibhausgas-Emissionen leisten weiters Elektrofahrzeuge. Diese Entwicklungen haben zum dritten Mal in Folge wesentlich zur Reduktion der verkehrsbedingten Treibhausgase in Österreich beigetragen.

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

Aufgrund der im Jahr 2025 länger als erwarteten Regierungsverhandlungen, Ressortumstrukturierungen und Budgetbeschluss im Juni 2025 sowie die damit verbundenen erforderlichen Umstrukturierungen im Präsidium des Klima- und Energiefonds, konnte erst im Oktober 2025 die Ausschreibung für klimaaktiv mobil¹⁴ 2025 starten. Im Kalenderjahr 2025 wurden somit einerseits bereits eingereichte Projekte aus den Vorjahren sowie neue Projekte seitens des Präsidiums des Klima- und Energiefonds genehmigt.

¹⁴ [klimaaktivmobil.at](https://www.klimaaktivmobil.at)

Mit einer Fördersumme von rund 1,3 Mio. Euro (davon 1,1 Mio. Euro nationale Mittel des BMIMI + 0,2 Mio. Euro an Mitteln aus dem Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums (ELER)) konnten so insgesamt 220 betriebliche Projekte (darunter neun zweistufige und 211 einstufige Pauschalprojekte) zur Forcierung von Aktiver Mobilität und betrieblichem Mobilitätsmanagement unterstützt werden.

Im FTI Schwerpunkt Mobilitätswende werden in der Ausschreibung „Mobilitätswende 2025/2 – Mobilitätssystem“ Systeminnovationen im Bereich kooperative und intermodale Transportlogistik gefördert. Ziel ist die (Weiter-)Entwicklung und Pilotierung nachhaltiger Transport- und Logistikkonzepte, die den Güterverkehr durch kooperative und intermodale Ansätze effizienter und klimafreundlicher gestalten. Insgesamt ist die Ausschreibung mit 8,6 Mio. Euro dotiert. Die Jurysitzung findet im März 2026 statt.

Die zweite Auflage des Programmes Logistikförderung des BMIMI¹⁵ ist Anfang 2024 erfolgreich gestartet. Die Projektqualität der vergangenen Periode konnte gehalten werden. Die neuen thematischen Schwerpunkte, von elektronischen Frachttransportinformationen über den Beitrag der Disziplin Logistik zur Kreislaufwirtschaft bis hin zu Tierwohl, wurden in der Logistikcommunity sehr gut angenommen. Auch im Jahr 2025 war eine signifikante Überzeichnung des Instrumentes festzustellen.

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

Im Jahr 2025 unterstützte das BMIMI im Rahmen von klimaaktiv mobil auch den Ankauf von 1.106 (E-)Cargo Bikes im Rahmen des Klima- und Energiefonds finanziell. Dabei entfielen 949 Ankäufe auf Privatpersonen (885 E-Cargo Bikes sowie 64 Cargo Bikes). Gemessen an der Einwohnendenzahl wurden die meisten Transporträder im Burgenland gefolgt von Wien gefördert.

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



Maßnahmen Luftfahrt

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

Abbildung 6
Betankung eines Flugzeugs
mit SAF,
Bild: Austrian Airlines



Im Jahr 2025 lag der Schwerpunkt im Luftverkehr erneut insbesondere auf der Umsetzung dieser Maßnahme durch die weitere Umsetzung der nationalen SAF (Sustainable Aviation Fuels) Roadmap¹⁶. Die Roadmap (veröffentlicht im Juni 2024) wurde im Juni 2025 als Neuauflage mit aktualisierten Prognosen und kleineren Anpassungen/Aktualisierungen neu veröffentlicht. Ziel der Roadmap ist weiterhin die erfolgreiche Umsetzung der ReFuel EU Aviation Verordnung sowie die Sicherstellung der Verfügbarkeit von SAF in und für Österreich. Im Jahr 2025 wurde vorwiegend an folgenden Themen und Maßnahmen gearbeitet:

- Es wurden zwei Sitzungen des SAF Competence Circle (Expertengremium zur Unterstützung der Umsetzung der SAF-Roadmap und zum Wissensaustausch) abgehalten. Im Rahmen dieser Sitzungen wurde die aktuelle Produktion von SAF in Österreich, der EU und international betrachtet, der Umsetzungsstand der Wasserstoffstrategie sowie der Sustainable Transport Investment Plan (STIP) der EK und der doppelte Auktionsmechanismus von H2Global¹⁷ vorgestellt.

