








POSITIONS- UND STRATEGIEPAPIER EU 2024-2029



Die Bundessparte Transport und Verkehr der Wirtschaftskammer Österreich ist die gesetzliche Interessenvertretung aller 40.000 österreichischen Verkehrs- und Logistikunternehmen. Wir vertreten folgende Branchen: Güterbeförderungsgewerbe, Schienenbahnen, Bus-, Taxi-, und Mietwagenunternehmen, Luftfahrt, Schifffahrt, Seilbahnen, Spedition und Logistik, Fahrschulen und Garagen- und Tankstellenunternehmen. Die Unternehmen sind auf allen Verkehrsträgern unterwegs und beschäftigen über 200.000 Arbeitnehmer:innen. Die Bruttowertschöpfung beträgt jährlich 14 Milliarden Euro.

	Themengebiet	Top Vorschläge
Zukunft und Strategie	 European-Terminal - Strategy	Mindest-Standards an Fläche, Kapazitäten, Betriebszeiten und Kosten/Preisen für UKV Erweiterung der Betriebszeiten auf 24/7 Neue Technologien und Automatisierung fördern
	 EU-Infrastrukturfonds & Hafenausbau	EU-Infrastrukturfonds zur Absicherung der strategischen Logistik Ausbau Europäischer Hafeninfrastruktur
	 Donau-Fahrrinne-Erhaltung	Ganzjährig verfügbare Abladetiefe von 25 dm bei Regulierungsniederwasser in Wasserstraße Donau Europäische Behörde mit Exekutivbefugnissen zur effizienteren Beseitigung von Infrastrukturmängeln
	 Arbeitskräftemangel	Beschäftigung von Lenker:innen aus Drittstaaten Ausübung des Fahrberufs in Ausbildungsphase
	 Energy Roadmap EU	Forderung von Commitment zu Import erneuerbarer Energie . Alternative Kraftstoffe - Technologieoffenheit
	 RED III - Ausbau Erneuerbarer Energie	Detaillierte Sektorziele hemmen Flexibilität Berücksichtigung anderer klimaneutralen Energieformen für Versorgungssicherheit
	 EURO-7	Keine Verschärfung der Abgasnormen
	 CountEmissions EU	Berücksichtigung von Subunternehmer:innen in Bilanzierung von THG-Emissionen Deutliche Regelungen für Überprüfung von Daten
	 Bio-Treibstoffe	Einsatz von alternativen Kraftstoffen Technologieoffenheit
	 Verbrenner-Verbot	Abkehr vom Verbrenner-Verbot für PKW
	 Defossilisierung	Pipelines der Ukraine für Wasserstoff nutzen Förderung von SAF und eFuels Ausweitung der EU-Wasserstoffinfrastruktur Berücksichtigung des Kraftstoffs in Infrastruktur maut
 Ökologisierung der Unternehmensflotte	Keine Verpflichtung zum Ankauf emissionsfreier Fahrzeugflotten	

Infrastruktur und Kombiniertes Verkehr		TEN-V	Zeitnahe Fertigstellung des TEN-V-Netzes Koordinierung von Baumaßnahmen Freihalten von Ausweichrouten bei Störungen
		Kombiniertes Verkehr	Prüfung alternativer Methoden zur Definition des Kombinierten Verkehrs Klare Vorgaben für die Schienenkompatibilität von Straßenfahrzeugen Zu- und Ablaufstrecken durch regionale Anbieter mit zero-emission-Vehicles
Harmonisierung & Digitalisierung		Single European Sky II +	Förderung der Marktreife von SAF Keine Verbote von Kurzstreckenflügen Engere Kooperation zwischen nationalen Aufsichtsbehörden & verschiedenen FAB gewünscht
		Führerschein-RL	L 17 bei LKW- Lenker:innen Absenkung des Mindestalters bei Buslenker:innen
		Grenzverkehr	Freie Fahrt für EU-Kennzeichen
		Schadstoffklassen	EU weite Vereinheitlichung von Aufklebern zur Kennzeichnung von Schadstoffklassen (für Schadstoffzonen) ab Werk
		Mehrfachbestrafungen	Harmonisierung der Strafpraktiken im gesamten europäischen Raum Abgehen von rigoroser Bestrafung
		Fahrtenschreiber	Übernahme wesentlicher Bestimmungen ins Gemeinschaftsrecht
		Digitalisierung	Europäischer „One-Stop-Digitalshop“ für fahrzeugbezogene Dokumente EU-weite Abschaffung des EU-Fahrtenhefts
Lenk- und Ruhezeiten		Lenk- und Ruhezeiten: Bustouristik	Aufschub der täglichen Ruhezeit Flexiblere Aufteilung der Lenkpausen
		Ausnahmen für Baustellenverkehr und besondere Ereignisse	Toleranz bei besonderen Ereignissen, wie Stau oder Umwegen Ausnahmen für Baustellenverkehre
		Ruhezeit in der Fahrerkabine	Sicherstellung von 5-Stern Parkmöglichkeiten statt Verpflichtung, die Kabine zu verlassen
Gewichte		Gewichte und Abmessungen	Anpassung des höchst zulässigen Gesamtgewichts für Fahrzeuge mit alternativen Antrieben Maximale Achslast als Berechnungsgrundlage Höhere Gewichtsgrenze für kranbare Sattelaufleger außerhalb des Kombinierten Verkehrs

		Berufszugang - Kleintransport-Gewerbe	Anpassung des höchst zulässigen Gesamtgewichts für Kleintransporter mit alternativen Antrieben
Entlastung		Verwaltungsaufwand	LKW- und Busfahrer:innen: Kombinierung von Erstqualifikation und Führerschein Keine Bereitsteellungspflicht für historische Daten bei multimodalen Reiseinformationsdiensten
		Wahlfreiheit bei PSO-VO	Wahlfreiheit zwischen Direktvergabe und wettbewerblicher Ausschreibung bei PSO-Verordnung muss erhalten bleiben
Schienenbahnen		Eisenbahnleitlinien & Gruppenfreistellungs-VO	Verdopplung der Beihilfenintensität in der Eisenbahnleitlinie Klare Vorgaben für Beihilfen bei Loks und Waggons Berücksichtigung der Leitlinien in der Gruppenfreistellungs-VO
		Nutzung der Fahrwegkapazität und Ausbau des Schienennetzes	Beibehaltung der derzeitigen Aufgabenverteilung (Infrastrukturbetreiber - keine neue Organisation ERICA notwendig) Keine delegierten Rechtsakte Ausbau des Schienennetzes für mind. 740 m Zuglänge
		Erfolgsmodell Nachtzug	Senkung der Mautgebühren für Nachtzüge und Einführung eines Nachtsegments PSO-Unterstützung
		Innovationen im Schienengüterverkehr	Digitale Automatische Kupplung (DAK) : EU-weite unternehmensverträgliche Einführung Europäisches Zugsicherungssystem (ECTS) : EU-weite unternehmensverträgliche Einführung mit Rücksicht auf Bestand

Inhaltsverzeichnis

Zukunft und Strategie

1. European Terminal Strategy (Mindeststandards für den UKV)
2. EU-Infrastrukturfonds & Hafenausbau
3. Koordinierung der Donau-Fahrrinne-Erhaltung durch die Europäische Kommission
4. Strategie zur Bekämpfung des Arbeitskräftemangels im Mobilitätssektor
5. European Energy Roadmap
6. RED III - Ausbau Erneuerbarer Energie
7. EURO-7
8. CountEmissions EU
9. Einbeziehung flüssiger und gasförmiger Bio-Treibstoffe
10. Abkehr vom Verbrenner-Verbot für PKW
11. Begleitende Forderungen zur Defossilisierung des Verkehrs
12. Ökologisierung der Unternehmensflotte

Infrastruktur und Kombiniertes Verkehr

13. TEN-V
14. Kombiniertes Verkehr

Harmonisierung & Digitalisierung

15. Einheitlicher Europäischer Luftraum - Single European Sky II +
16. Überarbeitung der Führerscheinrichtlinie
17. Grenzverkehr: Freie Fahrt für EU-Kennzeichen
18. EU-weite Kennzeichnung von Schadstoffklassen für Schadstoffzonen ab Werk
19. Ausschluss von Mehrfachbestrafungen in einzelnen Mitgliedsstaaten
20. Einheitliche Anwendung des Sozialrechts bei Fahrtschreibern im Straßenverkehr
21. Digitalisierung von fahrzeugbezogenen Dokumenten im Fahrzeug

Lenk- und Ruhezeiten

22. Überarbeitung der Lenk- und Ruhezeiten in der Bustouristik (Personenlegenheitsverkehr)
23. Toleranzen bei den Lenk- und Ruhezeiten in der Güterbeförderung & Sonderregeln bei Spezialbedingungen wie Baustellenverkehre etc.
24. Kein Verbot die wöchentliche Ruhezeit in der Kabine zu verbringen

Gewichte und Abmessungen

25. Überarbeitung der Richtlinie über zulässige Gewichte und Abmessungen für Kfz
26. Berufszugang für das Kleintransportgewerbe: Gewichts Anpassung für alternativ betriebene Fahrzeuge

Entlastung

27. Verringerung des Verwaltungsaufwands und Rationalisierung von Meldevorschriften
28. Wahlfreiheit bei der PSO-Verordnung (Public Service Obligations)

Schienenbahnen

29. Eisenbahnleitlinien & Gruppenfreistellungs-VO
30. Nutzung der Fahrwegkapazität im einheitlichen europäischen Eisenbahnraum
31. Fortführung des Erfolgsmodells „Nachtzug“
32. Förderung von Innovationen im Schienengüterverkehr

Zukunft & Strategie

1. European-Terminal Strategy (Mindest-Standards für den Unbegleitenden Kombinierten Verkehr)

Stand/Gesetzgebungsprozess: Vorschlag zur Änderung der Verordnung 2020/1056 und der Richtlinie 92/106/EEC - KOM (2023) 702, Allgemeine Ausrichtung des Rats für Juni geplant, Ausschussbericht frühestens für Herbst 2024 erwartet, Verfahrensnummer: 2023/0396/COD

I. Allgemeine Bemerkungen:

Der unbegleitete kombinierte Verkehr (UKV) nutzt die Verkehrsträger Straße und Schiene nach ihren systembedingten Stärken, nämlich der Schiene als Transportmittel über lange Strecke und der Straße auf der Kurzstrecke in der flexiblen Sammlung und Feinverteilung und trägt somit zu einer Verringerung der CO₂-Belastung bei. Um eine Grundlage für die Qualität und Effizienz des UKV zu schaffen, müssen bestimmte Mindestanforderungen an die **infrastrukturellen, betrieblichen und finanziellen Aspekte** im Verkehrsbereich festgelegt werden. Diese Standards sollen sicherstellen, dass gewisse Einrichtungen ausreichend dimensioniert sind, eine angemessene Kapazität aufweisen **rund um die Uhr** verfügbar und zu transparenten und wettbewerbsfähigen Kosten und Preisen genutzt werden können.

II. Konkrete Vorschläge:

- **EU-weit standardisierte und harmonisierte Vorgaben**

Um die Effizienz des UKV zu erhöhen, sollten EU-weit standardisierte und harmonisierte Vorgaben eingeführt werden. Dies würde dazu beitragen, die Komplexität des UKV-Systems zu reduzieren und die Interoperabilität zwischen verschiedenen Ländern und Regionen zu verbessern.

Logistik ist ohne Informationstechnologie undenkbar. Ein System wie der Kombinierte Verkehr, an dem eine Vielzahl von Partnern beteiligt ist, verlangt von jedem Glied vor allem effiziente IT-Lösungen, um die Qualität aller Prozesse zu gewährleisten. Gerade in diesem Bereich besteht großer Nachbesserungsbedarf für den Kombinierten Verkehr. Trotz guter Lösungen und Beispiele für erfolgreiche Projekte ist vor allem die mangelnde Konsistenz der Systeme problematisch. Da es keine durchgängigen Systeme gibt, kann der Kombinierte Verkehr sein Potenzial für seine Kunden nicht voll ausschöpfen.

- **Erweiterung der Betriebszeiten auf 24/7**

Um den Bedürfnissen der Kunden und den Fahrplänen der Züge gerecht zu werden, sollten die Betriebszeiten des UKV innerhalb der EU erweitert werden. Eine Erweiterung auf 24/7 Stunden würde eine hohe Auslastung vermeiden und zu einem effizienteren Wirtschaftsstandort Europas führen.

- **Umweltfreundlichere Terminals**

Der Einsatz emissionsarmer oder emissionsfreier Antriebe für Umschlaggeräte, wie zum Beispiel mit Elektro-, LNG-, CNG- oder Wasserstoffmotoren, muss auf

europäischer Ebene gefördert werden. Auch der Einsatz fortschrittlicher Steuerungssysteme und deren Integration in das Terminal Operating System (TOS), welche zu einer Reduzierung des Energieverbrauchs von Umschlaggeräten führen, soll gefördert werden. Denn ohne Förderung sind die Kosten für den Übergang zu diesen Technologien häufig für Terminalbetreiber zu hoch.

- **Kapazitäten und Flächen der Terminals Ausweiten**

Die Kapazitäten eines UKV-Terminals hängen von verschiedenen Faktoren ab, wie der Anzahl und Länge der Gleise, der Anzahl und Art der Umschlagseinrichtungen, der Anzahl und Größe der Stellplätze und der Anzahl und Qualität der Zufahrtswege. Grundsätzlich soll die Fläche eines UKV-Terminals mindestens 10 Hektar betragen, bei großen und vor allem trimodalen Terminals in wirtschaftlich wichtigen Regionen, soll die Fläche mindestens 50 ha betragen. Die Fläche sollte idealerweise erweiterbar sein, um zukünftigen Bedarf zu decken.

- **Neue Technologien und Automatisierung fördern**

Es gibt eine Vielzahl neuer Technologien (wie z.B. kranbare Sattelaufleger, Greifstapler und Portalkrane) und neuer Verladungssysteme (wie z.B. Modalohr und Cargobeamer, die das horizontale Be- und Entladen von Sattelauflegern und Sattelschleppern ermöglichen), die dazu beitragen, Prozesse an Umschlagplätzen zu automatisieren und zu optimieren. Diese müssen, so gut wie es geht, gefördert und auf europäischer Ebene harmonisiert werden. Zudem soll die Automatisierung des Terminalbetriebs durch den Einsatz halbautomatischer und vollautomatischer Geräte wie Automated RTG, Automated RMG und Automated TT auf europäischer Ebene gefördert werden.

2. EU-Infrastrukturfonds und Hafenausbau

I. Allgemeine Anmerkungen:

Für den Zeitraum des mehrjährigen Finanzrahmens (MFR) 2021-2027 hat die Verordnung (EU) 2021/1153 die Connecting Europe Facility für 2021-2027 (CEF 2.0) eingerichtet.

Das Budget (zu Preisen von 2021) ist wie folgt aufgeteilt:

- **Verkehr: 25,81** Milliarden Euro (einschließlich 11,29 Milliarden Euro, die aus dem Kohäsionsfonds übertragen wurden)
- **Energie: 5,84** Milliarden Euro
- **Digital: 2,07** Milliarden Euro

Für den Zeitraum 2014-2020 wurden **29,4 Milliarden Euro** für die Transeuropäischen Netze (TEN) bereitgestellt, wobei **24 Milliarden Euro** für den Bereich Verkehr (TEN-V) und **5,4 Milliarden Euro** für den Bereich Energie (TEN-E) vorgesehen wurden. Ein Vielfaches wurde und wird von Mitgliedsstaaten direkt in Infrastrukturprojekte im Rahmen der Europäischen Leitlinien investiert.

Gefahr von zunehmenden chinesischen Investitionen in Europa

Auf der anderen Seite haben insbesondere chinesische Unternehmen in eine breite Palette kritischer Infrastrukturen in Europa investiert, darunter Häfen, Flughäfen und Elektrizitätsunternehmen. Eine Studie identifizierte 24 chinesische Akquisitionen und 13 angekündigte Greenfield-Investitionsprojekte in der europäischen maritimen Infrastruktur von 2004 bis 2021.¹

Die China Ocean Shipping Company (COSCO) und China Merchants waren die führenden Investoren. Shanghai Zhenhua Heavy Industries Company Limited (ZPMC) ist der Hauptlieferant von Schiff-Shore-Kranen für europäische Häfen.

Im Bereich der nicht-maritimen Verkehrsinfrastruktur erfolgen finanzielle Engagements insbesondere im Rahmen Chinas "Belt and Road"-Initiative. Weiterer Einfluss wird durch Bereitstellung von Dienstleistungen entlang von Verkehrswegen erlangt.

Diese Investitionen sind attraktiv, weil sie Modernisierung und Erweiterungen der Hafen- und Terminalkapazität mit sich bringen. Sie bergen allerdings auch **erhebliche Risiken** (Abhängigkeitsrisiko; Cyber-/Datenschutzrisiko; wirtschaftliche Nötigung; geopolitisches Risiko). Es ist unerlässlich, dass die europäische Infrastruktur europäisch bleibt, um Sicherheit, hohe qualitative Standards und geopolitische Unabhängigkeit zu gewährleisten.

