

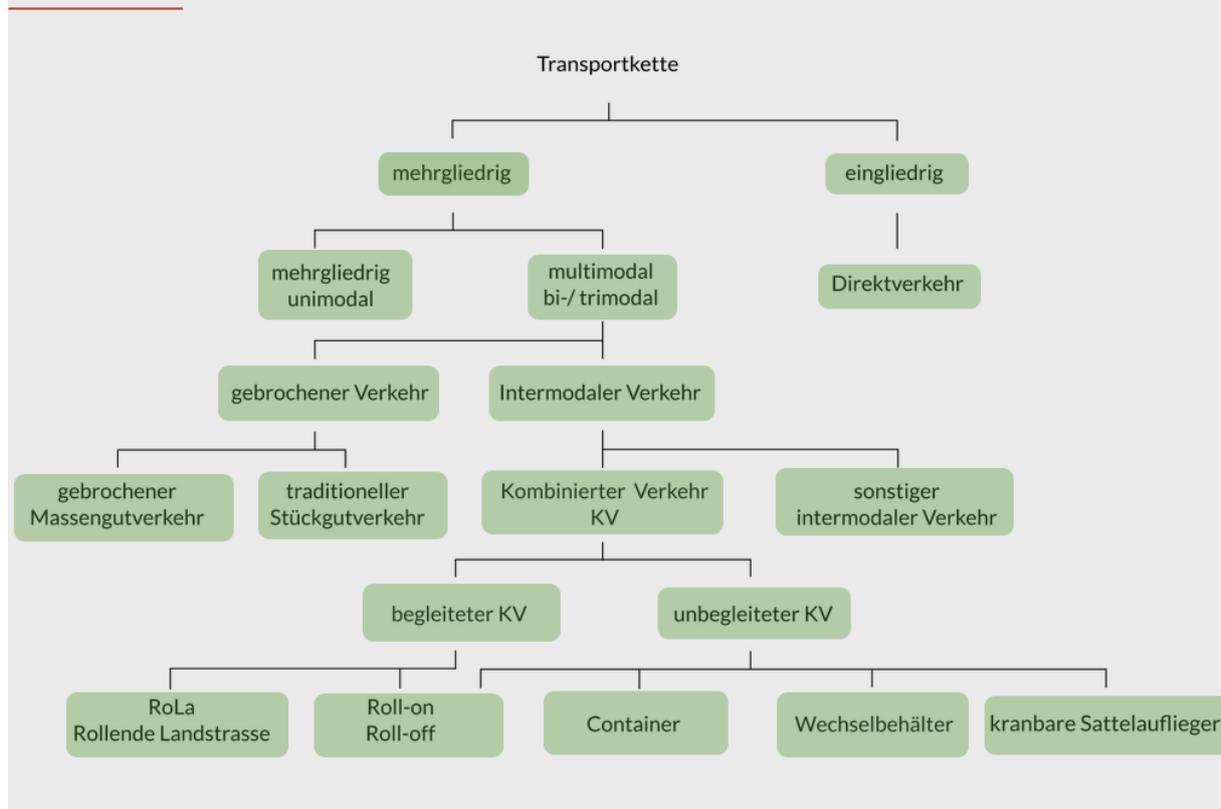
# KMU goes Intermodal -

## Glossar & Rechtliches



1. Intermodaler Verkehr.....	2
2. Kombiniertes Verkehr .....	2
2.1. Transportabschnitte im Kombinierten Verkehr .....	3
2.2. Arten von KV .....	3
2.2.1. begleiteter KV .....	3
2.2.1.1. Rollende Landstraße (RoLA) .....	3
2.2.1.2. Roll-on/Roll-off (Ro/Ro) .....	4
2.2.2. unbegleiteter kombinierter Verkehr .....	4
2.3. technische Lösungen für nicht-kranbare Gefäße.....	4
2.3.1. HELROM.....	4
2.3.2. NiKRASA .....	5
2.4. Terminals in Österreich (Stand 2014).....	6
3. Rechtliche Rahmenbedingungen und Vorteile .....	6
3.1. Kraftfahrzeuggesetz .....	6
3.1.1. Nutzlast (§ 4 Abs 7a KFG 1967 iVm § 2 Abs 1 Z 40 KFG 1967) .....	6
3.2. Straßenverkehrsordnung.....	7
3.2.1. Befreiung vom Wochenend- und Feiertagsfahrverbot (§ 42 Abs 1 ff StVO 1960) .....	7
3.2.2. Befreiung vom Fahrverbot zur Erleichterung des Sommerreiseverkehrs (Fahrverbotskalender) (§ 42 Abs 5 StVO 1960) .....	7
3.2.3. Befreiung vom Fahrverbot zur Erleichterung des Winterreiseverkehrs (Winterfahrverbotskalender) ..	8
3.2.4. Befreiung vom Nachtfahrverbot (§ 42 Abs 6 f StVO 1960) .....	8
3.3. Arbeitszeitgesetz .....	8
3.3.1. Ruhezeiten der LKW-Fahrer (§ 15b AZG).....	8
3.4. Liberalisierungen aufgrund des Güterbeförderungsgesetz.....	8
3.4.1. Liberalisierter Vor- und Nachlauf im grenzüberschreitenden Kombinierten Verkehr.....	8
3.5. Belohnungskontingente .....	8
3.6. Kraftfahrzeugsteuergesetz .....	9
3.6.1. Steuerbefreiung für den unbegleiteten Kombinierten Verkehr (§2 Abs 1 Z 14 KfzStG 1992) .....	9
3.6.2. Steuerermäßigung im begleiteten Kombinierten Verkehr (§ 2 Abs 3 KfzStG 1992) .....	9
4. Finanzielle Fördermaßnahmen für den Kombinierten Verkehr .....	9
4.1. Investitionsförderprogramm Kombiniertes Güterverkehr (IKV) .....	10
4.2. Anschlussbahn- und Terminalförderprogramm (ATF) .....	10
5. Vorteile und Potenziale auf einen Blick: .....	11
6. Quellen und Links.....	12