¹⁶ bmimi.gv.at/themen/verkehr/luftfahrt/publikationen/saf-roadmap.html

¹⁷ H2Global ist ein staatlich unterstütztes Förder- und Beschaffungsinstrument, bei dem über wettbewerbliche Ausschreibungen langfristige Abnahmeverträge für nachhaltig erzeugte Flugkraftstoffe (SAF) abgeschlossen werden, um Produzenten Investitionssicherheit zu geben und die Kostenlücke zwischen Herstellung und dem Marktpreis auszugleichen.

- Zudem wurde die Prüfung von Fördermechanismen weitergeführt. Intensiv setzte man sich mit dem Auktionsmechanismus von H2Global auseinander. Im Rahmen des STIP ist ein sogenannter Team Europe Call geplant. Österreich ist im Rahmen des Verkehrsministerrats im Dezember der „eSAF First Mover Coalition“ beigetreten. Es wird derzeit geprüft, ob und wann Österreich finanzielle Mittel für die Teilnahme an einer Pilotauktion zur Verfügung stellen kann.
- Im Juli 2025 hat die Abteilung L1 in Kooperation mit dem ACT SAF Programm der ICAO ein zweitägiges SAF-Training in Hanoi, Vietnam, organisiert und durchgeführt. Es nahmen ca. 80 Vertreter:innen von Behörden, Airlines, Flughäfen und Treibstoffproduzenten teil.



Maßnahmen Gesamtverkehrssystem

Sustainable Urban Logistics Planning

Im Jahr 2025 wurden zwei neue Publikationen zur Thematik im Rahmen der Veranstaltungsreihe Logistics Meetup vorgestellt:

1. „Logistik in Zahlen“¹⁸ zeigt Wege auf, wie Gemeinden zu verwertbaren Daten und Erkenntnissen über das lokale Logistikgeschehen gelangen können – als Grundlage für eine nachhaltige, effiziente und gemeinwohlorientierte Gestaltung innerörtlicher Logistiksysteme.
2. Der Leitfaden „Logistische Auswirkungen kommunaler Verkehrsmaßnahmen“¹⁹ unterstützt Kommunen bei der Implementierung eines SULP und definiert einen umfangreichen Maßnahmenkatalog. Er stellt anhand ausgewählter österreichischer Städte dar, wie eine Planung und Umsetzung konkreter Vorhaben erfolgen und wie diese auf ihre logistischen Wirkungen hin analysiert werden können.

Attraktive Aus- und Weiterbildung

Im Bereich der Nachwuchssicherung wurde das Portal playmit.com im Logistikbereich mit Unterstützung der Logistikförderung nochmals weiterentwickelt und ist auf großen Zuspruch, sowohl auf Seiten der Nutzenden als auch der Unternehmen, gestoßen. Die Erweiterung von playmit.com im Bereich des Gamificationansatzes wurde 2025 abgeschlossen und der Öffentlichkeit vorgestellt. Das Projekt diekarrierlinge.com geht erfolgreich in sein zweites Jahr. Auf Basis der Ersterfahrungen im Rahmen der dreijährigen Laufzeit ist bereits eine Ausweitung geplant. Im Februar 2026 wird mit dem Relaunch der Internetplattform ReTrans²⁰ ein wichtiges Projekt der Logistikförderung des BMIMI abgeschlossen. Die vom Bundesministerium initiierte Plattform bietet seit Jahren mehrsprachige Informationen und interaktives Lehr- und Lernmaterial für Schulen und Lehrgänge zum Thema Logistik an. Die Internetseite und die Inhalte wurden nun grundlegend aktualisiert und ergänzt.

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

Die initiierten Konzepte zur Verbesserung der Lehre in den Logistikberufen, in Zusammenarbeit mit einschlägigen Bildungseinrichtungen, Lehrenden aus den Fachbereichen und Unternehmen wurden 2025 abgeschlossen und fließen in die Programmierung der Logistikstandortstrategie²¹ ein, die bis Mitte 2026 ausgearbeitet wird.