Die EU sollte ihre Interessen und die in ihrer Nachbarschaft besser schützen, indem sie Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur in diesen Regionen unterstützt, insbesondere in den Staaten mit Beitrittskandidaten-Status und im Rahmen der europäischen territorialen Zusammenarbeit (InterregEurope-Länder). Die finanzielle Unterstützung sollte allerdings mit

¹ [https://www.europarl.europa.eu/thinktank/de/document/IPOL_STU\(2023\)747278](https://www.europarl.europa.eu/thinktank/de/document/IPOL_STU(2023)747278);
[https://www.europarl.europa.eu/thinktank/de/document/IPOL_STU\(2023\)747279](https://www.europarl.europa.eu/thinktank/de/document/IPOL_STU(2023)747279).

strengeren Bedingungen in Bezug auf die Investitionskontrolle, größtmögliche Transparenz von Investitionsvereinbarungen sowie strengere Durchsetzung von Arbeitsschutz-, Umwelt- und anderen Standards kombiniert werden.

II. Konkreter Vorschlag:

- **Eigenständiges Finanzierungsinstrument für europäische Infrastrukturschutzschirm (Infrastrukturfonds)**

Zum besseren Schutz bedeutender europäischer Verkehrsinfrastruktur sollte ein an den Mechanismus des Connecting Europe Facility angelehntes eigenständiges Finanzierungsinstrument (Infrastrukturfonds) geschaffen werden, um ein Gegengewicht zu chinesischen Infrastrukturinvestitionen bzw. Einflussnahmen zu schaffen.

3. Koordinierung der Erhaltungsmaßnahmen der Fahrrinne auf der gesamten Donau

I. Allgemeine Anmerkungen:

Aktuell ist eine optimale Auslastung der Güterschiffe auf der Wasserstraße Donau nicht möglich. Dabei ist die Ausweitung der Schiffbarkeit und der Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der Donau als Wasserstraße nicht nur von großer regionaler, sondern auch von europäischer Bedeutung.

Die Donau ist von Natur aus anfällig für Schwankungen in den Wasserständen, die durch Wetterbedingungen wie starke Regenfälle oder Trockenperioden verursacht werden. Diese Schwankungen können die Verfügbarkeit der Fahrrinne beeinträchtigen und den Transport behindern. Unternehmen stehen vor der Herausforderung, die Schifffahrt auf der Donau gegenüber anderen Verkehrsträgern wettbewerbsfähig zu halten. Wenn die Fahrrinne nicht ausreichend erhalten wird und Schwierigkeiten beim Transport auftreten, könnten Unternehmen gezwungen sein, auf andere Transportwege wie Straße oder Schiene auszuweichen, was zusätzliche Kosten verursacht.

II. Konkrete Vorschläge:

- **Ganzjährige Gewährleistung von 25 Dezimeter bei Regulierungsniederwasser**
Zur Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit sollte eine ganzjährig verfügbare Abladetiefe von 25 Dezimeter bei Regulierungsniederwasser gewährleistet sein. Denn ein niedriger Wasserstand kann die maximale Beladung von Schiffen beeinträchtigen und zu Engpässen im Transport führen. Eine konstante Abladetiefe ist deswegen entscheidend, um eine effiziente Auslastung der Güterschiffe zu gewährleisten.
- **Europäische Behörde mit Exekutivbefugnissen zur effizienteren Beseitigung von Infrastrukturmängeln**
Wir fordern eine beschleunigte Durchführung von Instandhaltungsarbeiten und eine effizientere Behebung von Infrastrukturmängeln entlang der Wasserstraße Donau. Leider kommt es immer wieder vor, dass Beeinträchtigungen durch andere Mitgliedstaaten nur langsam behoben werden. Es fehlt eine wirksame europäische Behörde mit Exekutivgewalt, die sicherstellt, dass die Beeinträchtigungen rasch beseitigt werden und die eine kontinuierliche Schiffbarkeit der Donau für Unternehmen gewährleistet. Diese Behörde würde die festgelegten Fahrwasser-Parameter in der Donauregion kontrollieren und Konsequenzen bei Nichteinhaltung verbindlicher Vereinbarungen festlegen und durchsetzen können. Die Schaffung einer solchen Institution ist von entscheidender Bedeutung, um eine reibungslose Schifffahrt und Schiffbarkeit auf der Donau zu gewährleisten.
- **Forcierung Europäischer und internationaler Kooperation**
Wir würden es begrüßen, wenn die Europäische Kommission unterstützend tätig würde, um die internationale Zusammenarbeit aller zu forcieren, um die Schiffbarkeit der gesamten Donaustrecke zu gewährleisten. Die finanziellen Voraussetzungen für die Umsetzung des Aktionsprogramms Donau sind im Haushalt laufend zu berücksichtigen.

4. Arbeitskräftemangel im Mobilitätssektor

Stand/Gesetzgebungsprozess: Die Berufskraftfahrerrichtlinie (RL 2018/645) ist seit Mai 2018 in Kraft.

I. Allgemeine Anmerkungen:

Gut ausgebildete Mitarbeiter:innen sind Visitenkarten jedes Unternehmens und tragen insgesamt zum Erfolg des Unternehmens und in weiterer Folge zur Qualität des Wirtschaftsstandortes bei. In zunehmendem Maße ist die Qualifikation und Kompetenz der Mitarbeiter:innen ein entscheidender Wettbewerbsfaktor, insbesondere im Bereich der Mobilität, des Transports und des Verkehrs. In den letzten Jahren zeichnet sich europaweit ein stärker werdender Mangel an Arbeitskräften im Mobilitätssektor ab. Laut den Ergebnissen einer Erhebung der IRU fehlen europaweit rund 425.000 Lenker:innen. Die Altersstruktur der bestehenden Lenker:innen (mit vielen bevorstehenden Pensionierungen) in Österreich weist ebenfalls in dieser Richtung.

Um den Mobilitäts- und Transportsektor als wichtige Grundlage von Wirtschaft und Gesellschaft mit ausreichenden qualifizierten Arbeitskräften zu unterstützen, sind daher verschiedene Maßnahmen notwendig, die unter anderem eine Änderung der Berufskraftfahrerrichtlinie erforderlich machen (bspw. ein **unkomplizierterer Berufseinstieg, Abbau von Bürokratie und bessere Rahmenbedingungen**).

II. Konkrete Vorschläge

- **Mindestalter bei Triebfahrzeugführer:innen**
Eine wesentliche Maßnahme zur Bekämpfung des Arbeitskräftemangels im öffentlichen Personennahverkehr wäre die unionsweite Herabsetzung des Mindestalters von Triebfahrzeugführer:innen auf 18 Jahre. Derzeit sieht die RL 2007/59/EG ein Mindestalter von 20 Jahren vor, von dem die Mitgliedstaaten nur in ihrem eigenen Hoheitsgebiet abweichen können.
- **Mindestalter bei Buslenker:innen**
Ebenso wäre die Angleichung des Mindestalters für gewerbliche Buslenker:innen (D95 und DE 95) an das für Lkw-Lenker:innen geltende Alter von 18 Jahren (siehe Punkt 15) bei der Bekämpfung des Lenker:innenmangels im (öffentlichen) Personenverkehr hilfreich.
- **Beschäftigung von Lenker:innen aus Drittstaaten**
Schaffung von Saisonkontingenten für die rasche und unbürokratische Beschäftigungsaufnahme ausländischer Arbeitskräfte in der Güterbeförderungsbranche.
- **Angehende Berufskraftfahrer:innen ohne Grundqualifikation (nur auf Basis des Führerscheins) sollen den Beruf für ein Jahr ausüben können, wenn die Grundqualifikation in diesem ersten Jahr absolviert wird**
Der Zugang zum Beruf sollte nicht zusätzlich erschwert werden. Wir schlagen vor, dass angehende Fahrer ohne Grundqualifikation (nur auf Basis des Führerscheins) den Beruf

für ein Jahr ausüben können sollen und die Grundqualifikation in diesem ersten Jahr absolviert wird. Dies würde mehr Interesse für den Fahrerberuf zur Folge haben und den Berufszugang erleichtern.

- **Besonderheiten von E-Learning für Berufskraftfahrer:innen berücksichtigen**
Wir begrüßen die in der EU-Richtlinie 2018/645 explizit aufgenommene Möglichkeit, Weiterbildungsinhalte freiwillig per E-Learning zu absolvieren. Die konkrete rechtliche Ausgestaltung in der Richtlinie ist leider nicht sehr praxistauglich und sollte entsprechend an die Besonderheiten von E-Learning angepasst werden: So lässt etwa die generelle Vorgabe, dass ein Weiterbildungsmodul innerhalb von 2 Tagen absolviert werden kann, die Vorteile der Lernform E-Learning außer Betracht; nämlich, dass der Lernstoff eines Moduls in einem längeren Zeitraum (zB 3 Monate) in kleineren Abschnitten gelernt und wiederholt werden kann.
- **Begleitetes Fahren für C-Lenker:innen**
Weiters hilfreich bei der Bekämpfung des Lenker:innenmangels wäre die Beibehaltung des Vorschlages in der Führerscheinrichtlinie zum begleitetem Fahren für C-Lenker:innen ab 17 Jahren (siehe Punkt 4).

5. European Energy Roadmap

Stand/Gesetzgebungsprozess: Bisherige EU-Strategien und Rechtsakte zu Energie

- Energy Roadmap 2011 (COM/2011/0885): Vorläufer-Strategie (Ziel der THG-Reduktion um 80% bis 90% bis 2050 ggü Stand 1990), die beschreibt, wie das Energiesystem der EU bis 2050 weitgehend dekarbonisiert werden kann; Vier wesentliche Dekarbonisierungspfade: Energieeffizienz, erneuerbare Energie, Kernenergie und CCS.
- EU-Mitteilung aus 2018 (COM(2018) 773) mit strategischer Langzeit-Vision „Ein sauberer Planet für alle“: acht Szenarien und sieben strategische Bausteine auf dem Weg zum Netto-Null-THG-Ziel bis 2050, davon einer zu sauberer Mobilität
- European Green Deal aus 2019 (COM(2019) 640); Netto-Null-Ziel bis 2050 in EU
- EU-Klimaschutzgesetz aus 2021 (VO 2021/1119): Netto-Null-Ziel bis 2050 in EU
- Fit for 55-Paket aus 2021: Ziel der THG-Reduktion um 55% bis 2030; Paket betrifft auch „saubere Energie“: Erneuerbaren-RL (RED), Energieeffizienz-RL, Gas-Paket, Gebäudeeffizienz-RL
- RePowerEU aus 2022 (COM(2022) 108): infolge Invasion Russlands in Ukraine, vier Säulen für Energieversorgung: Energieeinsparungen; Diversifizierung der Energieversorgung; Erneuerbare Energie; Finanzierung
- Mitteilung aus 2024: Empfehlung zur Verwirklichung der Klimaneutralität bis 2050 COM(2024) 63 - neues Etappenziel: THG-Reduktion um 90% bis 2040 ggü Stand 1990

I. Allgemeine Anmerkungen:

Die Defossilisierung des Verkehrs erfordert eine tiefgreifende Transformation, weg von fossilen Energieträgern und hin zu alternativen Antrieben und grünen Kraftstoffen. Die Mobilitätswende kann ohne eine Energiewende nicht gelingen. Dafür sind die notwendigen Rahmenbedingungen zu schaffen. Es ist eine nachhaltige Energieversorgung sicherzustellen, die alternative Infrastruktur auszubauen, sichere und belastbare Stromnetze sind durch den Netzausbau zu gewährleisten. Wichtig ist aus Sicht der Verkehrswirtschaft, dass grüne Energie (Strom, Kraftstoffe) für Unternehmen verfügbar und leistbar sind. Die Technologieoffenheit muss das Gebot der Stunde sein.

I. Konkrete Vorschläge:

Bei der Frage, wie das Energiesystem der EU bis 2050 weitgehend defossilisiert werden kann, ist aus Sicht der Verkehrswirtschaft insbesondere auf folgende Aspekte zu achten:

- **Ausbau erneuerbarer Energien - Energieimporte**
Die Energietransformation erfordert einen massiven Ausbau an erneuerbaren Energien. Die Elektrifizierung von Industrie, Mobilität und anderen Bereichen führt zu einem enormen Mehrbedarf an grünem Strom, den Europa allein trotz Erneuerbaren-Ausbau nicht produzieren wird können. Es werden daher

Energieimporte notwendig sein. Es gibt weltweit viel wirkungsvollere und ertragreichere Standorte für die Produktion von Wind- und Solarstrom als in Europa, insb. im Mittleren Osten, Nordafrika, u.a. Die dort hergestellte Primärenergie kann in Energieträger wie Methan oder synthetische Kraftstoffe umgewandelt und gespeichert werden und derart nach Europa transportiert werden. Importierte E-fuels und LNG/CNG können insbesondere für die Defossilisierung vom Schwerverkehr als Übergangstechnologie eingesetzt werden.

- **Alternative Kraftstoffe - Technologieoffenheit**

Aus Sicht der Verkehrswirtschaft ist es eine absolute Notwendigkeit, alle Möglichkeiten zur Defossilisierung auszuschöpfen. Im Verkehr bedarf es in der Realität eines Bündels an Maßnahmen (Wasserstoff, E-Mobilität, synthetische Kraftstoffe, E-Fuels, etc.). Die Elektromobilität im Bereich des Verkehrs ist zwar wichtig, aber nur ein Teil der Lösung. In Bereichen, wo der Elektroantrieb schwierig umsetzbar ist, können Wasserstoff, synthetische Kraftstoffe (E-Fuels), LNG, CNG und Biokraftstoffe einen wertvollen Beitrag zur Reduktion von CO₂-Emissionen im Verkehr beitragen. Diese Alternativen sind auch für die Bestandsflotten mit Verbrennungsmotor wichtig und müssen unbedingt auch für die Erfüllung von Flottenzielen von LKW anrechenbar bleiben. Entsprechend der Maxime der Technologieoffenheit müssen alternative Kraftstoffe (E-Fuels, H₂, Biokraftstoffe) eine stärkere Anerkennung zur Defossilisierung des Verkehrs finden.

- **Wasserstoff als Zukunftslösung**

Wasserstoffmobilität ist aus Sicht der Verkehrswirtschaft ein vielversprechender Ansatz zur Defossilisierung des Schwerverkehrs. Wasserstoff ist ebenso für die Produktion von nachhaltigen Flugkraftstoffen (SAF) relevant, die für eine grüne Luftfahrt unverzichtbar sind. Wasserstoffmobilität sollte auch auf EU-Ebene stärker forciert werden. Für Wasserstoff als Zukunftslösung werden aber große Mengen an grünem Strom benötigt und sind hohe Investitionen erforderlich. Die Europäische Wasserstoffbank ist eine wichtige Initiative zur Förderung der Wasserstoffproduktion in Europa und des Imports von erneuerbarem Wasserstoff. Allerdings sind die engen Vorgaben der Erneuerbaren-Richtlinie (RED III) für erneuerbaren Wasserstoff, die einzuhalten sind, kritisch zu betrachten, da voraussichtlich auch klimaneutraler und kohlenstoffreduzierter Wasserstoff als Brückenlösungen für das Erreichen unserer Klimaziele notwendig sein werden.

- **European-Energy-Roadmap**

Um für Unternehmen beim Umstieg auf nicht-fossile Kraftstoffe Alternativen zu schaffen, sollte in einer European-Energy-Roadmap festgelegt werden, wann welche Mengen an fossilen Energieträgern von Erneuerbaren substituiert werden und zu welchem Ziel- Preis-Korridor.

6. RED III - Ausbau Erneuerbarer Energie

Stand/Gesetzgebung: Die Richtlinie 2023/2413 wurde am 31. Oktober 2023 im Amtsblatt der EU veröffentlicht.

I. Allgemeine Anmerkungen:

Um bis 2050 klimaneutral zu werden - das EU-Klimagesetz strebt netto-Null Treibhausgasemissionen bis 2050 an - muss Europa sein Energiesystem von Grund umwandeln. Mit der am 20. November 2023 in der Europäischen Union in Kraft getretenen Erneuerbare-Energien-Richtlinie (Renewable-Energy-Directive, RED III) erhöhte die EU die Ziele für den Ausbau erneuerbarer Energien. Mit dieser EU-Richtlinie haben die Mitgliedstaaten dafür Sorge zu tragen, dass der Anteil von Energie aus erneuerbaren Quellen am Brutto-Endenergieverbrauch der EU bis 2030 mindestens 42,5 % beträgt (vorher lag dieses Ziel bei 32 %). Über dieses zwingend vorgeschriebene Maß hinaus sollten sich die Mitgliedstaaten bemühen, gemeinsam ein Gesamtziel der Union für erneuerbare Energie von 45 % zu erreichen. Auch das Sektorziel für den Verkehr wurde erhöht. Die Mitgliedstaaten haben die Wahl zwischen

- der verbindlichen Zielvorgabe, die Treibhausgasintensität im Verkehrssektor durch Nutzung erneuerbarer Energieträger bis 2030 um 14,5 % zu senken, und
- der verbindlichen Zielvorgabe, bezüglich des Endenergieverbrauchs im Verkehrssektor bis 2030 einen Anteil erneuerbarer Energiequellen von mindestens 29 % zu erreichen.

Ein neues verbindliches Unterziel für die Verkehrswende umfasst eine Kombination von strombasierten erneuerbaren Kraftstoffen (RFNBOs) und fortschrittlichen Biokraftstoffen. Dieses Unterziel liegt bei 5,5 Prozent, davon soll 1 Prozent durch RFNBOs abgedeckt werden.