## EINORDNUNG VON TRANSPORTKETTEN



Quelle: Intermodal-info.com, Transportsystem KV<sup>1</sup>

### 1. Intermodaler Verkehr

Der intermodale Verkehr wird auf Europäischer Ebene definiert als „Transport von Gütern in ein und derselben Ladeeinheit oder demselben Straßenfahrzeug mit zwei oder mehreren Verkehrsträgern, wobei ein Wechsel der Ladeeinheit, aber kein Umschlag der transportierten Güter selbst erfolgt.“<sup>2</sup> Konkret wird damit also der Transport von Gütern mit zwei oder mehr Verkehrsträgern ohne Wechsel des Transportgefäßes bezeichnet. Dabei kommen standardisierte Ladeeinheiten zum Einsatz, etwa Container, Wechselbrücke, Sattelaufleger oder LKWs, in denen die Güter transportiert werden. Die Ladeeinheit bleibt während des gesamten Transportes, vom Versender bis zum Endkunden geschlossen und wird folglich weder be- noch entladen. Terminals dienen als Systemschnittstelle für Umschlagprozesse der Ladeeinheiten sowie zum Wechsel der Verkehrsträger (Schiene, Wasserstraße, Straße).

### 2. Kombiniertes Verkehr

Der Kombinierte Verkehr wird definiert als „Intermodaler Verkehr, bei dem der überwiegende Teil der in Europa zurückgelegten Strecke mit der Eisenbahn, dem Binnen- oder Seeschiff bewältigt und der Vor- und Nachlauf auf der Straße so kurz wie möglich gehalten wird.“<sup>3</sup> In der Praxis werden Intermodaler Verkehr und Kombiniertes Verkehr häufig synonym verwendet.

<sup>1</sup> Intermodal-Info, Transportsystem KV, <https://www.intermodal-info.com/was-ist-kv/>.

<sup>2</sup> Economic Commission for Europe (UN/ECE), Terminologie des KV (2001), 16, <https://www.uirr.com/en/component/downloads/downloads/17.html>; vgl auch Mitteilung der europäischen Kommission COM(97)243, 7, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:51997DC0243&>.

<sup>3</sup> UN/ECE (2001): Terminologie des KV, 18; vgl auch Mitteilung der europäischen Kommission COM(97)243, 7.

Ziel des KV ist es, durch Verknüpfung verschiedener Transportmittel durchgängige Transportketten vom Versender zum Empfänger (Haus-zu-Haus-Verkehr) zu bilden und dabei die spezifischen Vorteile der einzelnen Verkehrsträger zu nutzen.<sup>4</sup>

Wird das Kriterium, den Vor- bzw. Nachlauf auf der Straße möglichst kurz zu halten, nicht erreicht, so spricht man von sonstigem intermodalen Verkehr.<sup>5</sup>

### 2.1. Transportabschnitte im Kombinierten Verkehr

Kombinierte Transportketten setzen sich idR aus einem Vor-, Haupt- und Nachlauf zusammen. Charakteristisch bildet der Hauptlauf den längsten Transportabschnitt, welcher mit Bahn, Binnen- oder Seeschiff zurückgelegt wird. Der Vor- und Nachlauf wird idR von LKW übernommen.<sup>6</sup>

In § 2 Abs 1 Z 40 KFG 1967<sup>7</sup> legt der österreichische Gesetzgeber Regeln für die Güterbeförderung im Kombinierten Verkehr im Vor- bzw. Nachlaufverkehr fest. Demnach gilt als kombinierter Verkehr die Güterbeförderung vom Absender bzw. Empfänger zum nächstgelegenen technisch geeigneten Ver- bzw. Entladebahnhof mit Kraftfahrzeugen auf der Straße. Gleiches gilt für die Güterbeförderung zu einem Ver- bzw. Entladehafen, jedoch nur innerhalb eines Umkreises von höchstens 150 km Luftlinie vom Absender bzw. Empfänger.

Zu beachten ist ferner, dass man nur dann vom Vor- bzw. Nachlaufverkehr spricht, wenn die Güterbeförderung auf der kürzesten verkehrsüblichen, transportwirtschaftlich zumutbaren sowie nach den kraftfahrrechtlichen und straßenpolizeilichen Vorschriften zulässigen Route durchgeführt wird. Der Ver- oder Entladebahnhof bzw. -hafen kann in einem anderen Mitgliedstaat gelegen sein, wenn dieser näherliegt als der nächstgelegene technisch geeignete im Bundesgebiet.

### 2.2. Arten von KV

#### 2.2.1. begleiteter KV

Beim begleiteten Kombinierten Verkehr (auch „Huckepackverkehr“) wird der komplette LKW inkl. der zu transportierenden Ware auf ein anderes Verkehrsmittel, wie etwa Bahn oder Schiff, verladen. Der LKW-Fahrer begleitet dabei den gesamten Transport. Ein Vorteil ist, dass die LKW-Fahrer sich die Fahrt als Ruhezeit anrechnen lassen können. Der komplette LKW mit der zu transportierenden Ware wird auf ein anderes Verkehrsmittel (Bahn, Schiff) verladen, der Fahrer des LKW begleitet den gesamten Transport.

##### 2.2.1.1. Rollende Landstraße (RoLA)



Quelle: BMK, Folder: Erfolgreich im Kombinierten Verkehr<sup>8</sup>

<sup>4</sup> Gabler Wirtschaftslexikon, Kombiniertes Verkehr, <https://wirtschaftslexikon.gabler.de/definition/kombinierter-verkehr-41099?redirectedfrom=41201>.

<sup>5</sup> Intermodal-Info, Transportsystem KV.

<sup>6</sup> Intermodal-Info, Transportsystem KV.

<sup>7</sup> § 2 KFG 1967 - ris.bka.gv.at

<sup>8</sup> BMK, Erfolgreich im Kombinierten Verkehr, 2, [https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:607757be-672d-465b-95f8-e3ac5587a407/folder\\_kombinierterverkehr.pdf](https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:607757be-672d-465b-95f8-e3ac5587a407/folder_kombinierterverkehr.pdf)

RoLa beschreibt die Verladung des gesamten LKW bzw. Sattelzugs inkl. Ladeeinheit auf spezielle Niederflurwagen der Bahn, um einen Teil der Route auf Schienen zurückzulegen. Folglich wird der Straßen- und Schienenverkehr kombiniert.

