**Investitionsförderprogramm Kombinierter Güterverkehr**

**1. Präambel**

Die österreichische Verkehrspolitik misst dem Kombinierten Verkehr eine zentrale Bedeutung bei der Lösung der durch die geographische und topographische Situation Österreichs bedingten gegenwärtigen und künftig noch zu erwartenden Probleme im Bereich des Straßengüterverkehrs bei. Die Bedeutung des Kombinierten Verkehrs ist vor allem darin zu sehen, dass dieser eine gesamtwirtschaftlich sinnvolle Verkehrsverteilung herbeiführen kann, in der die spezifischen Vorteile der Verkehrsträger Straße (Punktgenauigkeit) und Schiene bzw. Wasserstraße (Umweltverträglichkeit und effizienter Massentransport) in einer Verkehrsart kombiniert werden. Gleichzeitig werden durch diese Verkehrsart die Nachteile des Straßengüterverkehrs (wie Lärm, Stau, Feinstaubbelastung, Unfallrisiko und vor allem CO2-Ausstoß) weitgehend reduziert. Damit kann – und soll – der Kombinierte Verkehr einen wesentlichen Beitrag zu einer auf Dauer tragbaren Mobilität („sustainable mobility“) und einer weitgehenden Dekarbonisierung des Güterverkehrssystems leisten. Dies ist insbesondere im Hinblick auf die Erreichung der europäischen Klimaziele (festgelegt durch das Pariser Klimaabkommen und den Green Deal) sowie auch hinsichtlich der ganz spezifischen österreichischen Klimaziele, die im aktuellen Regierungsprogramm und im Nationalen Energie und Klimaplan (NEKP) verankert sind, von großer Bedeutung.

Als Intermodaler Verkehr wird der Transport von Gütern in ein und derselben Ladeeinheit verstanden. Der Kombinierte Verkehr ist eine Spezialform des Intermodalen Verkehrs, bei dem der überwiegende Teil der Strecke mit der Eisenbahn und/oder dem Binnenschiff zurückgelegt wird und der Vor- und Nachlauf auf der Straße so kurz wie möglich gehalten wird. In den nachfolgenden Ausführungen wird unter der Abkürzung „KV“ sowohl der Intermodale als auch der Kombinierte Verkehr verstanden.

Der KV bietet sich als nachhaltige Lösung an, kämpft aber mit Herausforderungen im Wettbewerb mit dem reinen Straßengütertransport, der günstigere Preise anbieten kann, weil seine externen Effekte nicht in den Preis einfließen, sondern stattdessen der Gesellschaft angelastet werden. Zudem bringt der KV für seine Nutzer einen erhöhten Manipulationsaufwand und speziellen Ausstattungsbedarf mit sich. Das vorliegende Programm hat zum Ziel, diese Wettbewerbsnachteile des KV durch staatliche Hilfestellung zur Aktivierung der privaten Investitionstätigkeit auszugleichen. Unterstützt werden vor allem Maßnahmen zur Verbesserung der Qualität der angebotenen KV-Dienste durch Unterstützung von Investitionen in neue Technologien und Systeme und durch die Förderung dementsprechender Konzepte (z.B. im Bereich Logistik).

[…]

**3. Ziele**

Ziel des Förderungsprogramms ist eine Effizienz- und Qualitätssteigerung für die verstärkte Nutzung des KV, um somit eine Verlagerung des Straßengüterverkehrs auf umweltverträglichere Verkehrsträger zu stimulieren und die Zuwächse im Straßengüterverkehr zu reduzieren. Auf Basis der erzielten Ergebnisse aus dem ausgelaufenen Programm soll mit dem neuen Förderprogramm ein entsprechend den genehmigten finanziellen Mitteln (max. 6 Mio. Euro jährlich) adäquater Effekt erzielt werden; d.h. bei einem Maximum von 6 Mio. Euro wird eine Verlagerung von der Straße von 8 Milliarden Tonnenkilometer pro Jahr angestrebt. Damit kann (bei Ausschöpfung der Gesamtsumme) die Menge der straßenverkehrsbedingten CO2-Emissionen um bis zu 528.000 Tonnen pro Jahr reduziert werden. Das Programm unterstützt somit auch die Erreichung des österreichischen CO2-Reduktionsanteils, der im Pariser Klimaabkommen verankert wurde, sowie der österreichischen Klimaziele.

[…]

**6.1. Förderbare Kosten**

Investitionen in innovative Technologien und Systeme zur Angebotsverbesserung des Kombinierten/Intermodalen Verkehrs bzw. dessen Erhalt, insbesondere:

• Innovative Umschlagstechnologien

• Logistiksysteme (spez. Logistikdienstleistungen zum Aufbau einer durchgehenden Transportkette)

• Einsatz von verkehrsträgerübergreifenden Informations- und Kommunikationstechnologien /-systemen (Flottenmanagement, Sendungsverfolgung etc.)

• Digitalisierungsmaßnahmen

Investitionen in Transportgeräte für den Kombinierten/Intermodalen Verkehr und Umrüstungen von Transportgeräten und Anlagen (soweit nicht in anderen Förderungen abgedeckt) für einen KV-tauglichen Betrieb bzw. dessen Erhalt, insbesondere:

• Binnen- bzw. Landcontainer (ausgenommen See-Container), Wechselaufbauten, kranbare Sattelauflieger, insbesondere im Falle innovativer Merkmale

• Spezialfahrzeuge und -behälter für den Intermodalen und Kombinierten Verkehr (wie z.B. fahrerlose Transportsysteme, ACTS-Transportfahrzeuge)

• Adaptierungen von Ladeeinheiten an Güter mit besonderen Beförderungsanforderungen

• Adaptierungen von Schiffsleichtern für Container und WAB Transport sowie für z.B. schwere und übergroße Güter