II. Konkrete Vorschläge:

- **Detaillierte Sektorziele im Verkehr hemmen Flexibilität**
Der rasche Ausbau erneuerbarer Energie ist am Weg in Richtung eines klimaneutralen Energiesystems unbestritten notwendig. Jedoch führen detaillierte Sektorziele wie jene für den Verkehr nicht zwangsläufig zu Verbesserungen, sondern können auch die Flexibilität der Mitgliedstaaten hemmen.
- **Leistbare Energiepreise und die Verfügbarkeit erneuerbarer Energie**
Nicht außer Acht gelassen werden darf in diesem Zusammenhang auch die Wettbewerbsfähigkeit der Verkehrsunternehmungen. Leistbare Energiepreise und die Verfügbarkeit erneuerbarer Energie müssen im Zuge der Defossilisierung des Verkehrs gewährleistet sein, wenn Verkehrsunternehmen auf alternative Fahrzeuge umsteigen.
- **Versorgungssicherheit auch andere klimaneutrale Energieformen**
Da Strom ein volatiler Energieträger und nur beschränkt speicherbar ist, ist es wichtig, dass die RED III für die Versorgungssicherheit auch andere klimaneutrale Energieformen (gas- und flüssigförmige) entsprechend berücksichtigt.

- **Keine Verschärfung des Prinzips der Additionalität**

Zu begrüßen ist, dass erneuerbarer Wasserstoff mit der Stärkung der Erneuerbaren Kraftstoffe nicht biogenen Ursprungs (RFNBOs - renewable fuels of non-biological origin) eine stärkere Rolle zukommt. Kritisch ist allerdings, dass in der notwendigen Phase des Markthochlaufs das Prinzip der Additionalität verschärft wird. Dieser Ansatz ist kritisch zu hinterfragen, da insbesondere die Wasserstoffmobilität zur Erreichung der Klimaneutralität einen vielversprechenden Lösungsansatz zur Defossilisierung des Verkehrs darstellt, und deren Hochlauf dadurch verzögert bzw. behindert werden kann.

7. EURO-7

Stand/Gesetzgebungsprozess: Vorschlag für eine Verordnung zur Aufhebung der Verordnung 715/2007 und 595/2009 - KOM/2022/586, Rat und Europäisches Parlament haben eine Einigung gefunden, Verfahrensnummer: 2022/0365/COD

I. Allgemeine Anmerkungen:

Die EU-Kommission hat ihren Vorschlag für eine Verordnung über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich ihrer Emissionen und der Haltbarkeit der Batterien, die Euro-7-Norm, vorgelegt.

Wir begrüßen, die gegenüber dem Kommissionsvorschlag gemäßigte Position des Rates, der ein ausgewogenes Verhältnis zwischen strengen Emissionsanforderungen für Fahrzeuge und zusätzlichen Investitionen der Industrie anstrebt. In der allgemeinen Ausrichtung werden die bestehenden Emissionsgrenzwerte und Testbedingungen für leichte Nutzfahrzeuge beibehalten. Bei schweren Nutzfahrzeugen sollen die Emissionsgrenzwerte gesenkt und die Testbedingungen geringfügig geändert werden. Euro 7 enthält auch eine spezielle Bestimmung für Stadtbusse.

Das Europaparlament stimmte den von der Kommission vorgeschlagenen Grenzwerten für Schadstoffemissionen von Personenkraftwagen zu und schlug eine zusätzliche Unterteilung der Emissionen in drei Kategorien für leichte Nutzfahrzeuge auf der Grundlage ihres Gewichts vor. Es schlug auch strengere Grenzwerte für Abgasemissionen vor, die im Labor und unter realen Fahrbedingungen für Busse und schwere Nutzfahrzeuge gemessen werden.

Das Parlament möchte auch die Berechnungsmethoden und Grenzwerte der EU für Bremspartikelemissionen und Reifenabrieb an internationale Standards angleichen, die derzeit von der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa entwickelt werden. Die neuen Euro-7-Grenzwerte sollen außerdem erst Mitte 2030 statt 2025 in Kraft treten. Verschärft werden die Grenzwerte für Busse und Lastwagen. So soll der Stickoxidausstoß um 56 Prozent sinken. Auch das soll jedoch erst von Mitte 2031 anstatt 2027 gelten. Keine Mehrheit fand ein Vorstoß, im Rahmen der Euro-7-Grenzwerte den Einsatz von klimaneutralen Kraftstoffen (E-Fuels) zu verankern.

II. Konkrete Vorschläge:

- **Keine Verschärfung der Abgasnormen**

Aus Sicht der Bundessparte Transport und Verkehr sind deutliche Verschärfungen der Abgasnormen, wie im ursprünglichen Vorschlag der Kommission vorgesehen, kritisch zu sehen. Denn dies würde die Fahrzeuge erheblich verteuern und der Verkehrswirtschaft spürbare Zusatzkosten für Lkw und Busse verursachen. Dies verstärkt den Wettbewerbsdruck auf die heimische Verkehrswirtschaft. Vor allem die Logistikbranche steht bereits jetzt im harten internationalen Wettbewerb mit Nachbarländern, die andere Strukturen, Lohnstrukturen und Lohnnebenkosten aufweisen.

Gerade in Zeiten des Arbeitskräftemangels und extrem hoher Energiepreise, kommt eine - mit dem EURO-7-Vorschlag verbundene - Verteuerung zu einem ungünstigen Zeitpunkt. Auch könnte damit Geld für den Ausbau alternativer Antriebe fehlen. Denn wenn die Fahrzeughersteller in die Entwicklung der Euro-7-Norm investieren müssen, hemmt dies möglicherweise Investitionen in neue Technologien.

Die Bundessparte Transport und Verkehr begrüßt daher jene Änderungsvorschläge von Rat und Parlament, die mehr Ausgewogenheit in die Euro-7-Regelung bringen. Unzumutbare Verschärfungen zu Lasten der Wirtschaft sind abzulehnen. Vielmehr sind die Abgasnormen maßvoll und kontinuierlich im Laufe der Zeit weiterzuentwickeln und zu verbessern, und ist der Wirtschaft entsprechend Zeit für die Anpassung und Umsetzung zu geben.

8. Count Emissions EU

Stand/Gesetzgebungsprozess: Vorschlag für eine Verordnung - KOM (2023) 441, das Plenum im Europäischen Parlament legte seine Position am 10. April 2024 fest. Der Rat fand seine Allgemeine Ausrichtung am 4. Dezember 2023, Verfahrensnummer: 2023/0266/COD

I. Allgemeine Anmerkungen:

Der Vorschlag der Kommission über die Bilanzierung von Treibhausgasemissionen ist Teil des Pakets zur Ökologisierung des Güterverkehrs und zielt darauf ab, die Berechnung des Kohlenstoff-Fußabdrucks des Güterverkehrs einfacher und genauer zu gestalten. Die Berechnung von Treibhausgasemissionen von Verkehrsdienstleistungen soll damit harmonisiert und transparent gemacht werden. Sie kann sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr angewendet werden und soll den Verkehrsnutzern nachhaltige Entscheidungen ermöglichen.

Der Rat hat einige Änderungen an dem Vorschlag vorgenommen, die in erster Linie darauf abzielen,

- eine **Doppelung von Vorschriften** für die Verbuchung von Treibhausgasemissionen im Rahmen mehrerer EU-Rechtsvorschriften zu vermeiden,
- die **Umsetzung** der Verordnung durch KMU zu erleichtern,
- umfassende und präzise **Datenbanken mit Standardwerten** für Emissionsintensität und Emissionsfaktoren einzurichten,
- den Mitgliedstaaten die Möglichkeit zu geben, strengere Vorschriften für inländische Beförderungen - mit Ausnahme der von KMU durchgeführten Beförderungen - anzuwenden.

Damit wird unseren Bedenken Rechnung getragen. Denn es ist davon auszugehen, dass auch KMU indirekt über ihre Lieferkette von den Berichtspflichten betroffen sein werden, auch wenn sie nicht selbst zur Berichterstattung verpflichtet sind. Durch die indirekte Einbeziehung in die unternehmerische Nachhaltigkeitsberichterstattungspflicht wird die Methodik zur Berechnung der verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen für die überwiegende Mehrheit der Unternehmen zukünftig relevant werden. So kann der quasi freiwillige Charakter sehr schnell zu einer De-facto-Pflicht für KMU werden. Die vorgesehenen Erleichterungen für KMU sind daher zu begrüßen.

Forderungen des Rats

- Die Mitgliedstaaten können die Verwendung von **Primärdaten** für Transportvorgänge vorschreiben, die in ihrem Hoheitsgebiet beginnen und enden. Dies gilt für Unternehmen, deren Mitarbeiterzahl einen bestimmten, im nationalen Recht festgelegten Schwellenwert überschreitet. Die Anforderung gilt nicht für grenzüberschreitende Transportvorgänge, einschließlich Transitvorgänge durch das eigene Hoheitsgebiet, und für KMU.
- Die Kommission muss binnen 42 Monate nach Inkrafttreten der Verordnung eine zentrale **EU-Datenbank mit Standardwerten** für die Emissionsintensität fertigstellen.

- Binnen 36 Monate nach Inkrafttreten der Verordnung muss die Europäische Kommission ein **Berechnungstool** zur Berechnung der Treibhausgasemissionen entwickeln.
- Von einem Unternehmen generierte **Ausgabedaten** können unter bestimmten Umständen auch nach der Erbringung einer Transportdienstleistung **offengelegt** werden.
- Ein Jahr vor dem Geltungsbeginn der Verordnung muss die Europäische Kommission **Leitlinien** verabschieden, um eine breite Anwendung der **ISO-Norm 14083** zu fördern. Dies soll KMU bei der Umsetzung der Verordnung unterstützen.

II. Konkrete Vorschläge:

Aus Sicht der Verkehrswirtschaft sind insbesondere noch zwei Schwachstellen zu adressieren:

- **Regelung zur Inkludierung von Subunternehmen bei Bilanzierung von Emissionen**
Es fehlt eine klare Regelung, wie Subunternehmer:innen in der **Bilanzierung** von Treibhausgasemissionen zu berücksichtigen sind. Die Vergabe von Subaufträgen ist im Transport häufig. Es muss daher klargestellt werden, dass ein großes Unternehmen, das seine Berichterstattung auf Primärdaten stützt, Sekundärdaten für kleine Subunternehmer:innen verwenden darf. In den meisten Fällen handelt es sich bei kleinen Subunternehmen um Kleinstunternehmen, die nicht über das erforderliche Fachwissen oder die erforderlichen Ressourcen zur Datenerhebung sowie zur Berechnung und Offenlegung ihrer Treibhausgasemissionen verfügen.
- **Regelung für Überprüfung der Ausgangsdaten**
Die Überprüfung der Ausgangsdaten ist noch nicht hinreichend geregelt. Sobald ein Unternehmen seine Treibhausgasemissionen berechnet hat, müssen diese von einer Konformitätsbewertungsstelle überprüft werden, um sicherzustellen, dass sie den Anforderungen entsprechen. Der aktuelle Text bedarf hinsichtlich der Rolle der Konformitätsbewertungsstellen einer Klarstellung. Wir gehen davon aus, dass nicht gewollt sein kann, dass für jede einzelne Fahrt eines Verkehrsdienstleisters eine Bestätigung mit „Stempel“ erforderlich ist, dass die Emissionen jeweils korrekt gezählt wurden. Dies sollte bereits jetzt aus dem Verordnungstext klar hervorgehen, der derzeit nur vorsieht, dass die Kommission Regeln für das Überprüfungsverfahren zu einem späteren Zeitpunkt zu erlassen hat.
- **Regelung für eine Lebenszyklus-Betrachtung**
Die Berechnungsmethode sollte Treibhausgas-Emissionen über den gesamten Lebenszyklus hinweg betrachten. Diese Forderung, die Anfang 2024 vom Europäischen Parlament aufgestellt wurde, ist zu unterstützen. Es müssen auch CO₂-Emissionen berücksichtigt werden, die bei der Produktion von Materialien entstehen. Wenn man die Produktion oder das Recycling eines Fahrzeuges in die Methodik einbezieht, werden produktionsbedingte CO₂-Emissionen von Materialien oder Komponenten, die außerhalb Europas produziert wurden, mitberücksichtigt. Die Berücksichtigung des Ansatzes ermöglicht es, die Umweltauswirkungen des Transportes umfassend zu erfassen und zu bewerten. Dadurch kann mehr Kostenwahrheit entstehen, was dazu führen kann, dass mehr europäische statt EU-ausländische Komponenten nachgefragt werden.

9. Einbeziehung flüssiger und gasförmiger Bio-Treibstoffe

Stand/Gesetzgebungsprozess: Vorschlag der Kommission für Verschärfung der CO₂-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge und die Einbeziehung von Meldepflichten, Trilogieeinigung fand am 17.04.2024 statt, Verfahrensnummer: 2023/0042/COD

I. Allgemeine Anmerkungen:

Biokraftstoffe und synthetische Kraftstoffe (E-Fuels) spielen eine wichtige Rolle bei der Defossilisierung des Straßenverkehrs. Das Europäische Parlament befürwortet in seiner Position zu CO₂-Emissionsgrenzwerte für neue schwere Nutzfahrzeuge den Einsatz CO₂-neutraler Kraftstoffe, die zur Beschleunigung der Mobilitätswende beitragen sollen. Die Kommission soll ein Jahr nach Inkrafttreten der Verordnung eine Methodologie für die Zulassung von LKWs vorlegen, die mit 100 Prozent E-Fuels oder Biokraftstoffen betrieben werden. Denn CO₂-neutrale Kraftstoffe wie Biogas, Biokraftstoffe oder synthetische Kraftstoffe können zu erheblichen CO₂-Reduktionen und zur Verbesserung der Luftqualität beitragen und spielen eine Schlüsselrolle bei der Mobilitätswende. Das Europäische Parlament sieht CO₂-neutrale Kraftstoffe damit als Teil der Lösung für die Defossilisierung des Verkehrs. Dies gilt vor allem für jene Fälle, in denen E-LKWs oder H₂-LKWs nicht oder nur schwer einsetzbar sind. Das Parlament fordert auch einen CO₂-Korrekturfaktor, um den Beitrag von CO₂-neutralen Kraftstoffen zur Reduktion von CO₂-Emissionen messen zu können. Damit bleibt nach der Position des Parlaments die Tür für Biokraftstoffe oder E-Fuels in LKWs offen.

In der Erneuerbaren-Richtlinie (RED II und der kürzlich beschlossenen und umzusetzenden RED III) tritt die EU-Kommission aufgrund von Umweltbedenken dafür ein, pflanzenbasierte Biokraftstoffe zu begrenzen. Die EU-Kommission will die Verwendung von Biokraftstoffen auf Pflanzenbasis wie Bioethanol oder Biodiesel reduzieren, um sicherzustellen, dass der Druck auf die Landnutzung begrenzt wird. Stattdessen fördert die EU-Kommission Elektroautos und sogenannte fortschrittliche Biokraftstoffe, etwa aus Abfällen sowie land- und forstwirtschaftlichen Reststoffen. Dennoch gewinnt E10 in Österreich und den anderen EU-Mitgliedsstaaten zunehmend an Boden, um die Klimaziele erfüllen zu können.

II. Konkreter Vorschlag:

Einsatz von alternativen Kraftstoffen im Verbrennungsmotor

Um die Klimaziele im Verkehr zu erreichen, braucht es - neben dem weiteren Hochlaufen der E-Mobilität - den Einsatz erneuerbarer Kraftstoffe mit geringerem CO₂-Fußabdruck. Zentral für die Defossilisierung des Verkehrssektors ist der Einsatz von alternativen Kraftstoffen im Verbrennungsmotor. Der Hochlauf dieser Bio- und synthetischen Treibstoffe sollte daher durch eine ehrgeizige, aber realistische Beimengungsquote von nachhaltigen Kraftstoffen unterstützt werden. Eine verstärkte Beimengung von nachhaltigen CO₂-neutralen Kraftstoffen (z.B. Biokraftstoffe Generation I, II, und III sowie RFNBOs und RCFs) kann den CO₂-Ausstoß der Flotte deutlich senken.

10. Abkehr vom Verbrenner-Verbot PKW

Stand/Gesetzgebungsprozess (CO₂-Emissionsgrenzwerten bei PKW und LNF): Verordnung 2023/851 vom 19. April 2023 zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/631 in Bezug auf die Verschärfung der CO₂-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und neue leichte Nutzfahrzeuge.

I. Allgemeine Anmerkungen zu CO₂-Emissionsgrenzwerten bei PKW und LNF:

Mit der EU-Verordnung 2023/851 vom 19. April 2023 werden CO₂-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge verschärft. Danach sollen neue PKW und leichte Nutzfahrzeuge ab 2035 emissionsfrei werden. Das bedeutet faktisch ein „Aus des Verbrennerautos“. Deutschland drängte die Kommission zuvor einen Vorschlag zu unterbreiten, wonach Fahrzeuge zuzulassen sind, die über das Jahr 2035 hinaus „ausschließlich mit CO₂-neutralen Kraftstoffen“ betrieben werden. Damit sollen Verbrennerautos nach 2035 mit E-Fuels betrieben werden können. Hinter den Kulissen wurde eine Einigung zwischen Deutschland und der Europäischen Kommission erzielt, um die neuen CO₂-Normen am Leben zu erhalten. Die EU-Kommission garantierte einen Gesetzesmechanismus, der den Weg dafür ebnet würde, dass mit CO₂-neutralen Kraftstoffen angetriebene Fahrzeuge nach 2035 legal erworben werden können.

Stand/Gesetzgebungsprozess (CO₂-Emissionsgrenzwerten bei schweren Nutzfahrzeugen): Vorschlag der Kommission für neue Emissionsgrenzwerte bei schweren Nutzfahrzeugen. Trilogieeinigung fand am 17.04.2024 statt, Verfahrensnummer: 2023/0042/COD

II. Allgemeine Anmerkungen zu CO₂-Emissionsgrenzwerten bei schweren Nutzfahrzeugen (LKW und Busse):

Im Februar 2023 veröffentlichte die Kommission einen Vorschlag für neue Emissionsgrenzwerte bei schweren Nutzfahrzeugen. Diese sehen für neue LKW 45% Emissionsminderung ab 2030, 65% ab 2035 und 90% ab 2040. Zudem sieht der Vorschlag bei neuen Stadtbussen ab dem Jahr 2030 eine Emissionsminderung von 100% vor.