#### 2.2.1.2. Roll-on/Roll-off (Ro/Ro)

Im Ro/Ro werden Kraftfahrzeuge aber auch Eisenbahnwaggons auf ein Schiff verladen bzw. gefahren und verlassen dieses auf dem selben Weg wieder. Verbunden wird also der Straßen- bzw. Bahnverkehr mit dem Schiffsverkehr.

#### 2.2.2. unbegleiteter kombinierter Verkehr



Quelle: BMK, Folder: Erfolgreich im Kombinierten Verkehr<sup>9</sup>

Dabei wird im Gegensatz zum begleiteten KV nur die Ladeeinheit, etwa der Container oder kranbare Sattelaufleger, ohne Motorfahrzeug auf der Bahn bzw. dem Schiff im Hauptlauf transportiert. Der Umschlag erfolgt idR vertikal mit Kränen oder Greifstaplern auf einem Umschlagterminal.

Es gibt jedoch auch Technologien bzw. Verladetechniken, die bspw. den Transport von nicht-kranbaren Sattelauflegern mittels horizontalen Umschlag ohne KV-Terminal ermöglichen.

#### 2.3. technische Lösungen für nicht-kranbare Gefäße

Obwohl der Großteil der LKW-Verkehre mit nicht-kranbaren Gefäßen erfolgt, bestehen nur wenige marktreife Produkte, die darüber hinaus oftmals nicht in einer ausreichenden Zahl verfügbar sind. Daher liegt hier zwar das theoretisch größte Potenzial, allerdings bestehen auch wesentlich längere und teurere Entwicklungserfordernisse als im kranbaren Spektrum.<sup>10</sup> Als Beispiele für Technologien, die für nicht kranbare Gefäße zum Einsatz kommen und für den Standort Wien wohl am relevantesten sind, können „HELROM“ sowie das TX-Logistik-Produkt „NIKRASA“ genannt werden.<sup>11</sup>

##### 2.3.1. HELROM

HELROM ist eine Technologie, die zum Be- und Entladen eines Zuges keine herkömmliche Terminal-Anlage mit Kränen bedarf, sondern lediglich ein langes Gleis sowie eine befestigte Fläche parallel zum Gleis benötigt. Dabei wird der HELROM-Wagen zur Seite geöffnet und die Auflieger werden auf den Güterwagen geschoben bzw. vom Güterwagen gezogen.<sup>12</sup>

<sup>9</sup> BMK, Erfolgreich im Kombinierten Verkehr, 2.

<sup>10</sup> Wirtschaftskammer Wien/ECONSULT, „KMU goes intermodal“, Abstimmungsmeeting: Grundlagen und Rahmenbedingungen, 8.

<sup>11</sup> Wirtschaftskammer Wien/ECONSULT, „KMU goes intermodal“, 8.

<sup>12</sup> HELROM, Innovation für die Verkehrswende, <https://helrom.com/de/>.



Quelle: HELROM.com/de/<sup>13</sup> Das HELROM-Produkt verkehrt derzeit dreimal wöchentlich Wien - Ruhrgebiet und verfügt noch über Restkapazitäten.<sup>14</sup>

### 2.3.2. NiKRASA

Die Technologie NiKRASA verspricht, nicht kranbare Sattelaufleger kranbar zu machen, um die Trailer von der Straße auf die Schiene umzuschlagen. Konkret funktioniert die Technologie bis dato dahingehend, dass der LKW auf eine Terminalplattform auffährt. Mittels Portalkran oder Reachstacker wird der Trailer in eine Wanne auf einen Taschenwagen verladen. Die Terminalplattform verbleibt am Verladeort, die Wanne geht mit auf die Schiene. Im Zielterminal kann auf demselben Weg der Sattelaufleger direkt vom Zug entladen und auf einen LKW umgeschlagen werden.<sup>16</sup>



Quelle: TX Logistik, NiKRASA<sup>17</sup>

NiKRASA wurde kürzlich technisch optimiert. Die neue Version „Nikrasa 3.0“ benötigt keine Terminalrampe mehr, ist stapelbar und wurde für Bahntransport von Megatrailern noch

<sup>13</sup> HELROM, Innovation für die Verkehrswende, <https://helrom.com/de/>.

<sup>14</sup> Wirtschaftskammer Wien/ECONSULT, „KMU goes intermodal“, 8.