18 bmimi.gv.at/themen/mobilitaet/transport/queterverkehrslogistik/publikationen/logistik-in-zahlen.html

19 bmimi.gv.at/themen/mobilitaet/transport/queterverkehrslogistik/publikationen/logistische-auswirkungen.html

20 retrans.at/de

21 bmimi.gv.at/themen/mobilitaet/transport/queterverkehrslogistik/logistikstandort.html

Zusammenfassung

Der vorliegende Monitoringbericht zeigt, dass auch 2025 wieder zahlreiche Maßnahmen des Masterplans Güterverkehr 2030 betreffend die verschiedenen Verkehrsträger bzw. verkehrsträgerübergreifend in Hinblick auf das Gesamtverkehrssystem weitergeführt oder gestartet wurden.

2025 konzentrierten sich die Maßnahmen im Schienengüterverkehr auf die Verbesserung der grenzüberschreitenden Leistungsfähigkeit, Kapazitätssteuerung und Digitalisierung. Die Umsetzung der revidierten TEN-V-Vorgaben, internationale Kooperationen sowie eine bessere Koordination von Infrastrukturarbeiten standen dabei im Fokus. Parallel wurden zentrale Zukunftsthemen wie ERTMS/ETCS, die Digitale Automatische Kupplung, digitale Frachtdokumente und Maßnahmen zur Lärminderung weiter vorangetrieben. Förder- und Forschungsprogramme unterstützten zudem den Betrieb von manipuliertem Schienengüterverkehr, den Kombinierten Verkehr sowie den Infrastrukturausbau bzw. -erhalt von Anschlussbahnen und KV-Terminals und stärkten so die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene.

In der Binnenschifffahrt lag der Schwerpunkt auf der Sicherstellung einer verlässlichen und klimaresilienten Wasserstraße Donau. Durch flexiblere Infrastruktur, proaktives Geschiebemanagement und gezielte Baggermaßnahmen konnten auch bei niedrigen Wasserständen stabile Bedingungen gewährleistet werden. Gleichzeitig wurde die Umweltbilanz durch Landstromanlagen, alternative Kraftstoffe und Förderungen zur Flottenmodernisierung verbessert. Forschungsaktivitäten, Digitalisierung der Wasserstraße und europäische Standardisierungsprozesse ergänzten die Maßnahmen.

Die Maßnahmen im Straßengüterverkehr zielten 2025 vor allem auf den Umstieg auf emissionsfreie Nutzfahrzeuge ab. Der Ausbau der Ladeinfrastruktur entlang des hochrangigen Straßennetzes, umfangreiche Förderprogramme für Fahrzeuge und Infrastruktur sowie Mauterleichterungen setzten starke Investitionsanreize. Ergänzt wurden diese durch verschärfte CO₂-Flottenstandards auf EU-Ebene, die nationale CO₂-Bepreisung sowie Forschungs- und Fördermaßnahmen für innovative, intermodale Logistiklösungen und urbane Güterverkehre.

Im Luftverkehr stand die Reduktion der Emissionen durch nachhaltige Flugkraftstoffe im Mittelpunkt. Die aktualisierte nationale SAF-Roadmap unterstützte die Umsetzung europäischer Vorgaben und den Markthochlauf von SAF. Begleitend wurde der internationale Austausch intensiviert, Fördermechanismen geprüft und Österreich beteiligte sich an europäischen und internationalen Initiativen zur Förderung nachhaltiger Treibstoffe und innovativer Antriebstechnologien.

Auf Ebene des Gesamtverkehrssystems wurden 2025 vor allem nachhaltige urbane Logistik sowie Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen adressiert. Neue Leitfäden und Publikationen unterstützen Kommunen bei der Planung und Bewertung logistischer Maßnahmen. Gleichzeitig wurde die Aus- und Weiterbildung im Logistikbereich durch digitale Plattformen und Nachwuchsinitiativen weiter gestärkt, um die Zukunftsfähigkeit des Güterverkehrssystems insgesamt zu sichern.

Der Bericht macht deutlich, dass der Masterplan Güterverkehr 2030 durch die wirksame Umsetzung und Weiterentwicklung der Maßnahmen einen entscheidenden Beitrag zur Erreichung der verkehrspolitischen Zielsetzungen in Österreich leistet.