Das Parlament bestätigt in seinem Standpunkt die von der Kommission vorgeschlagenen Emissionsreduktionsziele und fordert die Kommission auf, eine Methodik für die Zulassung schwerer Nutzfahrzeuge zu entwickeln, die ausschließlich mit CO₂-neutralen Kraftstoffen betrieben werden. Damit sollen neben Elektro- und Wasserstoff-LKW künftig auch LKW zugelassen werden, die ausschließlich mit E-Fuels oder Biokraftstoffen betrieben werden. Mit den verschärften CO₂-Emissionsreduktionsvorgaben sollen Anreize geschaffen werden, um den Anteil emissionsfreier schwerer Nutzfahrzeuge, die in der Union auf den Markt gebracht werden, zu erhöhen.

Sollten die Ziele in Kraft treten, würde dies bedeuten, dass emissionsfreie Lkw und Busse, die beispielsweise mit Strom oder Wasserstoff betrieben werden, einen zunehmenden Anteil des Angebots der Hersteller ausmachen würden. Verbrennungsmotoren würden damit im Laufe der Zeit zurückgehen.

Auch der Rat unterstützt in seinem Standpunkt die von der Europäischen Kommission vorgeschlagenen CO₂-Reduktionsziele. Das 100 Prozent-Ziel für Busse wurde allerdings auf 2035 verschoben.

III. Konkrete Vorschläge:

- **Technologieoffenheit**

Bei der Defossilisierung des Verkehrssektors müssen der Grundsatz der Technologieoffenheit stärker berücksichtigt werden. Ein Verbot des Verbrennungsmotors ist abzulehnen, da die Technologie kein CO₂ verursacht, sondern der Kraftstoff. Um die CO₂-Minderungsziele zu erreichen, muss ein breites Bündel an Technologien und Energieträgern genutzt werden. Hierzu zählen neben der batteriebetriebenen Elektromobilität auch der Einsatz von wasserstoffbetriebenen Fahrzeugen sowie die Nutzung von modernen Verbrennungsmotoren angetrieben durch Biokraftstoffe, synthetischen Kraftstoffen oder Wasserstoff. Jede dieser Technologien wird ihren Beitrag leisten, in Summe braucht es ein breites Technologie-Portfolio.

- **Revision des Verbrennerverbots für PKW**

Falls es gelingt, bei der Einigung betreffend die CO₂-Emissionsgrenzwerte für LKW den technologieoffenen Ansatz durchzusetzen, wäre als nächster Schritt anzudenken, unter einer neuen Kommission das Verbrennerverbot für PKW mit der Revision 2026 zu „reparieren“.

11. Begleitende Forderungen zur Defossilisierung im Verkehr

I. Allgemeine Anmerkungen:

In Anknüpfung an den Green Deal wird der Weg eines grünen Überganges auch in den nächsten Jahren in der Europäischen Union fortgesetzt werden. Die EU-Energie- und Klimaziele werden in Einklang mit dem Ziel einer langfristigen Wettbewerbsfähigkeit zu bringen sein, damit die Defossilisierung des Verkehrs in Zukunft gelingen kann.

Zukünftige Legislativ- und Umsetzungsvorhaben müssen den Grundsatz der Technologievelfalt stärker berücksichtigen, wenn die Transformation des Verkehrssektors erfolgreich sein soll. Es wird daher notwendig sein, die Potenziale alternativer Kraftstoffe wie E-Fuels, Wasserstoff und Biokraftstoff zu heben.

Auch die Ukraine spielt auch aufgrund ihres Potenzials zur Erzeugung von grünem Wasserstoff eine bedeutsame Rolle beim Übergang zu einer grünen Wirtschaft. Zudem ist die politische und wirtschaftliche Integration der Ukraine in die EU-27 ein wichtiges Ziel.

II. Konkrete Vorschläge:

Energieinfrastruktur in der Ukraine ausbauen

Beim Wiederaufbau der Ukraine ist die Chance zu nutzen, die bestehende Pipeline Infrastruktur nach Österreich mit in der Ukraine produziertem grünem Wasserstoff zu füllen.

- Unterstützung wirtschaftlicher Investments, die einen raschen Ausbau der Energieinfrastruktur der Ukraine gewährleisten.
- Künftige Investitionen sollten gezielt auch in die Erneuerung und die Umrüstung der Gasnetzinfrastruktur in der Ukraine fließen, damit diese adaptiert und „fit“ für Transporte mit grünem Wasserstoff gemacht wird. Die weitere Integration der Ukraine in den Europäischen Binnenmarkt und die Schaffung attraktiven Wirtschaftsumfeldes würden derartige Investitionen beschleunigen.

Förderungen ausbauen

Dazu sind Förderungen und Finanzierungen als Anreiz entsprechend zu erhöhen und hierfür auf europäischer Ebene die geeigneten Rahmenbedingungen zu schaffen:

- Effizienzsteigerung von bestehenden Technologien durch Förderung von **Brückentechnologien** zur Erreichung der CO₂-Neutralität
- Förderung der industriellen Produktion von **eFuels**.
- Ermöglichung einer Erhöhung der nationalen Förderungen für alternative Antriebe im Transportbereich (beispielsweise in Österreich durch **EBIN und ENIN**)
- **Berücksichtigung der Art des Kraftstoffes bei Infrastrukturmaut**
Die Wegekostenrichtlinie (EU) 2022/362 sieht zwar vor, dass Mitgliedstaaten für die Infrastrukturbenutzung eine Gebühr erheben können, die entsprechend den CO₂-

Emissionen des Fahrzeugs differenziert werden muss. Um angemessene Anreize zu setzen und die Wirtschaftlichkeit alternativer Kraftstoffe zu erhöhen, sollte unseres Erachtens verpflichtend Rücksicht auf die Art des getankten Kraftstoffes genommen werden, sodass alternative Kraftstoffe wesentlich entlastet werden.

- Förderungen für den Ausbau der **Wasserstoff-Infrastruktur** innerhalb der EU
- **Förderung von innovativer Logistik (*Green Logistics*)**
Stärkere und gezieltere Förderung von **innovativer Logistik (*Green Logistics*)**. Beispiele dafür sind u.a. die Unterstützung von Innovationen bis zur Marktreife, Förderung alternativer Antriebstechnologien, verbesserte Aerodynamik und erleichterte Typisierung.
- **Flottenförderprogramm für die Binnenschifffahrt im Güter- und Personenverkehr**
Durch gezielte Forschungs- und Förderschwerpunkte sollte ein vorzeitiger Umstieg auf die neueste Schiffstechnologie ermöglicht werden. Bestehende Förderprogramme zur umweltfreundlichen Flottenmodernisierung sind fortzusetzen und auszubauen, da in der Personenschifffahrt eine Motorumrüstung eines Fahrgastschiffes überhaupt nicht gefördert wird. Die Leistungs- und Wettbewerbsfähigkeit der heimischen Schifffahrt könnte somit erhöht werden. Dies kann jedoch nur durch Impulsförderungen der öffentlichen Hand erfolgen, da die einzelnen Schifffahrtsunternehmen dazu allein nicht in der Lage sind.

12. Ökologisierung der Unternehmensflotten (Greening corporate fleets)

Stand/Gesetzgebungsprozess: Die Kommission hat am 6.2.2024 eine öffentliche Konsultation zu „Greening Corporate Fleets“ gestartet, die am 8.7.2024 endet.

I. Allgemeine Anmerkungen

Die Initiative zur „Ökologisierung der Unternehmensflotten“ zielt darauf ab, die Umstellung auf emissionsfreie Fahrzeuge bei Unternehmensflotten zu beschleunigen. Der Verkehrssektor soll damit zur Erreichung der Klimaziele beitragen. Die Konsultation dient zunächst dazu, den aktuellen Stand des Unternehmensflottenmarktes zu analysieren, Herausforderungen und mögliche Handlungsfelder zu erkennen und Best-Practice-Beispiele zu sammeln. Die Anschaffung eines Fahrzeuges folgt bei Betrieben (Firmenwagen, Mietflotten, Taxiunternehmen, große Logistik LKW-Flotten) anderen Kriterien als bei einem Privatkauf. Unternehmen haben andere betriebliche Anforderungen und unterschiedliche Bedarfe an die Ladeinfrastruktur. Als Lösung zur Steigerung des Anteils von emissionsfreien Fahrzeugen in den Betrieben kommen unterschiedliche Maßnahmen in Betracht, wie steuerliche Anreize, bestimmte Vorteile (Nutzung von Fahrstreifen nur für emissionsfreie Fahrzeuge, Zutritt zu bestimmten Verkehrszonen nur für emissionsfreie Fahrzeuge), freiwillige Maßnahmen aber auch verpflichtende Maßnahmen (verpflichtender Anteil an emissionsfreien Fahrzeugen bei einer Neuanschaffung oder verpflichtender Anteil an emissionsfreien Fahrzeugen in der Unternehmensflotte).

II. Konkrete Vorschläge

Die Bundesparte Transport und Verkehr lehnt verpflichtende Vorgaben für Flottenbetreiber zum Ankauf emissionsfreier Fahrzeugflotten („Ökologisierung“ der Unternehmensflotte) ganz entschieden und strikt ab. Eine derartige Verpflichtung würde einen unverhältnismäßigen Eingriff in das Eigentumsgrundrecht eines Fahrzeugflottenbetreibers darstellen. Derartige Verpflichtungen sind auch keine Garantie für die Ökologisierung von Unternehmensflotten. Vielmehr könnten kleinere, finanzschwache Fahrzeugflottenbetreiber aus finanziellen Gründen vom Markt verdrängt werden, da sich viele KMU den Kauf teurer emissionsfreier Fahrzeuge nicht leisten können. Freiwillige Ansätze und Anreizsysteme sind als Mittel der Wahl zu bevorzugen. Anstelle von Verpflichtungen sollten die Verbesserung der Rahmenbedingungen, Anreize für die Anschaffung von emissionsfreien Fahrzeugen und die Verbesserung der alternativen Infrastruktur Vorrang haben. Unabhängig von der Art der freiwilligen Anreize ist es entscheidend, dass diese nichtdiskriminierend und über alle Flottengrößen hinweg einheitlich angewendet werden.

Infrastruktur und Kombierter Verkehr

13. TEN-V Ausbau und Koordinierung von Baumaßnahmen im Kernnetz

Stand/Gesetzgebungsprozess: Angepasster Vorschlag im Februar 2022 zur Änderung der Verordnungen 913/2010 und 1153/2021 und Aufhebung der Verordnung 1315/2013 - KOM (2022) 384, Parlament und Rat konnten im Dezember 2023 eine vorläufige Trilog-Einigung erzielen, Verfahrensnummer: 2021/0420 (COD)

I. Allgemeine Anmerkungen:

Wir ersuchen, um eine zeitnahe Fertigstellung des TEN-V-Netzes und der notwendigen Zugangswege zu den TEN-V-Achsen durch die Mitgliedstaaten. Die für Österreich direkt relevanten Korridore im TEN-Kernnetz (2030) und erweiterten Kernnetz (2040) sind:

- Baltisch/Ostsee - Adriatische Korridor (Südstrecke- inkl. Nordbahn)
- Skandinavisch - Mediterrane Korridor (Brennerkorridor)
- Rhein - Donau Korridor (Weststrecke inkl. Ostbahn)
- Orient - Ostmediterrane Korridor (Nordbahn und Ostbahn)
- Alpen - Westbalkan Korridor (Tauern und Pyhrn-Schober Achse)

Bei Infrastrukturmaßnahmen - insbesondere in den genannten Güterverkehrskorridoren - sind Verzögerungen durch Mitgliedstaaten hintanzuhalten.

Vor dem Hintergrund der Bemühungen auf europäischer Ebene den intermodalen Güterverkehr und insbesondere den kombinierten Verkehr mit Anreizen zu fördern, um den Anteil der Güterbeförderung auf der Schiene zu erhöhen, muss ein möglichst reibungsloses Funktionieren der wichtigen Güterverkehrskorridore im Kernnetz und erweiterten Kernnetz gewährleistet sein. Lange Ausfälle und Störungen im Schienennetz konterkarieren diese Zielsetzung.

Für notwendige Sanierungsvorhaben in den wichtigen Güterverkehrskorridoren sind in der Projektierung, im Ausschreibungs- und Vergabeverfahren (Baulosdimension, Zuschlagskriterium - Zeit, usw.) und der Baudurchführung alle Möglichkeiten auszuschöpfen, um eine beschleunigte Abwicklung sicherzustellen. So soll es etwa im Rahmen der Sanierungsmaßnahmen im wichtigen Korridorabschnitt Nürnberg - Regensburg und Obertraubling - Passau ab 2026 zu einer mehrmonatigen (9 Monate) Schließung kommen, ohne dass ausreichende Kapazitäten auf Ausweichruten zur Verfügung stehen. Dies würde für den Wirtschaftsstandort Österreich schwerwiegende Nachteile mit sich bringen.

II. Konkrete Vorschläge:

Wir schlagen daher Folgendes vor:

- **Schaffung eines Konsultations- und Überwachungsmechanismus bei Sanierungs- und Instandhaltungsarbeiten** im hochrangigen Schienennetz zur Vermeidung langer Bauzeiten und Schienennetz-Ausfällen. Vorausschauendes und steuerndes

Kapazitätsmanagement auf Ausweichrouten sowie Monitoring der Mehrkosten auf EU-Ebene. Um dieser Aufgabenstellung nachkommen zu können, sollten die Mitgliedsstaaten verpflichtend Mehrjahres-Pläne bekanntgeben müssen, die die Bau- und Sanierungsmaßnahmen bei sichergestelltem Finanzierungsrahmen definieren.

- **Zulaufstrecken zum Brenner-Basistunnel**

Besonders wichtig ist ein zügiger Ausbau der Zulaufstrecken zum **Brenner-Basistunnel**, denn ohne ausreichende Verbindungen mit Zulaufstrecken auf deutschem und italienischem Gebiet können die Kapazitäten des Tunnels nicht genutzt werden.

14. Kombierter Verkehr

Stand/Gesetzgebungsprozess: Vorschlag zur Änderung der Verordnung 2020/1056 und der Richtlinie 92/106/EEC - KOM (2023) 702, Allgemeine Ausrichtung des Rats für Juni geplant, Ausschussbericht frühestens für Herbst 2024 erwartet, Verfahrensnummer: 2023/0396/COD

I. Allgemeine Anmerkungen:

Die Bundessparte für Transport und Verkehr sieht in der Stärkung des Kombierten Verkehrs eine ihrer obersten Prioritäten. Für die Erreichung der auf EU-Ebene gesetzten ambitionierten Klimaziele im Verkehrssektor ist der Ausbau und die Optimierung des Kombierten Verkehrs essenziell.

Weiters möchten wir die nachfolgenden Ansätze zur Förderung des Kombierten Verkehrs hervorheben:

- Die **Rahmenbedingungen** für den Kombierten Verkehr sind grundsätzlich so zu gestalten, dass sie bei den Akteuren, nämlich der verladenden Wirtschaft wie auch der Verkehrswirtschaft, Zuspruch finden, verkehrsträgerübergreifend Transporte durchzuführen. Wichtig ist dabei die **trimodale Verknüpfung** von Straße, Schiene und Wasserstraße im Sinne der Komodalität.
- **Terminalausbau für den Güterumschlag** ist voranzutreiben und nachhaltig finanziell zu fördern. Dringend erforderlich ist in diesem Zusammenhang die Beschleunigung von Genehmigungsverfahren.
- **Finanzielle Förderungen** durch die Mitgliedstaaten sind deutlich zu erhöhen, insbesondere in den Bereichen Ausbau und Neuansiedelung von Terminals und Anschlussbahnen, Investitionen in Transportgeräte wie kranbare Sattelaufleger, Containerprämien, Investitionen in innovative Systeme und Technologien, etc. Auf EU-Ebene sind die Rahmenbedingungen für den Entfall bzw. die unbefristete Senkung des **Infrastrukturbenützungsentgelts** zu schaffen.
- **Bahnverbindungen zu Seehäfen** in Nord- und insbesondere Südeuropa sind auszubauen. Von EU-Seite ist darauf zu achten, dass die Mitgliedstaaten das TEN-Netz den Plänen entsprechend auch tatsächlich ausbauen. So kommt es beispielsweise bei den Zulaufstrecken zum Brennerbasistunnel in den Nachländern Österreichs zu Verzögerungen, wodurch die volle Nutzung der Kapazität des Tunnels verzögert wird.
- Die Verlagerung von Güterverkehr auf die Schiene erfordert den **Ausbau der Bahninfrastruktur** und die Förderung von intermodalen Terminals und Anschlussbahnen in Verbindung mit einer Innovations- und Automatisierungsoffensive. Bestehende Nadelöhre sind durch vierspurigen Ausbau zu beseitigen. Bei Infrastrukturmaßnahmen von gesamteuropäischer Bedeutung sind Verfahrensverzögerungen durch Mitgliedstaaten hintanzuhalten.