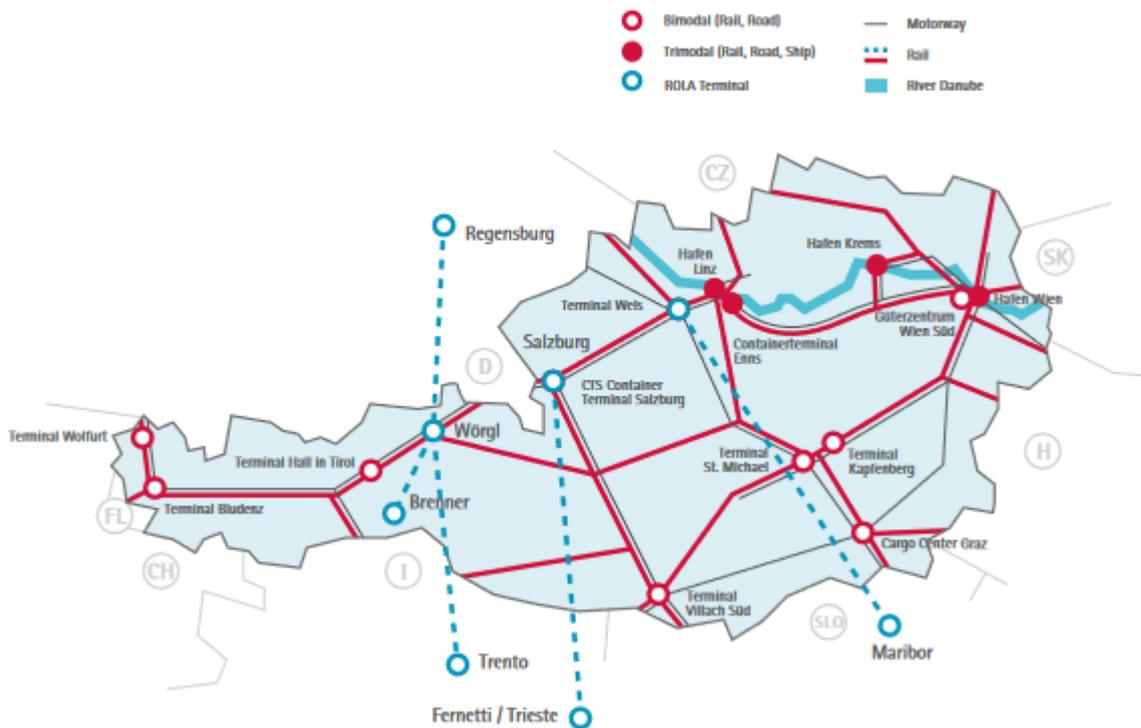
<sup>16</sup> TX Logistik, NiKRASA, <https://www.txlogistik.eu/leistungen/nikrasa/>; Eine vergleichbare Technologie bietet etwa der Logistikanbieter VEGA gemeinsam mit der VTG AG an, näheres siehe: <https://www.lok-report.de/news/deutschland/industrie/item/23043-vtg-vega-roadraillink-technik-fuer-die-verladung-nicht-kranbarer-trailer.html>.

<sup>17</sup> TX Logistik, NiKRASA, <https://www.txlogistik.eu/leistungen/nikrasa/>.

einmal optimiert.<sup>18</sup> Sofern diese Neuerung praxistauglich ist, kann sie ggf. mit Breitenwirkung auch im Raum Wien eingesetzt werden.<sup>19</sup>

#### 2.4. Terminals in Österreich (Stand 2014)

In Österreich gibt es 14 öffentlich zugängliche Umschlagsanlagen im unbegleiteten kombinierten Verkehr, die von privaten Unternehmen und vom TSA-Terminal Service Austria (ÖBB Infra AG) betrieben werden. Weitere 4 Terminals werden für die Rollende Landstraße (RoLa) angeboten. Am Standort Wien befindet sich das Terminal Wien Süd (Schiene/Straße) sowie das Terminal Wien Freudenau (Schiene/Straße/Schiff).



Quelle: BMK, Folder: Erfolgreich im Kombinierten Verkehr<sup>20</sup>

### 3. Rechtliche Rahmenbedingungen und Vorteile

#### 3.1. Kraftfahrzeuggesetz

##### 3.1.1. Nutzlast (§ 4 Abs 7a KFG 1967 iVm § 2 Abs 1 Z 40 KFG 1967)<sup>21</sup>

In § 4 Abs 7a Kraftfahrzeuggesetz 1967 ist die Summe der Gesamtgewichte sowie die Summe der Achslasten bei Kraftwagen mit Anhängern folgendermaßen festgelegt:

- Kraftwagen mit Anhängern allgemein: 40t
- Sattelkraftfahrzeuge mit kranbaren Sattelaufhänger bei Fahrten innerhalb Österreichs: 41t

<sup>18</sup> TX Logistik, Neue NiKRASA-Version 3.0 für den Umschlag nicht kranbarer Trailer, <https://www.txlogistik.eu/aktuelles/neue-nikrasa-version-3-0-fuer-den-umschlag-nicht-kranbarer-trailer/>.

<sup>19</sup> Wirtschaftskammer Wien/ECONSULT, „KMU goes intermodal“, 8.

<sup>20</sup> BMK, Erfolgreich im Kombinierten Verkehr, 2; nähere Informationen zu den Terminals in Österreich siehe: BMK, Terminalhandbuch - Terminals in Österreich,

<https://www.bmk.gv.at/themen/mobilitaet/transport/kombiverkehr/terminals-rola/oesterreich.html>.

<sup>21</sup> § 4 Abs 7a KFG 1967 - ris.bka.gv.at; § 2 KFG 1967 - ris.bka.gv.at

- Vor- und Nachlauf des KV zum/vom nächstgelegenen technisch geeigneten Ver- bzw. Entladebahnhof: 44t
- Vor- und Nachlauf des KV innerhalb eines Umkreises von höchstens 150 km Luftlinie zum/vom Ver- bzw. Entladehafen: 44t
  - Der Ver- oder Entladebahnhof bzw. -hafen kann in einem anderen Mitgliedstaat gelegen sein, wenn dieser näher liegt als der nächstgelegene technisch geeignete Ver-oder Entladebahnhof bzw. -hafen im Bundesgebiet.<sup>22</sup>

### 3.2. Straßenverkehrsordnung

#### 3.2.1. Befreiung vom Wochenend- und Feiertagsfahrverbot (§ 42 Abs 1 ff StVO 1960)<sup>23</sup>

Grundsätzlich dürfen gem. § 42 Abs 1 StVO 1960 LKW mit Anhänger, wenn das hzG<sup>24</sup> des LKW oder des Anhängers mehr als 3,5t beträgt, keine Fahrten an Samstagen von 15 bis 24 Uhr sowie an Sonntagen und gesetzlichen Feiertagen von 00 bis 22 Uhr durchführen. Dies gilt gem. § 42 Abs 2 StVO 1960 ebenso für LKW, Sattelkraftfahrzeuge und selbstfahrende Arbeitsmaschinen<sup>25</sup> mit einem hzG von mehr als 7,5t.

Gem. § 42 Abs 2a StVO 1960 gibt es jedoch Ausnahmen vom Wochenend- und Feiertagsfahrverbot für Güterbeförderungen, die ausschließlich im Rahmen des Kombinierten Verkehrs iSd § 2 Abs 1 Z 40 KFG 1967 innerhalb eines Umkreises mit einem Radius von 65 km Luftlinie von bestimmten Bahnhöfen und Häfen stattfinden. Diese Ausnahmen werden gem § 42 Abs 2b StVO 1960 in einer Verordnung<sup>26</sup> des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie festgelegt.