- Konkret bedarf es des verstärkten Einsatzes von Innovationen wie der **Digitalisierung** der Bestellvorgänge und Betriebsabwicklung und des Abbaus von Betriebshemmnissen bei Grenzüberritten.
- Jährliche **technische Überprüfung von Anhängern** unabhängig vom Land der Zulassung des Anhängers unionsweit durchführbar machen, dies wäre für den kombinierten Verkehr förderlich, da insbesondere Aufleger dadurch flexibler und effizienter auf anderen Transportmitteln (Bahn und Schiff) befördert werden können, ohne dass sie zwischendurch länger als notwendig aus dem Transportgeschehen abgezogen werden müssen.
- **Inhaltliche Abstimmung** der in Überarbeitung befindlichen EU-Richtlinie 92/106/EWG über den Kombinierten Verkehr mit der zu ändernden EU-Richtlinie 96/53/EG zur Änderung der Maße und Gewichte im Straßenverkehr.

II. Konkrete Vorschläge:

Intermodaler Güterverkehr, Berechnung externer Kosten und Aggregierte Daten

Im Hinblick auf die vorgeschlagenen Änderungen merken wir an:

- **Berechnungsmethodik überdenken**
Wir erhoffen uns eine kritischere Haltung zum systemischen Ansatz und zur **Berechnungsmethodik** der externen Kosten. Es ist jedenfalls zu beachten, dass die Definition der externen Kosten im Einklang mit der Wegekostenrichtlinie steht. Alternative Methoden zur Definition des Kombinierten Verkehrs sollten geprüft werden.
- **Befreiung von Wochenend-, Nacht- und Feiertagsfahrverboten**
In Kombination mit der Schiene als Haupttransportweg kann die Befreiung des Straßenverkehrs von **Wochenend-, Nacht- und Feiertagsfahrverboten** ein hilfreiches Instrument sein, um die Nutzung der Terminal- und Schieneninfrastrukturkapazität zu optimieren, wenn die entsprechenden Kontrollen zur Sicherung des fairen Wettbewerbs sichergestellt sind.
- **Befreiung von Fahrverboten im Hafenhinterland**
Eine Befreiung des Straßenverkehrs von **Fahrverboten auch im Hafenhinterland** (Kurzstreckenseeverkehr) wird jedoch zu einem großen Wettbewerbsnachteil für die Schiene führen und wird daher kritisch gesehen.
- **Zulassung nicht kodifizierter intermodaler Ladeeinheiten**
Der derzeitige Vorschlag enthält keine Option für die Zulassung **nicht kodifizierter intermodaler Ladeeinheiten**, wie z. B. nicht kranbare Sattelaufleger.
- **Schienenkompatibilität von Straßenfahrzeugen**
Es bedarf klarer Vorgaben für die **Schienenkompatibilität von Straßenfahrzeugen** (Kranbarkeit, Formen, Größen etc.).

- **Klare Regelungen für staatliche Beihilfen**

Weiters bedarf es klarer Regelungen für **staatliche Beihilfen** (Beihilfen zur Verringerung der externen Kosten, Interoperabilitätsbeihilfen, Investitionsbeihilfen für Anlagen) in der Richtlinie 92/106/EWG über den Kombinierten Verkehr und/oder in den derzeit überarbeiteten Leitlinien für staatliche Beihilfen im Eisenbahnsektor.

- **Zu- und Ablaufstrecken durch regionale Anbieter**

Aktuell bestehen beim grenzüberschreitenden kombinierten Verkehr für die Zu- und Ablaufstrecken im Straßenverkehr Ausnahmen von den Kabotagebestimmungen. Leider ist im aktuellen Richtlinienentwurf für die Änderung der Kombiverkehrs-RL keine Abkehr dieser Praxis angedacht.

Doch gerade diese kürzeren Zu- und Ablaufstrecken würden sich besonders für Zero-Emissions-Vehicles („ZEV“) eignen, die im grenzüberschreitenden Güterverkehr allerdings noch zu selten zum Einsatz kommen. Wir schlagen daher vor, die aktuelle Praxis der Liberalisierung der Kabotage im Bereich der Zu- und Ablaufstrecken im Straßenverkehr zu überdenken und den Anteil des Straßenverkehrs am kombinierten Verkehr den herkömmlichen Kabotageregeln zu unterwerfen.

Durch die Schaffung von Anreizen für regionale Anbieter, ZEV für den Vor- und Nachlauf einzusetzen und damit grüne Technologien zu adaptieren, kann ein entscheidender Beitrag zur Defossilisierung des Güterverkehrs geleistet werden. Zudem trägt man auch zur Stärkung der regionalen Wirtschaft bei.

Harmonisierung & Digitalisierung

15. Single European Sky II plus

Stand/Gesetzgebungsprozess: Vorschlag vom 22.9.2020 - KOM (2020) 579, Trilogieeinigung fand im März 2024 statt, Verfahrensnummern: 2020/0264/COD und 2013/0186/COD.

I. Allgemeine Anmerkungen:

Wir begrüßen die Initiative der Kommission zur Single European Sky 2+ und hoffen auf eine rasche Umsetzung. Während die europäische Luftverkehrsindustrie stark kämpft, um ihren Anteil auf dem Weltmarkt zu verteidigen, ist die längst überfällige Integration des europäischen fragmentierten und ineffizienten Flugverkehrsmanagementsystems unerlässlich. Eine Stärkung des Rechtsrahmens durch SES 2+ hilft, diese Ineffizienzen zu beseitigen und das europäische Luftraum- Management (ATM) zu verbessern.

Wir unterstützen daher nachdrücklich die Initiative SES 2+ insbesondere die geplante Entflechtung der Support-Services und die stärkere Einbeziehung der Luftraumnutzer in die strategischen Investitionsentscheidungen von Flugsicherungsorganisationen.

Wir begrüßen zudem die FRA-Initiativen (Free Route Airspace), die es den Nutzern ermöglichen, ihre Flugroute zwischen einem definierten Einreisepunkt und einem definierten Ausreisepunkt frei zu planen, wodurch die Flugeffizienz gesteigert und die Umweltbelastung reduziert wird. Im Vergleich zu optimalen Flugrouten führten beispielsweise die Flugrouten aller kontrollierten Flüge in Europa im Jahr 2019 zu einem zusätzlichen Anstieg der CO₂-Emissionen um 6 %, der hätte vermieden werden können. (Die vollständige Umsetzung aller FRA wird im Dezember 2025 erwartet).

II. Konkrete Vorschläge:

Unserer Ansicht nach gehen die Vorschläge der Kommission jedoch noch nicht weit genug und sollten dahingehend um die folgenden Punkte noch erweitert werden:

- **Nachhaltige Flugkraftstoffe zur Marktreife fördern**
Die Förderung der Marktreife nachhaltiger Flugkraftstoffe kann durch verschiedene Maßnahmen erreicht werden, darunter die Zweckbindung der Einnahmen aus der Ticketabgabe und dem Emissionshandelssystem (ETS) im Luftverkehr. Ziel ist es durch diese Förderungen, deren Verfügbarkeit und Wettbewerbsfähigkeit auf dem Markt zu verbessern. Es bedarf einer kohärenten EU-Strategie zur gezielten Förderung von Pilotprojekten und der Schaffung eines regulatorischen Rahmens zur Steigerung der Produktion und Nutzung nachhaltiger Flugkraftstoffe.
- **Weiterentwicklung der Performance Review Body (PRB)**
Die Performance Review Body (PRB) ist ein unabhängiges Beratungsgremium, das von der Europäischen Kommission eingesetzt wird, um bei der Umsetzung des Leistungs- und Gebührensystems des Single European Sky (SES) zu helfen. Die PRB besteht aus

Branchenexperten und gibt Empfehlungen an die Kommission ab. Die PRB hat auch Empfehlungen für die unionsweiten Zielbereiche für den vierten Referenzzeitraum (RP4 - Reference Period 4, 2025-2029) des SES-Leistungs- und Gebührensystems abgegeben. Wir schlagen vor, dass die Kompetenzen des Performance Review Body (PRB) ausgebaut werden sollen, um eine effektivere Bewertung der Leistung im Rahmen des einheitlichen europäischen Luftraums zu ermöglichen.

- **Entschädigung bei der Verfehlung von Leistungszielen oder SESAR (Single European Sky ATM Research)-Umsetzungsaufgaben**
Das Projekt SESAR (Single European Sky ATM Research) bringt die Ressourcen und das Fachwissen ziviler und militärischer Akteure mit den EU-Institutionen zusammen, um innovative Technologien und Arbeitsweisen zur Verbesserung der ATM-Leistung (Air Traffic Management) zu entwickeln. Wenn die Ziele oder Vorgaben von SESAR nicht erfüllt werden, sollte ein Anspruch auf Entschädigung vorgesehen sein, um den Verantwortlichen einen Anreiz für die zeitgerechte Umsetzung von Leistungszielen oder der SESAR-Umsetzungsaufgaben zu bieten.
- **Engere Kooperation zwischen nationalen Aufsichtsbehörden gewünscht**
Anstatt die nationalen Aufsichtsbehörden noch mehr auszustatten, sollten sie über eine bloße Kooperation hinaus ihre Aufgaben konsolidieren und integrieren. Eine stärkere Harmonisierung von Standards und Verfahren über nationale Grenzen hinweg würde die zukünftige Implementierung des einheitlichen europäischen Luftraums (SES) erleichtern. Dabei könnte eine Zusammenlegung von Ressourcen für bestimmte Projekte innerhalb der FAB (Functional Airspace Blocks) erwogen werden, um Effizienz und Effektivität zu steigern.
- **Festlegung von Pflichtauswahlkriterien für Support-Service-Anbieter**
Durch die Festlegung solcher Kriterien soll die Qualität und Zuverlässigkeit der Support-Services im europäischen Luftraum gewährleistet und ein einheitlicher Standard für den Luftverkehr in Europa erreicht werden. Die Auswahlkriterien sollen sich auf Sicherheitsstandards, technische Kapazitäten und Effizienzstandards beziehen.
- **Der Network Manager (NM) soll eine stärkere Rolle spielen, um Netzwerkkonsolidierung/Rationalisierung zu erleichtern**
Der Netzmanager des einheitlichen europäischen Luftraums ist der Hauptakteur für die operative und technologische Netzleistung in den Bereichen Kapazität und Flugeffizienz. Um den zunehmenden Verspätungen von Flügen in der EU entgegenzuwirken, hat die Europäische Kommission Eurocontrol zum Netzmanager ernannt bis 2029 mit dem Auftrag, kurzfristige Maßnahmen zur Reduzierung von Staus und Verspätungen für Hauptreisezeiten zu ermitteln. Maßnahmen wurden auch in die Durchführungsverordnungen der Kommission aufgenommen, wie z. B. die Verordnung über die Netzfunktionen und die Verordnungen über Leistungs- und Entgeltsysteme. Wir fordern, dass der Netzwerkmanager eine stärkere Rolle in der Konsolidierung und Rationalisierung spielt, beispielsweise bei der Zusammenführung von Flugrouten oder die Vereinfachung von Betriebsabläufen. Ziel ist es, das dadurch das europäische Luftverkehrssystem effizienter und kostengünstiger gestaltet wird.

- **Stärkung von „InterFAB“-Initiativen & Maximierung der Betriebseffizienz im FAB-Kontext (Functional Airspace Blocks)**

Der europäische Luftraum ist in neun Blöcke aufgeteilt, welche die nationalen Bereiche ablösen bzw. zusammenfassen sollen. Der Zweck der InterFAB-Koordinierung besteht darin, eine Struktur zur Erleichterung der Koordinierung und Zusammenarbeit zwischen den FABs bereitzustellen, um zu einer verringerten Fragmentierung des europäischen Luftraums beizutragen, die Optimierung des europäischen ATM-Netzwerks (EATMN) zu unterstützen und eine Arbeitsstruktur dafür bereitzustellen. Solche Initiativen, wie diese der InterFAB und FABEC (Cooperation for a Single European Sky) sollen gestärkt werden.

Zudem soll die Betriebseffizienz im FAB-Kontext (Functional Airspace Blocks) maximiert werden. In vielen Situationen, wie beispielsweise Streiks, Konflikte in benachbarten Gebieten, ungünstige Wetterbedingungen oder Naturkatastrophen, kann plötzlich ein erhöhter Bedarf an Luftüberwachung entstehen. Dies führt häufig dazu, dass Fluglotsen innerhalb eines funktionellen Luftraumblocks (FAB) überlastet sind und die Betriebseffizienz beeinträchtigt wird. In solchen Fällen sollte es möglich sein, dass Fluglotsen aus einem benachbarten FAB technisch einspringen können, um die Situation zu bewältigen.

- **Ehrgeizigere Fristen für strukturelle Veränderungen**

Die Fristen für strukturelle Veränderungen wie die Neuausrichtung nationaler Aufsichtsbehörden (NSA- National Supervisory Authority), Entflechtung und Einrichtung des Netzwerkmanagements (NM-Setup) müssen ehrgeiziger werden.

- **Die Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit (EASA) soll die Fähigkeit bekommen als Leistungsüberprüfungsgremium des einheitlichen europäischen Luftraums zu fungieren**

Die Implementierung der Single European Sky wird unweigerlich die Rolle der EASA als Zertifizierungsbehörde stärken sowohl für die Luft- als auch Bodenausrüstung und sicherstellen, dass beides konsequent durchgeführt wird. Da Digitalisierung und Datenaustausch zwischen Systemen am Boden und in der Luft immer häufiger vorkommen, ist es aus Sicherheitssicht sinnvoll, dass bei beiden Systemsätzen die EASA die Überprüfung übernimmt.

- **Wir lehnen wettbewerbsverzerrende Maßnahmen wie bspw. Verbote von Kurzstreckenflügen oder die Einführung der Kerosinsteuer (Steuerbefreiung ist nicht mit Subvention gleichzusetzen) strikt ab**

Die Beibehaltung von Kurzstreckenflügen ist in vielen Fällen entscheidend, da diese Flüge oft Regionen oder Städte bedienen, die schwerer über andere Verkehrsmittel zu erreichen sind. Ein Verbot könnte daher schwerwiegende negative wirtschaftliche Auswirkungen auf diese Gebiete haben, insbesondere auf den Tourismus und die lokale Wirtschaft. Die Substitution von Kurzstreckenflügen durch Eisenbahnverbindungen wird oft als Alternative vorgeschlagen. Jedoch ist die Eisenbahn aufgrund von höheren Kosten, längeren Reisezeiten und geringerer Zuverlässigkeit keine wahre Alternative zu Kurzstreckenflügen. Dies ist besonders der Fall, wenn nach der Zugfahrt noch ein Anschlussflug erreicht werden muss, da

Kurzstreckenflüge oft nur zu größeren Flughäfen führen, von denen aus Reisende dann zu ihrer Enddestination fliegen.

Die Kerosinsteuerbefreiung ist ein wichtiges Mittel, um die Wettbewerbsfähigkeit der Luftfahrtindustrie zu bewahren und sicherzustellen, dass Fluggesellschaften auf internationaler Ebene wettbewerbsfähig bleiben. Die Einführung einer Kerosinsteuer könnte sich negativ auf die Wirtschaft auswirken, da sie potenziell den Tourismus, den Handel und die Mobilität von Personen und Gütern beeinträchtigen würde. Zudem ist eine einheitliche globale Umsetzung einer Kerosinsteuer nicht realistisch umsetzbar und würde daher nur dazu führen, dass Fluggesellschaften auf Flughäfen in Ländern mit niedrigeren Steuern ausweichen, was wiederum zu einer Verlagerung des Luftverkehrs und einer Verzerrung des Wettbewerbs führen könnte.

16. Überarbeitung der Führerscheinrichtlinie

Stand/Gesetzgebungsprozess: Vorschlag vom 01.03.2023 für eine Änderung der Führerschein-Richtlinie - KOM (2023) 0127, der Rat hat seine allgemeine Ausrichtung veröffentlicht, die Position des Europäischen Parlaments wurde am 28. Februar 2024 final abgestimmt, Verfahrensnummer: 2023/0053/COD

I. Allgemeine Anmerkungen:

Wir begrüßen den Vorschlag, unionsweit einheitliche Vorgaben zur Aufhebung der Automatikbeschränkung (Klasse B) zu schaffen, womit der Zugang zu einem „uneingeschränkten“ Führerschein von Automatikfahrzeugen und Schaltfahrzeugen für Lenker:innen, welche die Fahrprüfung mit einem Automatikgetriebe bestanden haben, erleichtert wird.

Sehr erfreulich ist auch die vorgeschlagene, einfachere, europaweit einheitliche Anerkennung von ausländischen Lenkberechtigungen, welche die Beschäftigung bzw. den Einsatz ausländischer Lenker:innen (aus Drittstaaten) vereinfachen sollte.

II. Konkrete Vorschläge:

Um einheitliche Rahmenbedingungen und einen faireren Wettbewerb zu ermöglichen, sind allerdings noch weitere wesentliche Änderungen umzusetzen:

• Lkw-Lenker:innen

Dass die Europäische Kommission unsere Anregung zu L17 für die Klasse C im Kommissionsvorschlag aufgegriffen hat und das Begleitete Fahren für Lenker:innen, die das Alter von 17 Jahren erreicht haben, mit einem Führerschein der Klasse C ermöglichen will, ist sehr erfreulich.

Wir halten den Vorschlag für einen wesentlichen Impuls zur Rekrutierung von Lkw-Lenker:innen und sprechen uns unbedingt für eine Beibehaltung des begleiteten Lenkens ab 17 Jahren aus (mit C-Führerschein + C95 Grundqualifikation mit 17 Jahren plus Begleitperson ab 25 Jahren mit C95 Grundqualifikation).

• Buslenker:innen (Artikel 7 Mindestalter)

Vernachlässigt wurde im Kommissions-Vorschlag und auch in den Diskussionen bedauerlicherweise der Aspekt des Personenverkehrs. Es wurden keine Schritte unternommen, um auch hier das immer gravierender werdende Problem des Fahrermangels anzugehen. Hier sind jedenfalls Nachschärfungen notwendig. Die Angleichung des Mindestalters für gewerbliche Buslenker:innen (D95 und DE 95) an das für Lkw-Lenker:innen geltende Alter von 18 Jahren sollte jedenfalls anvisiert werden.

Aus Sicht der Verkehrssicherheit ist festzuhalten, dass sich mit einer Herabsetzung des Alters kein erhöhtes Unfallrisiko ergibt. Die Unfallzahlen mit Beteiligung von Bussen sind insgesamt äußerst gering. An den wenigen Fällen mit der Beteiligung von

Bussen sind zu 92% Lenker:innen beteiligt, die älter als 30 Jahre sind. Lediglich 7% dieser Unfälle entfallen auf Lenker:innen, die älter als 24 Jahre sind und nur zu 1% auf solche, die älter als 21 Jahre sind. Auch in Dänemark, Schweden, England, Deutschland und Belgien wurde das Mindestalter für Buslenker:innen bereits auf 18 Jahre gesenkt.

Des Weiteren soll die aktuell bestehende Entfernungsbeschränkung auf 50 Kilometer für junge Berufskraftfahrer:innen (in der Berufskraftfahrerrichtlinie) zur Beförderung von Fahrgästen im Linienverkehr aufgehoben werden. Darüber hinaus sollte es Buslenker:innen unter 21 Jahren, die nach den nationalen Rechtsvorschriften Busse in ihrem Hoheitsgebiet lenken dürfen, erlaubt werden, diese auch im Hoheitsgebiet der anderen Mitgliedstaaten zu lenken, sofern diese ähnliche Rechtsvorschriften erlassen haben.

- **Artikel 6 - Anpassung der Kapazität für die Klasse D1**

Führerscheininhaber:innen der Klasse D1 dürfen Busse mit bis zu 8m Länge fahren und bis zu 16 Fahrgäste befördern. Das ist zu wenig, weil die entsprechenden Busse mehr Kapazität bieten. Um das zulässige Fahrzeuggewicht flexibel mit Sitzplätzen, Stehplätzen und Gepäck auszunutzen und die unterschiedlichen Einsatzzwecke zu berücksichtigen, muss die Vorgabe der Klasse D1 einerseits die Anzahl der Sitzplätze statt die Anzahl Fahrgäste vorschreiben und andererseits 22 statt 16 Sitzplätze zulassen. Wir begrüßen daher den im Rat erzielten Konsens.

- **Artikel 9 - Erhöhung Klasse B für alternativ betriebene Fahrzeuge für Güter- und Personenbeförderung bis 4 250 kg**

Zu begrüßen ist der Vorschlag, das zulässige Gesamtgewicht für die Klasse B unionsweit auf 4,25 t bei Verwendung alternativer Antriebe anzuheben, wodurch das höhere Gewicht batteriebetriebener Fahrzeuge auch bei grenzüberschreitenden Fahrten berücksichtigt wird.

Es soll klargestellt werden, dass die Anpassung der zulässigen Masse sowohl für den Güter-, als auch für Fahrzeuge zur Personenbeförderung umgesetzt werden soll. Damit wird der Übergang zu **emissionsfreien Fahrzeugen** unterstützt, um die Ziele des Green-Deals der EU für 2030 zu erreichen.

- **Artikel 10 - Ausstellung, Gültigkeit, Erneuerung**

Wir schlagen vor, die Gültigkeitsdauer von Führerscheinen der Klassen C1 und D1 von fünf auf zehn Jahre zu verlängern. Zur Formulierung des Abs. 2: *„Die Mitgliedstaaten müssen die in Unterabsatz 1 festgelegte Gültigkeitsdauer von Führerscheinen, deren Inhaber ihren Wohnsitz in ihrem Hoheitsgebiet und das Alter von 70 Jahren erreicht haben, auf bis zu fünf Jahre begrenzen, um häufigere ärztliche Kontrollen oder sonstige besondere Maßnahmen wie Auffrischkurse vorschreiben zu können. Eine derartige Verringerung der Gültigkeitsdauer wird nur bei der Erneuerung eines Führerscheins angewendet.“*

Diese Regelung lehnen wir ab. Dies gerade auch im Hinblick darauf, dass wir uns von der politisch intendierten Neuregelung der Zuverdienstmöglichkeit für Pensionisten

erhoffen, auch den Lenker:innenmangel ein wenig entschärfen zu können, wäre eine solche restriktive Vorgabe kontraproduktiv.

Anmerkung: Laut Kommissionsvorschlag muss außerdem bei jeder Verlängerung der Lenkberechtigung zudem eine „Selbsteinschätzung“ (EU-Formular wird erstellt) ausgefüllt werden. Derzeit wird in Österreich nach 15 Jahren nur das Passfoto ausgetauscht. Künftig müsste demnach beim B-Führerschein nach 15 Jahren (18-33-48-63-78 Jahr alt, danach fünfjährig) zumindest auch diese „Selbsteinschätzung“ gemacht werden. Verpflichtende „Ärztliche Untersuchungen“ werden abgelehnt. Bei C und D-Führerscheinen ist eine „ärztliche Untersuchung“ im 5 Jahres-Rhythmus bereits vorgesehen.

- **Artikel 14 - Begleitetes Fahren**

Eingeführt wird das begleitete, grenzüberschreitende Fahren für Bewerber:innen, die das 17. Lebensjahr vollendet haben, mit einem Führerschein für die Klassen B und C sowie dem Eintrag 98.02 (Unionscode) mit einem Begleiter (bis zum vollendeten 18. Lebensjahr). Dies muss unbedingt beibehalten werden.

Klargestellt werden sollte darüber hinaus zumindest in den Erwägungsgründen, dass in Mitgliedstaaten wie Österreich, die bei der Klasse B das Mindestalter allgemein auf 17 Jahre gesenkt haben, für diese Lenker:innen das Alleinfahren mit dem Pkw (Klasse B) ab 17 Jahren ohne Begleiter unverändert weiter gilt. Das einjährige begleitete Fahren gilt bei Besitz eines L17 Führerscheins im Falle des Artikel 14 ausschließlich für den Lkw (Klasse C) von 17 bis 18 Jahren wie in Österreich.

- **Anhang II - Unionscode 78**

Der Unionscode 78, der auf einem Führerschein, der aufgrund einer praktischen Prüfung auf einem Fahrzeug mit Automatikgetriebe ausgestellt wurde, vermerkt ist, soll laut Kommissions-Vorschlag dann gestrichen werden, wenn der Inhaber eine spezielle praktische Prüfung besteht oder eine spezielle Schulung absolviert.

Begrüßt wird die Einführung der Möglichkeit, den Code 78 optional mittels spezieller Schulung streichen zu können, ohne neuerlich eine volle 25-minütige praktische Fahrprüfung bei der Behörde absolvieren zu müssen. Die Dauer der prüfungsfreien speziellen Schulung beträgt sieben Stunden (mit Schwerpunkt Betrieb des Fahrzeuggetriebes und Fahrübungen). Jeder Schulungsteilnehmer muss am praktischen Teil der Schulung teilnehmen und seine Fähigkeiten und Verhaltensweisen auf öffentlichen Straßen unter Beweis stellen.

Wir schlagen vor, dass von den 7 Stunden spezieller Schulung auf einem Fahrzeug mit Schaltgetriebe sowohl ein Teil der Fahrstunden (z.B. zwei Doppelstunden) auf einem Schalter nach der Führerscheinprüfung absolviert werden darf als auch ein Teil der Fahrstunden am Schaltfahrzeug parallel zur „klassischen Ausbildung“ für den B-Führerschein absolviert werden dürfen (vor der behördlichen Führerscheinprüfung, die auf einem Automatikfahrzeug absolviert wird).

Die Wortfolge „jeder Schulungsteilnehmer muss am praktischen Teil der Schulung teilnehmen“ suggeriert, dass auch ein theoretischer Teil etabliert werden kann, an dem der Fahrschüler nicht teilnehmen muss. Hier muss klargestellt werden, dass es sich bei der Schulung um 7 Stunden praktische Schulung auf einem Fahrzeug mit Schaltgetriebe handelt, mit einer lückenlosen siebenstündigen Unterrichtsteilnahme des Führerscheinwerbers „am Lenkrad“.

17. Grenzverkehr: Freie Fahrt für EU-Kennzeichen

I. Allgemeine Anmerkungen:

Das Prinzip des freien Warenverkehrs ist als Grundpfeiler des Binnenmarkts essenziell für die Gewährleistung der Versorgungssicherheit, die Effizienz der Lieferketten und die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Wirtschaft.

Die jüngsten verstärkten Zollkontrollen an den Grenzen, insbesondere die von Bulgarien gegenüber Fahrzeugen mit Bezug zu Österreich durchgeführten Maßnahmen, haben erhebliche Verzögerungen und Störungen im Güterverkehr verursacht. So saßen bisweilen dutzende österreichische Frächter mehrere Tage an der bulgarischen Grenze fest. Es gilt solch unnötige Hindernisse für den freien Warenverkehr zu vermeiden.

II. Konkreter Vorschlag:

- **Freie Fahrt, 24/7, 365 Tage im Jahr**

Das Ziel muss es sein, die freie Fahrt von Fahrzeugen des Straßengüterverkehrs mit EU-Kennzeichen innerhalb der EU-Grenzen, rund um die Uhr, an 365 Tagen im Jahr uneingeschränkt zu gewährleisten.

- **Einwirken auf Mitgliedstaaten überbordende Grenzkontrollpraktiken abzustellen**

Bis zur Verwirklichung des unionsweiten Abbaus von Grenzkontrollen für EU-Kennzeichen im Straßengüterverkehr sollte seitens der Kommission auf die Mitgliedstaaten eingewirkt werden, ihre Grenzkontrollpraktiken effizient und zielgerichtet durchzuführen, ohne den freien Warenverkehr unnötig zu behindern.

18. EU weite Vereinheitlichung von Aufklebern zur Kennzeichnung von Schadstoffklassen (für Schadstoffzonen) ab Werk

I. Allgemeine Anmerkungen:

Zur Verbesserung der Luftqualität gelten in einigen Bundesländern Fahrverbote wegen Feinstaub für Lkw und Sattelzugfahrzeuge verschiedener Abgasklassen (meist Abgasklasse „Euro 2“ und schlechter), zum Teil unabhängig vom Gewicht. Alle von den Bundesländerregelungen erfassten Fahrzeugklassen (Schwerfahrzeuge), die aufgrund ihrer Einstufung in eine Abgasklasse von einem Fahrverbot nicht betroffen sind, müssen mit einer entsprechenden Abgasklassen-Kennzeichnungsplakette (Abgasplakette) versehen werden.

Derzeit existieren keine gleichwertigen, gesetzlich oder behördlich festgelegten Abgasklassen-Kennzeichnungen anderer Mitgliedstaaten des Europäischen Wirtschaftsraumes, aus denen die notwendigen Informationen ersichtlich sind und daher in Österreich als gleichwertig anerkannt werden könnten. In der Praxis führt das zu einer erheblichen Belastung der Unternehmer, insbesondere wenn beispielsweise eine Windschutzscheibe getauscht werden muss.

Möglichkeiten für Übereinkünfte zur gegenseitigen Anerkennung von Kennzeichnungen, werden mit Mitgliedstaaten des Europäischen Wirtschaftsraumes laufend erörtert.

II. Konkreter Vorschlag:

Die Verkehrswirtschaft fordert eine EU-weite Vereinheitlichung von Aufklebern zur Kennzeichnung von Schadstoffklassen (für Schadstoffzonen) ab Werk. Einheitliche Standards schaffen gleiche Rahmenbedingungen für alle Marktteilnehmer. Sie sorgen für Fairness im Wettbewerb und gleiche Wettbewerbsbedingungen und sind damit Grundlage der Marktwirtschaft.

19. Ausschließen von Mehrfachbestrafungen

I. Allgemeine Anmerkungen:

In der Transportbranche werden fortlaufend neue und strengere rechtliche Vorschriften eingeführt. Die Möglichkeit für Mitgliedstaaten, unterschiedliche Regelungen vorzusehen, führt zu einer Vielzahl von Vorschriften, die es den Normadressaten erschwert, einen aktuellen Überblick über die geltenden Regelungen zu behalten und entsprechend rechtskonform zu handeln. Häufig resultieren daraus unverhältnismäßig hohe Strafen, die sowohl den Fahrern als auch den Unternehmen auferlegt werden.

Ein Beispiel hierfür ist die Situation, in der ein Lkw-Fahrer:in eine Geldstrafe erhält, weil die Ladung unzureichend gesichert war. Gleichzeitig kann das Unternehmen, dem der Fahrer:in angehört, zusätzlich zur Geldstrafe des Fahrers eine Strafe wegen Verstoßes gegen betriebliche Vorschriften oder Nichteinhaltung von Transportvorschriften auferlegt bekommen. Ähnliches kann auch bei Verstößen von Lenkzeiten, Ruhezeiten, Fahrzeugmängel, bei der Fahrzeugwartung und Ausrüstung geschehen. Diese doppelte Sanktionierung belastet sowohl den Fahrer als auch das Unternehmen und kann zu finanziellen Belastungen führen, die sich negativ auf den Betrieb auswirken können.

In der Praxis führt auch das Kumulationsprinzip, demzufolge mehrere Strafen nebeneinander zu verhängen sind, wenn jemand durch eine Handlung mehrere Verwaltungsübertretungen begangen hat, zu einer unfairen Mehrfachbestrafung. In einem konkreten Fall wurde einem Fahrer dreifach ein Verstoß gegen mangelnder Ladungssicherung vorgeworfen (1: Weil die vorhandenen Zurrgurte durch die Ladung in Mitleidenschaft gezogen worden seien, 2: Verwendung von zu wenigen Zurrgurten, 3: Zurrhacken wurden nicht in die Zurrösen eingehängt)².

Das Problem der Mehrfachbestrafung ist grundsätzlich auf nationaler Ebene vorhanden und ist nicht in allen EU-Mitgliedsstaaten gleichermaßen präsent. Dennoch ist es in vielen EU-Mitgliedsstaaten in unterschiedlichem Maße zu beobachten, wie zum Beispiel in Belgien, Tschechien, Dänemark und Schweden³. Daher erachten wir es als wünschenswert, dass dieses Problem auf europäischer Ebene diskutiert wird und länderübergreifende Lösungsansätze gefunden werden.

Daher schlagen wir Folgendes vor:

II. Konkrete Vorschläge:

- **Harmonisierung der Strafpraktiken im gesamten europäischen Raum**

Es sollen von der Europäischen Union festgelegte verständliche Leitlinien und Standards für die Bestimmung von Strafmaßnahmen im Straßenverkehr beschlossen werden, um eine einheitliche und gerechte Behandlung innerhalb der EU zu gewährleisten und die Harmonisierung von Strafpraktiken zu fördern. Diese Standards

² <https://www.dertransporteur.at/news/doppelt-und-dreifach-bestraft/>

³ [*IRU-ENFORCEMENT-HANDBOOK.pdf \(uicr.org\)](#)

müssen klar definiert sein, damit es keine Spielräume für Mitgliedstaaten in der Umsetzung gibt - diese sollten bei der Novellierung geltender Regelungen, aber auch bei neuen Regelungsinhalten jedenfalls gestrichen bzw. vermieden werden. Nachdem die Umsetzung in Österreich oft sehr streng bzw. überschießend erfolgt, führt dies zu ungleichen Wettbewerbsbedingungen für unsere Transportunternehmen. Eine Harmonisierung könnte auch durch den Austausch bewährter Verfahren und der Entwicklung gemeinsamer Leitlinien erfolgen.

- **Abgehen von rigoroser Bestrafung und vermehrter Einsatz von Ermahnungen**
Rigorese Bestrafungen bei „Bagatelldelikten“ und kleineren Verstößen sollen EU-weit reduziert und durch den verstärkten Einsatz von Ermahnungen in der Verwaltungsstrafpraxis ersetzt werden. Dies würde eine flexiblere Handhabung von Verkehrsverstößen ermöglichen, wodurch die Verhältnismäßigkeit zwischen der Schwere des Verstoßes und der verhängten Strafe gewahrt bleibt.
- **EU-weite Abschaffung von Mehrfachbestrafungen, auf die Unternehmen keinen direkten Einfluss haben**
Die Mehrfachbestrafung von Lenker:innen und Unternehmen für Delikte der Lenker:innen, auf die der Unternehmer:innen bei Begehung keinen direkten Einfluss hat, soll EU-weit abgeschafft werden. Diese Regelung zielt darauf ab, die Unternehmen von Verantwortlichkeiten zu entlasten, die außerhalb ihres Einflussbereichs liegen, und sicherzustellen, dass Fahrer:innen individuell für ihre Handlungen zur Rechenschaft gezogen werden, ohne dass das Unternehmen zusätzlich bestraft wird.

20. Einheitliche Anwendung des Sozialrechts bei Fahrtschreibern im Straßenverkehr

Stand/Gesetzgebungsprozess: Tachographen-Verordnung (165/2014) - KOM (2023) 591, Trilogieeinigung erfolgt, Verfahrensnummer: 2023/0361/COD

I. Allgemeine Anmerkungen:

Wir schlagen eine stärkere Harmonisierung im Sozialrecht vor. Um Rechtssicherheit und gleiche Wettbewerbsbedingungen innerhalb der EU zu gewährleisten, muss das Sozialrecht in allen Mitgliedstaaten gleich angewendet werden. Daher schlagen wir vor, auch nur in besonderen Ausnahmefällen nationale Ausnahmen zuzulassen.