#### 3.2.2. Befreiung vom Fahrverbot zur Erleichterung des Sommerreiseverkehrs (Fahrverbotskalender) (§ 42 Abs 5 StVO 1960)<sup>27</sup>

§ 42 Abs 5 StVO 1960 enthält eine Ermächtigung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie Fahrverbote zu starken Verkehrszeiten (zB Ferien-/Sommerreiseverkehr) mittels Verordnung zu erlassen. Vom Fahrverbot umfasst sind LKW mit Anhänger, bei denen die Summe der hzG beider Fahrzeuge mehr als 7,5t sowie LKW oder Sattelkraftfahrzeuge mit einem hzG von mehr als 7,5t. Diese Fahrverbote können einen bestimmten Zeitraum, aber auch bestimmte einzelne Tage betreffen. IdR wird eine solche einschlägige Verordnung<sup>28</sup> im Frühjahr für den kommenden Sommer erlassen.

Von diesem Fahrverbot ausgenommen sind Fahrten im Kombinierten Güterverkehr Schiene-Straße oder Wasser-Straße bis zum nächstgelegenen technisch geeigneten Ver- bzw. Entladebahnhof.

<sup>22</sup> BMK, Ordnungspolitische Rahmenbedingungen - Fördermaßnahmen für den Kombinierten Verkehr in Österreich, 2021, 4, [https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:d0781622-6614-46ef-a42c-2cafcc3057d2/ordnungspolitische-rahmenbedingungen\\_20210422.pdf](https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:d0781622-6614-46ef-a42c-2cafcc3057d2/ordnungspolitische-rahmenbedingungen_20210422.pdf); vgl § 2 Abs 1 Z 40 KFG 1967.

<sup>23</sup> § 42 StVO 1960 - ris.bka.gv.at.

<sup>24</sup> höchst zulässige Gesamtgewicht.

<sup>25</sup> ein Kraftfahrzeug, das nach seiner Bauart und Ausrüstung ausschließlich oder vorwiegend zur Durchführung von nicht in der Beförderung von Personen oder Gütern auf Straßen bestehenden Arbeitsvorgängen bestimmt ist; vgl § 2 Abs 1 Z 21 KFG 1967.

<sup>26</sup> [Verordnung über Ausnahmen vom Wochenend- und Feiertagsfahrverbot.](#)

<sup>27</sup> § 42 StVO 1960 - ris.bka.gv.at.

<sup>28</sup> s. die aktuelle Verordnung für das Jahr 2022: [Fahrverbotskalender 2022.](#)

### 3.2.3. Befreiung vom Fahrverbot zur Erleichterung des Winterreiseverkehrs (Winterfahrverbotskalender)

Selbiges gilt für Winterfahrverbote<sup>29</sup>, die aufgrund der Ermächtigung nach § 42 Abs 5 StVO 1960 erlassen werden. Ebenso sind Fahrten im Kombinierten Güterverkehr Schiene-Straße oder Wasser-Straße bis zum nächstgelegenen technisch geeigneten Ver- bzw. Entladebahnhof von diesem Fahrverbot ausgenommen.

### 3.2.4. Befreiung vom Nachtfahrverbot (§ 42 Abs 6 f StVO 1960)<sup>30</sup>

Grundsätzlich besteht gem. § 42 Abs 6 StVO ein Fahrverbot in der Zeit von 22 bis 5 Uhr für lärmstarke LKW mit einem hzG von mehr als 7,5t. Diesbezüglich normiert § 42 Abs 7 StVO, dass der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie durch Verordnung<sup>31</sup> Fahrten auf festgelegten Straßen(-strecken), die im Rahmen des Kombinierten Verkehrs (iSd § 2 Abs 1 Z 40 KFG 1967) zu und von bestimmten Bahnhöfen und Häfen stattfinden, ausnehmen kann.

Diesbezüglich sei aber darauf hingewiesen, dass gem. § 42 Abs 8 StVO 1960 in der Zeit von 22 bis 5 Uhr eine Geschwindigkeitsbeschränkung für LKW mit einem hzG von mehr als 7,5t 60 km/h beträgt. Wobei hiervon ebenfalls Ausnahmen normiert werden können.

## 3.3. Arbeitszeitgesetz

### 3.3.1. Ruhezeiten der LKW-Fahrer (§ 15b AZG)<sup>32</sup>

Durch Kollektivvertrag<sup>33</sup> kann gem. § 15b AZG zugelassen werden, dass Zeiten, in denen ein Lenker ein Fahrzeug begleitet, das auf einem Fährschiff oder der Eisenbahn befördert wird, als Ruhepausen oder als Ruhezeiten gelten.

Voraussetzung dafür ist, dass diese Zeit mindestens drei Stunden beträgt und dem Lenker ein Bett oder eine Schlafkabine zur Verfügung steht.

## 3.4. Liberalisierungen aufgrund des Güterbeförderungsgesetz

### 3.4.1. Liberalisierter Vor- und Nachlauf im grenzüberschreitenden Kombinierten Verkehr

Grundsätzlich bedarf es für die gewerbsmäßige Beförderung von Gütern nach, durch oder aus Österreich gem § 7 Abs 1 GütbefG<sup>34</sup> einer entsprechenden Bewilligung.

Durch Verordnung<sup>35</sup> ist jedoch festgelegt, dass es für den Vor- und Nachlauf im grenzüberschreitenden Kombinierten Verkehr für in EWR-Staaten zugelassene und eine Gemeinschaftslizenz besitzende Fahrzeuge unter Berücksichtigung der einschlägigen europarechtlichen Vorschriften keiner Bewilligung nach § 7 Abs 1 GütbefG bedarf.<sup>36</sup> Dies gilt unter bestimmten Voraussetzungen auch für ein Kraftfahrzeug, das in einem Mitgliedstaat der CEMT zugelassen ist.<sup>37</sup>

## 3.5. Belohnungskontingente

Aufgrund bilateraler Abkommen über den Güterverkehr auf der Straße mit Staaten, die nicht der EU angehören, wurden gesondert Zusatzprotokolle zur Förderung des Kombinierten

<sup>29</sup> s. die aktuelle Verordnung für das Jahr 2022: [Winterfahrverbotskalender 2022](#).

<sup>30</sup> [§ 42 StVO 1960 - ris.bka.gv.at](#).

<sup>31</sup> [Verordnung über Ausnahmen vom Nachtfahrverbot für Fahrten im Rahmen des Kombinierten Verkehrs](#).

<sup>32</sup> [§ 15b AZG - ris.bka.gv.at](#).

<sup>33</sup> vgl u.a. Art VIa Z 7b [KV Güterbeförderung Arbeiter/innen 2022](#).

<sup>34</sup> [§ 7 GütbefG - ris.bka.gv.at](#).

<sup>35</sup> [Kombifreistellungs-Verordnung](#).

<sup>36</sup> BMK, Ordnungspolitische Rahmenbedingungen, 5.

<sup>37</sup> vgl zu den Voraussetzungen Anlage 1 und 2 der [Kombifreistellungs-Verordnung](#).

Verkehrs vereinbart. Diese Abkommen sehen Belohnungskontingente vor, die zusätzliche Transportgenehmigungen für die Benützung von Rollenden Landstraßen in bzw. nach oder aus Österreich beinhalten.<sup>38</sup>

### 3.6. Kraftfahrzeugsteuergesetz

#### 3.6.1. Steuerbefreiung für den unbegleiteten Kombinierten Verkehr (§2 Abs 1 Z 14 KfzStG 1992)<sup>39</sup>

Gem. § 2 Abs 1 Z 14 KfzStG 1992 besteht eine Steuerbefreiung für Kraftfahrzeuge (Anhänger) mit einem hzG von mehr als 3,5t für den Vor- und Nachlauf zum Kombinierten Verkehr Straße/Schiene (unbegleiteter Kombiniertes Verkehr). Die Voraussetzungen dafür sind:

1. Das Kfz (Anhänger) muss im Kalendermonat ausschließlich für den Vor- und Nachlaufverkehr verwendet werden;
2. es dürfen nur Container von mindestens 20 Fuß Länge, Wechselaufbauten oder bahnbeförderte Anhänger zugestellt bzw. abgeholt werden;
3. von der Be- oder Entladestelle muss der nächst gelegene technisch geeignete Ver- oder Entladebahnhof im Inland benützt werden.

#### 3.6.2. Steuerermäßigung im begleiteten Kombinierten Verkehr (§ 2 Abs 3 KfzStG 1992)<sup>40</sup>

Hierbei kann man zwei Anwendungsfälle unterscheiden:

1. Auf Antrag ermäßigt sich für jede Bahnbeförderung im Inland die Steuer für ein im Inland zugelassenes Fahrzeug mit einem hzG von mehr als 3,5t (leer oder beladen) um 15% der monatlich für dieses Fahrzeug zu entrichtenden Steuer, höchstens jedoch um den Betrag, der für das Fahrzeug im Kalenderjahr an Steuer zu entrichten ist.
2. Sollte das mit der Bahn beförderte Kraftfahrzeug bereits nach § 2 Abs 1 Z 14 KfzStG 1992 steuerbefreit sein und kann dementsprechend keine Steuerermäßigung nach § 2 Abs 3 KfzStG geltend gemacht werden, so kann auf Antrag die Ermäßigung für ein anderes steuerpflichtiges Kraftfahrzeug desselben Steuerschuldners in Anspruch genommen werden, soweit das hzG des steuerpflichtigen Kfz jenes des bahnbeförderten Kfz nicht übersteigt. Diese Ermäßigung ist mit der Höhe des Jahressteuerbetrags des bahnbeförderten Kfz begrenzt.

Der Nachweis der Voraussetzungen für die Ermäßigung ist für jedes Fahrzeug durch fortlaufend geführte Aufzeichnungen über die Bahnbeförderung und die vom Eisenbahnunternehmen darüber ausgestellte Rechnung zu erbringen.<sup>41</sup>

## 4. Finanzielle Fördermaßnahmen für den Kombinierten Verkehr

Neben dem Ausbau der Eisenbahninfrastruktur bietet der Bund spezielle Fördermaßnahmen im Bereich des Kombinierten Verkehrs an.

---

<sup>38</sup> BMK, Ordnungspolitische Rahmenbedingungen, 11.

<sup>39</sup> [§ 2 KfzStG 1992 - ris.bka.gv.at](https://www.ris.bka.gv.at)

<sup>40</sup> [§ 2 KfzStG 1992 - ris.bka.gv.at](https://www.ris.bka.gv.at)

<sup>41</sup> näheres zur Steuerbefreiung bzw. -ermäßigung siehe Wirtschaftskammer Österreich, Die Kraftfahrzeugsteuer, 2022, [https://www.wko.at/service/steuern/Die\\_Kraftfahrzeugsteuer.html](https://www.wko.at/service/steuern/Die_Kraftfahrzeugsteuer.html); sowie BMK, Steuerliche Maßnahmen - Fördermaßnahmen für den Kombinierten Verkehr in Österreich, [https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:5857d934-12ed-44c4-af3d-595b95548ff9/foerderung\\_steuer2019\\_ua.pdf](https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:5857d934-12ed-44c4-af3d-595b95548ff9/foerderung_steuer2019_ua.pdf).

#### 4.1. Investitionsförderprogramm Kombiniertes Güterverkehr (IKV)

Rechtliche Grundlage stellt die Sonderrichtlinie „Investitionsförderprogramm Kombiniertes Güterverkehr“<sup>42</sup> (Geltung von 1.1.2021-31.12.2025) dar.

Vom Förderprogramm umfasst sind u.a. nachstehende Maßnahmen:

- Investitionen in innovative Technologien und Systeme (z.B. innovative Umschlagstechnologien, verkehrsträgerübergreifende Informations- und Kommunikationssysteme),
- Investitionen in Transportgeräte für den Kombinierten/intermodalen Verkehr (z.B. Container, Wechselbehälter, kranbare Sattelaufleger),
- Machbarkeitsstudien für konkrete Durchführungsmaßnahmen sowie
- Aus- und Weiterbildungskosten für Einschulungen in spezifischen EDV-Systeme oder Techniken im Bereich Logistik.