II. Konkreter Vorschlag:

EU-weit harmonisierte Regeln zur Toleranz bei geringfügigen Verstößen (Verordnung (EU) 165/2014)

Die Strafen für Verstöße gegen die Kontrollgeräteplichten werden von den Mitgliedstaaten geregelt. Dies führt nicht nur zu unterschiedlich hohen Strafen, sondern - je nach unterschiedlicher Verwaltungspraxis in den Mitgliedstaaten - auch zu willkürlichen und unverhältnismäßigen Bußgeldern bei minimalen Verstößen (z. B. geringfügige Verstöße). Wesentliche Bestimmungen sollten daher direkt in das EU-Recht übernommen werden.

21. Digitalisierung von fahrzeugbezogenen Dokumenten

I. Allgemeine Anmerkungen:

Das Mitführen vieler erforderlichen Dokumente stellt für Lenker:innen eine erhebliche Belastung dar. Sie müssen eine Vielzahl von physischen Unterlagen stets griffbereit haben, was sehr zeitaufwendig ist und bei Nichtbeachtung hohe Strafen mit sich bringen kann. Eine Digitalisierung all dieser Dokumente würde die Last für die Fahrer:innen verringern und die Effizienz steigern, indem sie den Zugriff auf alle benötigten Informationen vereinfacht. Auch für die Kontrollbehörden könnte eine verstärkte Digitalisierung zu einer erheblichen Beschleunigung führen.

Die aktuelle Aufteilung von digitalen europäischen Dokumenten in verschiedene Datenbanken (wie das Risikoeinstufungssystem, das Tachonet, die Zulassungsdatenbank und die EU-Gemeinschaftslizenz) führt zu erheblichem Mehraufwand, der die unterschiedlichen Zuständigkeiten widerspiegelt und die Effizienz sowie Transparenz im Bereich der Fahrzeugdokumentation beeinträchtigt. Eine Harmonisierung und Digitalisierung dieser Datenbanken ist daher nicht nur wünschenswert, sondern auch dringend erforderlich, um die Verwaltung zu vereinfachen und den Verkehrsbetrieb zu optimieren.

Wir unterstützen die Bemühungen europäischer Verbände wie der IRU, ECR (Europe Control Route) und ROADPOL (European Roads Policing Network), Pilotprojekte mit digitalen Dokumenten und ihren Kontrollmechanismen zu organisieren. Dabei liegt in der ersten Phase ein besonderer Fokus auf dem gemeinsamen Kontrollformular ("Common Roadside Control Form"). Wir sehen die Aktualisierung und Digitalisierung dieses Dokuments als sehr wichtigen Schritt, sowie dessen Verfügbarkeit in allen EU-Sprachen.

II. Konkrete Vorschläge:

- **Europäischer „One-Stop-Digitalshop“ für fahrzeugbezogene Dokumente**
Wir empfehlen die Schaffung eines europäischen "One-Stop-Digitalshops", in dem fahrzeugbezogene Dokumente zentralisiert gespeichert und abgerufen werden können. Um Unternehmen zu unterstützen, sollten alle diese Datenbanken zu einer einzigen zusammengeführt werden. Zusätzlich wäre eine Erinnerungsfunktion innerhalb dieser Datenbank hilfreich, die daran erinnert, wann bestimmte Dokumente erneuert werden müssen. Für die Exekutive wäre es effizienter (und für Unternehmen schneller), einen QR-Code auf dem Fahrzeug zu scannen, anstatt die Fahrer nach Papierdokumenten suchen zu lassen, wie zum Beispiel dem Ladebordwandbuch. Da die relevanten Dokumente dann online abgebildet sind, können Strafen für Lenker:innen und Unternehmen vermieden werden, sollte die Lenker:inne, aus welchen Gründen auch immer, diese nicht physisch parat haben.

Grundsätzlich befürworten wir, dass auf europäischer Ebene dieselben Dokumente verlangt werden. Allerdings sollte es über die Datenbank auch möglich sein, zu sehen, ob in einzelnen Mitgliedstaaten unterschiedliche Dokumentenanforderungen bestehen, und diese ebenfalls hochzuladen. Dies würde es Lenker:innen und Unternehmen ermöglichen, klar zu verstehen, welche Dokumente benötigt werden,

abhängig von den Ländern, die sie durchqueren. Darüber hinaus, sind alle erforderlichen Maßnahmen zu treffen, um technische Probleme während dem Abrufen der Dokumente zB im Falle einer Kontrolle, zu verhindern.

Die folgenden Dokumente sollten für Lenker:innen bei der Beförderung im Binnenmarkt (EU und EWR) digital im Europäischen „One-Stop-Digitalshop“ auffindbar sein:

Für das Fahrzeug	<ul style="list-style-type: none"> • Zulassungsschein • Deckkennzeichen für im Ausland zugelassenen Anhänger
Optional für das Fahrzeug	<ul style="list-style-type: none"> • Lärmarmzertifikat • Dokumente für Kabotage • Mietvertrag im Original (bei gemietetem Auto)
Für die Lenker:innen	<ul style="list-style-type: none"> • Digitaler Führerschein, Pass oder Personalausweis bzw. Kopie davon; • Vom Fahrer gem Artikel 36 der VO 2014/165 mitzuführende Aufzeichnungen, insbesondere alle am laufenden Tag und an den vorherigen 28 (56) Tagen erstellten handschriftlichen Aufzeichnungen und Ausdrücke, die gemäß der Verordnung 561/2006 und 165/2014 vorgeschrieben sind; • Vom Fahrer gem Artikel 1 Z 11 lit b der RL 2020/1057 zur Überprüfung einer Entsendung mitzuführende Unterlagen • Beschäftigungsbestätigung (zB wenn Lenker ein Mietfahrzeug lenkt)
Optional für die Lenker:innen	<ul style="list-style-type: none"> • Bestätigung Fahrzeug lenken zu dürfen • EU-Fahrerbescheinigung (für Lenker weder aus EU noch aus EWR) • Eventuell Visum, Gefahrgut(führer)schein (Bei Gefahrguttransport) • EU-Bestätigung für lenkfreie Tage

- **EU-weite Abschaffung des EU-Fahrtenheftes**

In vielen Ländern gibt es bereits digitale Versionen des EU-Fahrtenheftes. Wir begrüßen, dass die Digitalisierung des Fahrtenhefts innerhalb der gesamten Union nun auf der Agenda steht. Denn die manuelle Führung des EU-Fahrtenhefts birgt das Risiko von fehlerhaften Eintragungen, die zu Strafen führen können.

Obwohl wir die digitale Lösung als einen guten Anfang sehen, sehen wir das EU-Fahrtenheft generell als überflüssig an, da der Digi-Tacho in der Lage ist, dieselbe Aufgabe effizient zu übernehmen. Wir würden daher eine gänzliche Abschaffung des EU-Fahrtenhefts begrüßen.

- **Digitales Kontrollgerät**

Wir begrüßen es, dass alle neuen Lkw/Busse mit einem Smart-Tacho 2 ausgerüstet sein müssen und eine Nachrüstungspflicht für schon zugelassene Fahrzeuge bei grenzüberschreitendem Einsatz in den Jahren 2024/25 vorgesehen ist. Durch die automatische Aufzeichnung des Grenzübertritts wird die Kontrolle illegaler Kabotage wesentlich erleichtert.

- **Gefahrgutprüfung und wiederkehrende Prüfungen**

Wir empfehlen, dass die Gefahrgutprüfung und andere wiederkehrende Prüfungen im Verkehrsbereich digitalisiert werden. Ein solches Prüfformat würde den Verwaltungsaufwand und die Kosten für Fahrschulen und Unternehmen reduzieren, die Einhaltung von Vorschriften verbessern und einen standardisierten Qualitätsstandard gewährleisten.

- **Gewährleistung von Datenschutz und Datensicherheit**

Besonders wichtig ist es uns, dass Datenschutz, Datensicherheit und Transparenz, vor allem über welche Daten geprüft werden, gewährleistet sind. Angesichts der aktuellen Diskussionen um Initiativen wie die Einrichtung automatischer Kontrollsysteme entlang der Hauptverkehrswege der EU zur Überprüfung der Einhaltung von Gewichts- und Dimensionsobergrenzen von Lastwagen und Bussen sowie der Nutzung digitaler Durchsetzungsinstrumente wie der "Intelligent Access Policy" ist es von höchster Wichtigkeit, die entsprechenden Rahmenbedingungen für den Datenschutz zu schaffen. Es ist entscheidend, sicherzustellen, dass nur so viele Daten erhoben werden, wie auf den derzeitigen Dokumenten verfügbar sind und wie für Kontrollzwecke notwendig sind.

Lenk- und Ruhezeiten

22. Überarbeitung der Lenk- und Ruhezeiten für die Bustouristik (Personengelegenheitsverkehr)

Stand/Gesetzgebungsprozess: Vorschlag zur Änderung der Verordnung vom 24.5.2023 - KOM(2023) 256, Veröffentlicht im Amtsblatt am 02.05.2024, Verfahrensnummer: 2023/0155/COD

I. Allgemeine Anmerkungen:

Unterschiedliche Vorschriften im Mischverkehr

Es gibt Busunternehmen, deren Fahrer:innen innerhalb einer Schicht sowohl im Gelegenheits- als auch im Linienverkehr tätig sind - so genannte "Mischverkehre". Ein typisches Beispiel für gemischte Dienste sind beispielsweise Schienenersatzverkehre im Falle unerwarteter Störungen. Dann übernehmen die Fahrer:innen von Linienverkehren Gelegenheitsdienste während der gleichen Schicht. Andere Beispiele sind Ausflüge mit Schulkindern, die Beförderung von Arbeitnehmer:innen zu ihren Arbeitsplätzen, Skibusse, Ausflugsfahrten und andere.

Unterschiedliche nationale und EU-Vorschriften schaffen im Bereich der Gelegenheitsdienste widersprüchliche Anforderungen bzw. führen zu einer Rechtslücke. In der Praxis bedeutet diese Situation Rechtsunsicherheit für die beteiligten Personen, Arbeitgeber:innen, Busfahrer:innen und der zuständigen Vollzugsorgane. Bei stichprobenartigen Straßenkontrollen ist die Polizei beispielsweise unsicher, welche Vorschriften anzuwenden sind, wenn sie Busfahrer:innen in einer Schicht mit "gemischten Diensten" kontrolliert.

II. Konkrete Vorschläge:

- **Wir begrüßen, dass die „12 Tage Regelung“ auch im Inland erlaubt werden soll**
Die bisher nur bei grenzüberschreitenden Fahrten erlaubte 12-Tage Regelung soll auch im Inland erlaubt werden. Bedauerlicherweise wird jedoch nicht über Änderungen der Anwendung (45h RZ davor und 69/90h danach) diskutiert. Auch weiterhin soll das nur mit einer einzigen Reisegruppe erlaubt sein - eine Mischung verschiedener Fahrten liegt nicht am Tisch. Leider haben weder die Europäische Kommission noch das Europäische Parlament Vorschläge der Branche aufgenommen, den RZ-Ausgleich zu flexibilisieren (bis zu 3 WO danach).
- **Aufschub der täglichen Ruhezeit**
Zuletzt wird über folgenden Kompromiss diskutiert: Fahrer:innen, die in einem einzelnen Gelegenheitsverkehr zur Personenbeförderung mit einer Dauer von mindestens sechs Tagen (6x 24h) eingesetzt werden, sollen einmal die tägliche Ruhezeit um 1 Stunde verlängern können. Dies muss innerhalb von höchstens 25 Stunden nach dem Ende der vorangegangenen täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit erfolgen, sofern die Gesamtlenkzeit für diesen Tag 7 Stunden nicht überschritten hat. Diese Ausnahmeregelung kann zweimal in Anspruch genommen werden, wenn die Fahrt länger als 8 Tage dauert.

- **Es soll flexiblere Aufteilung der Lenkpausen (dzt. nur 30/15) möglich sein**
Die 45-minütige Unterbrechung soll durch Unterbrechungen von jeweils mindestens 15 Minuten ersetzt werden, sofern die Gesamtlenkzeit an einem Tag 7 Stunden nicht überschreitet. Wir begrüßen alle Veränderungen, wenn Pausen flexibler und zu günstigeren Zeiten eingelegt werden können!

23. Toleranzen bei den Lenk- und Ruhezeiten in der Güterbeförderung und Sonderregeln bei Spezialbedingungen wie Baustellenverkehre

Stand/Gesetzgebungsprozess: VO (EU) 2020/1054 vom 15.07.2020 zur Änderung der Verordnung 561/2006.

I. Allgemeine Anmerkungen:

Derzeit ist es in außergewöhnlichen Situationen, um die Sicherheit von Personen, des Fahrzeugs oder seiner Ladung zu gewährleisten, möglich von den regulären Lenk- und Ruhezeiten abzuweichen.

Im Hinblick auf die spezifischen Herausforderungen und Unvorhersehbarkeiten, die mit Baustellenverkehr verbunden sind, kommt es zu einer Unvereinbarkeit der Einhaltung der Vorschriften der VO 561/2006 und den Arbeitserfordernissen auf den Baustellen.

II. Konkrete Vorschläge:

- Wir schlagen daher die Schaffung einer Ausnahmemöglichkeit für Baustellenverkehre vor, wie sie in Artikel 13 VO 561/2006 bereits für andere Situationen besteht.
- Damit die Fahrer:innen beim Eintritt unvorhergesehener Ereignisse angemessen reagieren können, schlagen wir die Einführung von Toleranzen bei den Lenk- und Ruhezeiten bei besonderen Umständen wie Stau oder Umwegen - nicht nur in den Leitlinien - vor.

24. 5-Stern Parkplätze statt Verbot der wöchentlichen Ruhezeit in der Kabine

Stand/Gesetzgebungsprozess: VO (EU) 2020/1054 vom 15.07.2020 zur Änderung der Verordnung 561/2006.

I. Allgemeine Anmerkungen:

Die regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeiten sowie Ausgleichsruhezeiten für reduzierte Ruhezeiten dürfen derzeit nicht im Fahrzeug verbracht werden. In der Praxis führt diese Regelung oft zu Schwierigkeiten, da angemessene Alternativen zur Kabinenruhe nicht in entsprechendem Ausmaß vorhanden sind. Fahrer sehen sich daher oft mit der Situation konfrontiert, am Ende ihres Arbeitstages zusätzliche Distanzen zurückzulegen, um adäquate Unterkünfte für die vorgeschriebenen Ruhezeiten zu erreichen.

II. Konkrete Vorschläge

Im Hinblick auf die Pläne der Kommission im Rahmen des TEN-V Kernstraßennetzes alle 150 km sichere Parkplätze aufzubauen, schlagen wir vor, die Verpflichtung, die wöchentliche Ruhezeit nicht in der Kabine zu verbringen aufzuheben und stattdessen in die Schaffung weiterer sicherer Parkmöglichkeiten zu investieren.

Bei der Schaffung adäquater Parkplätze sollte das Konzept der 5-Stern-Parkmöglichkeiten berücksichtigt werden. Diese sollten folgende Kriterien erfüllen: Sicherheit, Sauberkeit, Wärme, soziale Einrichtungen und Leistbarkeit. Durch die Schaffung solcher modernen Parkplätze der Zukunft - wie er bspw. auf der A8 Innkreisautobahn⁴ gerade gebaut wird - die speziell auf die Bedürfnisse der LKW-Fahrer:innen zugeschnitten sind, kann eine sichere und moderne Umgebung für ihre Ruhezeiten gewährleistet werden.

⁴ https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20230505_OTS0041/asfinag-baustart-fuer-truck-stop-hausruck-an-der-a-8-innkreisautobahn-bild

Gewichte und Abmessungen

25. Überarbeitung der Richtlinie zu Gewichten und Abmessungen

Stand/Gesetzgebungsprozess: Vorschlag für eine Änderung der Richtlinie - KOM(2023) 0445, der Rat hat noch keine allgemeine Ausrichtung gefunden, die Position des Europäischen Parlaments wurde am 12. März 2024 abgestimmt, Trilog voraussichtlich erst in der nächsten Legislaturperiode, Verfahrensnummer: 2023/0265/COD

I. Allgemeine Anmerkungen:

Wir begrüßen ausdrücklich die von der Kommission angekündigte Überarbeitung der Richtlinie über Gewichte und Abmessungen mit dem Hauptziel, das zulässige Gesamtgewicht für emissionsfreie Fahrzeuge, um das Gewicht alternativer Kraftstofftechnologien zu erhöhen. Dieser Schritt ist notwendig, um den Übergang zu emissionsfreien Fahrzeugen nicht zu behindern und den Energieeinsatz pro Transportmenge zu reduzieren.

Besonders erfreulich ist auch, dass unsere Forderung, 5-Achs-Solo-LKW mit 40 Tonnen einzuführen, im Vorschlag der EU-Kommission abgebildet ist. Diese LKW sind effizienter und damit umweltschonender. Zudem bringen sie aufgrund der höheren Ladekapazität und Stabilität, der besseren Manövrierfähigkeit und Traktion und der reduzierten Straßenbelastung, wesentliche Vorteile mit sich.

II. Konkrete Vorschläge:

Die aktuelle Verkehrspraxis zeigt, dass das starre System von Achslasten und höchstzulässigem Gesamtgewicht nicht der Praxis entspricht, Anpassungen der maximal zulässigen Abmessungen und Gewichte von LKW und Bussen jedoch zur Effizienzsteigerung notwendig sind.