Zielgruppe dieser Förderung sind alle in Österreich niedergelassenen Transport-, Umschlags- und Logistikunternehmen sowie Verlager, Versender und Industrie, Berater bzw. Consultants (mit Projektpartnern aus dem vorhin genannten Umfeld) und universitäre Einrichtungen bzw. diesen rechtlich gleichgestellten Institutionen. Dabei reicht die mögliche förderbare Projektgröße von EUR 10.000 (Bagatellgrenze) bis EUR 1 Mio und wird in Form eines Zuschusses ausbezahlt. Das Förderprogramm umfasst ein Budget von circa EUR 4 Mio pro Jahr.<sup>43</sup>

#### 4.2. Anschlussbahn- und Terminalförderprogramm (ATF)

Auf Basis der Sonderrichtlinie „Programm für die Unterstützung des Ausbaues von Anschlussbahnen sowie von Umschlagsanlagen des Intermodalen Verkehrs“<sup>44</sup> (Geltung von 1.1.2018-31.12.2022) ist die Unterstützung von folgenden Maßnahmen möglich:

- Neubau, Erweiterung und Reaktivierung von Anschlussbahnen und Terminals
- Bestandsinvestitionen im Bereich der Anschlussbahnen
- Bestandsinvestitionen für mobile Umschlagsgeräte im Bereich Terminals/Umschlagsanlagen

Antragslegitimiert sind Einzelunternehmen bzw. Personen- oder Kapitalgesellschaften mit Sitz in Österreich. Eine Projekteinreichung ist während des gesamten Jahres bei der mit der Abwicklung beauftragten SCHIG mbH<sup>45</sup> möglich. Dabei reicht die mögliche förderbare Projektgröße von EUR 10.000 (Bagatellgrenze) bis EUR 2,5 Mio. Das Förderprogramm umfasst ein Budget von ca. EUR 7 Mio pro Jahr. Die Förderung erfolgt in Form eines Investitionskostenzuschusses.<sup>46</sup>

---

<sup>42</sup> BMK, Sonderrichtlinie Investitionsförderprogramm Kombiniertes Güterverkehr,

[https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:6affc167-0dd7-4e37-b6ca-8a6c9be1a50a/ikv\\_sonderrichtlinien.pdf](https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:6affc167-0dd7-4e37-b6ca-8a6c9be1a50a/ikv_sonderrichtlinien.pdf)

<sup>43</sup> nähere Informationen zum IKV siehe: BMK, Investitionsförderprogramm Kombiniertes Güterverkehr (IKV), <https://www.bmk.gv.at/themen/mobilitaet/transport/kombiverkehr/foerderung/ikv.html>; sowie BMK, Finanzielle Förderungen - Fördermaßnahmen für den Kombinierten Verkehr in Österreich, 4, [https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:30ddeeb3-ca72-4b87-b84f-4af53b864042/finanzielle-foerderungen\\_20210422.pdf](https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:30ddeeb3-ca72-4b87-b84f-4af53b864042/finanzielle-foerderungen_20210422.pdf).

<sup>44</sup> BMK, Sonderrichtlinie, Staatliche Beihilfe SA.48485 - Österreich, [https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:f27e43c5-7792-4caa-a563-94f45f4967db/atf\\_sonderrichtlinie\\_SA\\_48485\\_2018-2022.pdf](https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:f27e43c5-7792-4caa-a563-94f45f4967db/atf_sonderrichtlinie_SA_48485_2018-2022.pdf).

<sup>45</sup> SCHIG mbH, Anschlussbahn- und Terminalförderung, <https://www.schig.com/anschlussbahn-und-terminalfoerderung>.

<sup>46</sup> Nähere Informationen zum ATF siehe: BMK, Anschlussbahn- und Terminalförderprogramm (ATF), <https://www.bmk.gv.at/themen/mobilitaet/transport/kombiverkehr/foerderung/atf.html>; sowie BMK, Finanzielle Förderungen - Fördermaßnahmen für den Kombinierten Verkehr in Österreich, 5.

## 5. Vorteile und Potenziale auf einen Blick:

- höheres hzG im Vor- bzw. Nachlauf (44t). Dies bringt einen Kostenvorteil von ca 15% je nach Gefäßbauart.
- Befreiung vom Wochenend- und Feiertagsfahrverbot
- Befreiung vom Fahrverbot zur Erleichterung des Sommer- sowie Winterreiseverkehrs
- Befreiung vom Nachtfahrverbot
- Anrechnung der Ruhezeiten der Lenker im begleitenden KV
- Befreiung von der Kfz-Steuer im unbegleiteten KV
- Ermäßigung der Kfz-Steuer im begleitenden KV
- Liberalisierter Vor- und Nachlauf im grenzüberschreitenden KV
- Liberalisierte Korridore und Zonen für die Rollende Landstraße
- Belohnungskontingente in Form von zusätzlichen Transportgenehmigungen mit Drittstaaten
- Investitionsförderprogramm Kombiniertes Güterverkehr u.a. für Technologien, aber auch Aus- und Weiterbildungskosten
- Anschlussbahn- und Terminalförderprogramm

Neben den oben genannten rechtlichen Vorteilen sowie Fördermaßnahmen birgt der Kombinierte Verkehr auch Möglichkeiten in Bezug auf den Fachkräftemangel. Einerseits kann der Einsatz von LKW-Fahrern ausschließlich im Nah- und Regionalbereich im Sinne der Vereinbarkeit von Beruf und Familie einen Vorteil schaffen, andererseits bietet der KV viele berufliche Tätigkeitsfelder, da mehrere Verkehrsträger in einem Gesamtsystem verknüpft sind.<sup>47</sup>

Ferner kann eine vermehrte Nutzung des Schienenverkehrs die Treibstoffkosten der einzelnen Unternehmen nach unten drücken sowie die steigenden LKW Betriebskosten wie etwa steigende Straßenmaut reduzieren.<sup>48</sup>

Das theoretisch wohl größte Potenzial besteht für Technologien für nicht kranbare Gefäße, da der Großteil der LKW-Verkehre damit erfolgt. Damit verbunden sind jedoch hohe Investitions- und Entwicklungskosten.<sup>49</sup>

---

<sup>47</sup> ERFA KV, Praxisleitfaden für den Kombinierten Verkehr, 14, [https://sgkv.de/wp-content/uploads/2020/07/INTERAKTIV\\_ERFA-Praxisleitfaden\\_191212-1.pdf](https://sgkv.de/wp-content/uploads/2020/07/INTERAKTIV_ERFA-Praxisleitfaden_191212-1.pdf).

<sup>48</sup> Wirtschaftskammer Wien/ECONSULT, „KMU goes intermodal“, 29.

<sup>49</sup> Wirtschaftskammer Wien/ECONSULT, „KMU goes intermodal“, 8.

## 6. Quellen und Links

- BMK, Anschlussbahn- und Terminalförderprogramm (ATF), <https://www.bmk.gv.at/themen/mobilitaet/transport/kombiverkehr/foerderung/atf.html>.
- BMK, Erfolgreich im Kombinierten Verkehr, [https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:607757be-672d-465b-95f8-e3ac5587a407/folder\\_kombinierterverkehr.pdf](https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:607757be-672d-465b-95f8-e3ac5587a407/folder_kombinierterverkehr.pdf).
- BMK, Finanzielle Förderungen - Fördermaßnahmen für den Kombinierten Verkehr in Österreich, [https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:30ddeeb3-ca72-4b87-b84f-4af53b864042/finanzielle-foerderungen\\_20210422.pdf](https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:30ddeeb3-ca72-4b87-b84f-4af53b864042/finanzielle-foerderungen_20210422.pdf).
- BMK, Investitionsförderprogramm Kombiniertes Güterverkehr (IKV), <https://www.bmk.gv.at/themen/mobilitaet/transport/kombiverkehr/foerderung/ikv.html>.
- BMK, Ordnungspolitische Rahmenbedingungen - Fördermaßnahmen für den Kombinierten Verkehr in Österreich, [https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:d0781622-6614-46ef-a42c-2cafcc3057d2/ordnungspolitische-rahmenbedingungen\\_20210422.pdf](https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:d0781622-6614-46ef-a42c-2cafcc3057d2/ordnungspolitische-rahmenbedingungen_20210422.pdf).
- BMK, Sonderrichtlinie Investitionsförderprogramm Kombiniertes Güterverkehr, [https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:6affc167-0dd7-4e37-b6ca-8a6c9be1a50a/ikv\\_sonderrichtlinien.pdf](https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:6affc167-0dd7-4e37-b6ca-8a6c9be1a50a/ikv_sonderrichtlinien.pdf)
- BMK, Sonderrichtlinie, Staatliche Beihilfe SA.48485 - Österreich, [https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:f27e43c5-7792-4caa-a563-94f45f4967db/atf\\_sonderrichtlinie\\_SA\\_48485\\_2018-2022.pdf](https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:f27e43c5-7792-4caa-a563-94f45f4967db/atf_sonderrichtlinie_SA_48485_2018-2022.pdf).
- BMK, Steuerliche Maßnahmen - Fördermaßnahmen für den Kombinierten Verkehr in Österreich, [https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:5857d934-12ed-44c4-af3d-595b95548ff9/foerderung\\_steuer2019\\_ua.pdf](https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:5857d934-12ed-44c4-af3d-595b95548ff9/foerderung_steuer2019_ua.pdf).
- BMK, Strategie für den Unbegleiteten Kombinierten Verkehr in Österreich (UKV-Strategie), <https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:4a4c50ce-bdda-45bf-b599-637fea228302/UKV-Strategie%20BMK.pdf>.
- BMK, Terminalhandbuch - Terminals in Österreich, <https://www.bmk.gv.at/themen/mobilitaet/transport/kombiverkehr/terminals-rola/oesterreich.html>.
- Economic Commission for Europe (UN/ECE), Terminologie des KV (2001), <https://www.uirr.com/en/component/downloads/downloads/17.html>.
- ERFA KV, Praxisleitfaden für den Kombinierten Verkehr, [https://sgkv.de/wp-content/uploads/2020/07/INTERAKTIV\\_ERFA-Praxisleitfaden\\_191212-1.pdf](https://sgkv.de/wp-content/uploads/2020/07/INTERAKTIV_ERFA-Praxisleitfaden_191212-1.pdf).
- Gabler Wirtschaftslexikon, Kombiniertes Verkehr, <https://wirtschaftslexikon.gabler.de/definition/kombinierter-verkehr-41099?redirectedfrom=41201>.
- HELROM, Innovation für die Verkehrswende, <https://helrom.com/de/>.
- Intermodal-Info, Transportsystem KV, <https://www.intermodal-info.com/was-ist-kv/>.
- Mitteilung der europäischen Kommission COM(97)243, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:51997DC0243&>.
- SCHIG mbH, Anschlussbahn- und Terminalförderung, <https://www.schig.com/anschlussbahn-und-terminalfoerderung>
- TX Logistik AG, Neue NiKRASA-Version 3.0 für den Umschlag nicht kranbarer Trailer, <https://www.txlogistik.eu/aktuelles/neue-nikrasa-version-3-0-fuer-den-umschlag-nicht-kranbarer-trailer/>.
- TX Logistik, NiKRASA, <https://www.txlogistik.eu/leistungen/nikrasa/>.
- Wirtschaftskammer Österreich, Die Kraftfahrzeugsteuer, 2022, [https://www.wko.at/service/steuern/Die\\_Kraftfahrzeugsteuer.html](https://www.wko.at/service/steuern/Die_Kraftfahrzeugsteuer.html).
- Wirtschaftskammer Wien/ECONSULT, „KMU goes intermodal“, Abstimmungsmeeting: Grundlagen und Rahmenbedingungen.