- **Schienenkompatibilität**

Die Richtlinie gewinnt auch insbesondere im Kontext der Förderung schienengestützter multimodaler Transportketten an Relevanz. Dies erfordert die Anpassung von Lastkraftwagen und Anhängern hinsichtlich des Gewichts, der Abmessungen und Kranbarkeit, um eine Schienenkompatibilität zu gewährleisten.

- **Höhere Gewichtsgrenze für kranbare Sattelaufleger**

Um Anreize zu schaffen mehr kranbare Aufleger einzusetzen und um die Verlagerung der Fracht auf die Schiene zu erleichtern, fordern wir ein höheres Gewichtslimit (41 Tonnen) für kranbare Sattelaufleger auch für Einsätze außerhalb des Kombinierten Verkehrs auf EU-Ebene.

- **„Lang-LKWs“**

Um CO₂-Einsparungen im Verkehr zu erreichen und die Effizienz des Transportvorgangs zu steigern, könnte der Einsatz von „Lang-LKWs“ nach deutschem Vorbild geprüft werden. Dabei ist zu berücksichtigen, dass Lang-Lkw mit einem

größeren Transportvolumen höchstens auf ausgewählten Strecken bei Einhaltung der aktuell geltenden höchstzulässigen Gesamtgewichte eingesetzt werden dürfen, und zwar als Ergänzung und nicht als Konkurrenzierung des bestehenden Angebots im Schienengüterverkehr. Die Einführung von Gigalinern hingegen wird in Österreich als nicht realisierbar erachtet.

- **Maße für Autotransporter**
Auch die Maße für Autotransporter sollten im Sinne der Effizienzsteigerung und CO₂-Einsparung, angepasst werden. Wenn diese beispielsweise um lediglich 60 cm verlängert werden, könnten zwei Fahrzeuge mehr transportiert werden.
- **Maximale Achslast**
Bei der Einhaltung des maximal zulässigen Gesamtgewichts sollte die maximale Achslast, also die vom Hersteller angegebene höchste technisch mögliche Achslast, als Grundlage für die Ermittlung der Achslast herangezogen werden und nicht, wie derzeit üblich, die höchstzulässige Achslast.
- **Doppelgelenkbusse**
Wir fordern eine Erhöhung bzw. Angleichung der Längenmaße von Doppelgelenkbussen und Bussen mit Anhänger zu überlangen Doppelgelenktrrolleybussen (25m).
- **High-Cube-Container**
Wir schlagen außerdem vor, dass die Höhe für den Transport von High-Cube-Containern im kombinierten Verkehr auf 4,20 m erhöht wird, um den Transport von Strohrundballen, Tieren (EU-Ausrüstungsverordnung) und Autos (SUVs) zu erleichtern.
- **Sattelschlepper**
Bei den **Maßen von Sattelschleppern** sollten Veränderungen vorgenommen werden, damit diese mit aerodynamischen Bauteilen versehen werden können.

26. Berufszugang - Kleintransportergewerbe: Gewichts Anpassung für alternativ betriebene Fahrzeuge

Gesetzgebung: Berufszugangs-Verordnung (VO 1071/2009) und Marktzugangs-Verordnung (VO 1072/2009).

I. Allgemeine Anmerkungen:

Das Thema der Gewichtsproblematik bei elektrisch betriebenen leichten Nutzfahrzeugen verdient besondere Aufmerksamkeit. Aufgrund ihres höheren Eigengewichts im Vergleich zu herkömmlichen Fahrzeugen stehen Betreiber vor der Herausforderung, entweder eine reduzierte Nutzlast in Kauf zu nehmen oder die Grenze von 3,5 Tonnen zu überschreiten.

Eine Überschreitung dieser Grenze würde allerdings bedeutende Folgen nach sich ziehen, wie beispielsweise die Notwendigkeit einer Konzession, die allein durch das höhere Gewicht eines Fahrzeugs mit alternativem Antrieb bedingt wäre.

Um sicherzustellen, dass der Einsatz von elektrischen Kleintransportern für Unternehmen nicht zum Nachteil wird, ist gesetzlich auf nationaler, aber vor allem auf EU-Ebene dringend Ausgleich zu schaffen. Dies würde einen fairen und ausgewogenen Rahmen schaffen, der den Übergang zu nachhaltigeren Transportlösungen erleichtert und fördert.

II. Konkreter Vorschlag:

Wir schlagen daher vor, auf EU-Ebene eine Anpassung der Gewichtsgrenze auf 4,25t für alternativ betriebene Fahrzeuge in den entsprechenden Verordnungen, wie u.a. der Berufszugangs-Verordnung sowie der Marktzugangs-Verordnung vorzunehmen, sodass keine Benachteiligung aufgrund des höheren Eigengewichts erfolgt.

Eine solche Anpassung würde nicht nur eine Gleichstellung hinsichtlich des Gewichts alternativ betriebener Fahrzeuge gewährleisten, sondern auch einen entscheidenden Beitrag zum Übergang zu emissionsfreien Fahrzeugen leisten und somit die Ziele des Green-Deals der EU unterstützen.

Entlastung

27. Verringerung des Verwaltungsaufwandes und Rationalisierung der Meldevorschriften im Verkehr

Stand/Gesetzgebungsprozess: Die Europäische Kommission hat im Rahmen ihres Arbeitsprogramms 2024 Vorschläge zur Vereinfachung und Rationalisierung von Berichtspflichten um -25% vorgestellt.

I. Allgemeine Anmerkungen:

Wir begrüßen diese Zielsetzung, da Unternehmen nach wie vor von überbordendem bürokratischem Aufwand belastet werden. In diesem Zusammenhang ist aber darauf zu achten, dass durch neue Unionsvorschriften (Stichwort Green Deal) nicht noch zusätzliche Berichtspflichten eingeführt werden, die in Summe dann zu einer Zunahme des bürokratischen Aufwands führen.

II. Konkrete Vorschläge:

Zusätzlich zu den bereits erwähnten Vorschlägen der Europäischen Kommission schlagen wir folgende Maßnahmen zum Abbau bürokratischer Belastungen vor:

- **Verbesserte Ausbildung: Kombination zwischen Führerschein und Erstqualifikation (Berufskraftfahrerrichtlinie (Richtlinie (EU) 2018/645)**
Da die Mehrheit der Lkw- und Busfahrer:innen verpflichtet ist, die Anforderungen einer Erstqualifikation zu erfüllen, ist es sinnvoll, die Erstqualifikation mit einer Ausbildung und Prüfung für den Führerschein zu kombinieren. Wir schlagen vor, künftig die explizite Möglichkeit zu schaffen, die Führerscheinausbildung und die Erstqualifikation stärker zu integrieren. Eine strikte Trennung zwischen Erstqualifikation und Führerscheinausbildung würde den Zeitaufwand und die Kosten für die Bewerber:innen erhöhen. Dies kann ihre Berufswahl zu Ungunsten des Fahrerberufs beeinflussen.
- **Wiederholungen bei Weiterbildung vermeiden, indem die Dauer der Weiterbildung schrittweise ab der 2. Weiterbildung reduziert wird, da Fahrer:innen schon mehr Erfahrung gesammelt haben (Berufskraftfahrerrichtlinie (Richtlinie (EU) 2018/645)**
Bezüglich der Organisation der Weiterbildung über die 5-Jahresperiode sollen Fahrer:innen und Unternehmen die Möglichkeit haben, frei nach deren individuellen Voraussetzungen über die Verteilung der Weiterbildung innerhalb der 5-Jahresperiode zu entscheiden.

Die verpflichtende Absolvierung derselben Weiterbildungsinhalte im 5-Jahres-Rhythmus wird oft als unnötig angesehen. Deshalb schlagen wir vor, die Dauer der Weiterbildung schrittweise ab der 2. Weiterbildung zu reduzieren, da Fahrer:innen schon mehr Erfahrung gesammelt haben. Auf diese Weise können übermäßige Wiederholungen vermieden werden.

- **Interoperabilität des Teilsystems „Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung“ des Eisenbahnsystems (Durchführungsverordnung (EU) 2023/1693)**
Das Regel- und Streckenbuch sollte nur die unbedingt erforderlichen Regeln und Informationen enthalten, um den Verwaltungsaufwand für Eisenbahnunternehmen zu begrenzen. Die Ansicht, dass die Triebfahrzeugführer:innen jede einzelne Strecke kennen und dadurch übungsweise fahren müssen, wird von uns abgelehnt. Es ist absolut ausreichend und auch gelebte Praxis, wenn die Triebfahrzeugführer:innen mit der Systematik (Signale, etc.) vertraut sind. Diesbezüglich wäre eine Klarstellung im Sinne konkreterer Vorgaben durch die EU wünschenswert.
- **EU-weite multimodalen Reiseinformationsdiensten (Vorschlag für eine Änderung der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926)**
Die zusätzlichen Anforderungen für **historische Daten** (Art. 3 Abs. 1, Art. 4 Abs. 1 und 3 sowie Art. 6 Abs. 1) sollten auf das notwendige Minimum reduziert werden, da alle bereitzustellenden Daten an irgendeinem Ort physisch gespeichert werden müssen. Dies belastet die Speicherkapazität, die in der Regel von Cloud-Anbietern zur Verfügung gestellt wird. Um die Belastung der Daten- und Diensteanbieter sowie der Umwelt zu reduzieren, sprechen wir uns dafür aus, in diesem Bereich keine "Rohdaten" bereitstellen zu müssen.

Wir erkennen **keine objektive Notwendigkeit** für die Einbeziehung von **Belegungsdaten** - es gibt keinen Erwägungsgrund, aus dem sich die Motivation ableiten ließe. In der Vergangenheit wurden Belegungsdaten als Reaktion auf die Pandemie überstürzt eingeführt und Datenschutzaspekte in den Hintergrund gestellt.

28. Wahlfreiheit im Rahmen der PSO-Verordnung

Stand/Gesetzgebungsprozess: Am 26. Juni 2023 veröffentlichte die Europäische Kommission neue Auslegungsleitlinien zu der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße (kurz „PSO-Verordnung“ für Public Service Obligation Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 bzw. 2016/2338 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße des Europäischen Parlaments und des Rates).

I. Allgemeine Anmerkungen zur PSO:

Die PSO-VO legt fest, wie die zuständigen Behörden unter Einhaltung des Unionsrechts im Bereich des öffentlichen Personenverkehrs tätig werden dürfen, um die Erbringung von „Dienstleistungen von allgemeinem Interesse“ zu gewährleisten (vgl. Art 1 Abs 1 PSO-VO).

Hinsichtlich der Art der Bestellung räumt die PSO-VO den Rechtsanwendern eindeutig den Handlungsspielraum auf nationaler Ebene ein, indem sie grundsätzlich mehrere Vergabemöglichkeiten vorsieht (z.B. die Vergabe im Wettbewerb oder verschiedene Formen der Direktvergabe). In Österreich wenden primär der Bund, die Länder und die Verkehrsverbände die Regelungen der Direktvergabe im Rahmen der PSO-VO an, was sich in weiterer Folge auch auf die Verkehrsunternehmen und auf deren Angebot auswirkt. Die bewusst geschaffenen Möglichkeiten der Direktvergabe werden in zahlreichen Mitgliedstaaten erfolgreich genutzt. Am Beispiel des Eisenbahnbereichs ist auffallend, dass jene Staaten, die sich für den Weg der Direktvergabe entschieden haben, eine Vorreiterrolle gemessen an Pünktlichkeit, Kundenzufriedenheit oder gefahrenen Bahnkilometern pro Einwohner:in einnehmen.

Die Europäische Kommission fordert hingegen in ihren Leitlinien dem wettbewerblichen Verfahren gegenüber der Direktvergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge für den Schienenpersonenverkehr den Vorrang einzuräumen. Die Leitlinien der Europäischen Kommission stehen daher im Widerspruch zur PSO-VO. Diese offenkundige Diskrepanz zwischen der Verordnung und den Auslegungsleitlinien wurde von unabhängigen Experten begutachtet (zum einen von Univ.-Lektor RA Dr. Walter Schwartz iZm RA Mag. Jacqueline Kachlyr-Poppe und zum anderen von Europarechtsexperten Prof. Konrad Lachmayer iZm Prof. Jean-Philippe Derosie):

- Die Auslegungsleitlinien schränken die Möglichkeit zur Direktvergabe ein und widersprechen daher dem Verordnungstext und gleichzeitig auch dem Willen des Verordnungsgebers.
- Die Auslegungsleitlinien haben **keinen** rechtsverbindlichen Charakter; sie spiegeln lediglich die Rechtsansicht der Europäischen Kommission wider. Mit den Auslegungsleitlinien werden also keine neuen Rechtsnormen geschaffen. Insbesondere handelt es sich auch nicht um den Fall einer authentischen Interpretation.
- Es obliegt den Mitgliedstaaten, bei Dienstleistungen, die im allgemeinen wirtschaftlichen Interesse stehen, eigene Ziele für Mindestanforderungen (z.B.

Umweltschutz, Mobilität für Personen mit Einschränkungen oder Verbraucherschutz) festzulegen.

- Die von der Europäischen Kommission formulierte ex-ante Bedarfsprüfung lässt sich nicht aus der PSO-VO entnehmen.
- Der Bestimmung, wonach Art 5 Abs 4a PSO-VO restriktiv auszulegen wäre, ist nicht Folge zu leisten.

Der Rat hat dem Kommissionsvorschlag, wonach Personenverkehrsdienste nur dann zuzulassen wären, wenn die Vergabe sowohl zweckmäßig als auch verhältnismäßig sei, eine Absage erteilt. Aus demokratiepolitischen, rechtsstaatlichen und gewaltenteilenden Gründen lehnen wir den Versuch, die Gesetzesinitiative aus dem Jahr 2013 zur PSO-Verordnung über den Umweg dieser Auslegungsleitlinien gegen den Willen der eigentlich gesetzgebenden Organe - doch noch durchzusetzen ab.

II. Konkreter Vorschlag zur PSO:

- **Die Wahlmöglichkeit zwischen Direktvergabe und wettbewerblicher Ausschreibung muss erhalten bleiben.**
Die Direktvergabe hat u.a. den Vorteil, dass sie dazu verhilft, rasch, neue und dichtere Zugverbindungen zu schaffen. Ausschreibungen hingegen dauern lange und verzögern die dringend notwendige Mobilitätswende. Erfahrungen mit liberalisierten Eisenbahnen in anderen Ländern zeigen gesamtwirtschaftliche und ökologische Abwärtstrends. Ausschreibungen machen die Bahnen nicht effizienter, sondern erhöhen vielmehr die Gefahr für ein schlechteres Angebot und höhere Ticketpreise für die Fahrgäste.

Schienenbahnen

29. EU-Leitlinien für staatliche Beihilfen an Eisenbahnunternehmen ("Eisenbahnleitlinien") & Gruppenfreistellungsverordnung für den Landverkehr

Stand/Gesetzgebungsprozess: Vorschlag für eine Verordnung am 06.07.2022 - KOM(2022) 327, Verfahren, das nicht die Gesetzgebung betrifft („Non-Legislative Procedure“),
Verfahrensnummer: 2022/0209/NLE

I. Allgemeine Anmerkungen:

Der Eisenbahnsektor muss seine intermodale Wettbewerbsfähigkeit durch Optimierung von Prozessen, Förderung von Innovationen und Streben nach grenzüberschreitender Interoperabilität verbessern. Diese Herausforderungen können nicht allein durch den Markt gelöst werden. Staatliche Beihilfen sind ein geeignetes Instrument, den Schienengüterverkehr attraktiver und erschwinglicher zu machen und die Wettbewerbsnachteile zu verringern.

In den Eisenbahnleitlinien aus dem Jahr 2008 hat die Europäische Kommission die Parameter festgelegt, unter denen die EU-Mitgliedstaaten staatliche Beihilferegulungen einführen können, die als mit dem EU-Binnenmarkt vereinbar angesehen werden. Fünfzehn Jahre später haben sich jedoch die Bedingungen auf dem europäischen Verkehrsmarkt und das globale wirtschaftliche Umfeld grundlegend geändert.

Die dringende Notwendigkeit einer Verkehrsverlagerung sollte sich im Regulierungsansatz der EU für staatliche Beihilfen (Eisenbahnleitlinien und Gruppenfreistellungs-Verordnung) widerspiegeln, die starken Anreize für eine Verlagerung auf die Schiene bieten und es den Mitgliedstaaten erleichtern sollten, den Schienenverkehr zu unterstützen.

II. Konkrete Vorschläge:

a. Überarbeitung der Eisenbahnleitlinien:

- **Klare Bestimmungen für staatliche Beihilfen für den Kauf und die Umrüstung von rollendem Material**

Die förderfähigen Kosten sollen als Anschaffungskosten definiert werden, mit einer maximalen Beihilfeintensität von mindestens 50%. Die Bestimmungen sollen Streckenlokomotiven, Rangierlokomotiven und Güterwaggons einschließen.

- **Erhöhte Beihilfeintensitäten für staatliche Beihilfen für die Koordinierung des Verkehrs**

Die zulässige Höchstintensität für Beihilfen zur Senkung der externen Kosten sowie für Beihilfen zur Nutzung der Eisenbahninfrastruktur, die derzeit bei 30 % der Produktionskosten liegt, soll auf 60 % erhöht werden. Die zulässige Höchstintensität für Interoperabilitätsbeihilfen, die derzeit bei 50 % der beihilfefähigen Kosten liegt, soll auf 100 % angehoben werden.

b. Gruppenfreistellungsverordnung

Um den derzeitigen Verwaltungsaufwand zu verringern, sollen diese Arten von Beihilfen im Wege der Gruppenfreistellung von der Notifizierungspflicht ausgenommen werden (Gruppenfreistellungsverordnung für den Landverkehr).

Wir begrüßen die Verabschiedung der Verordnung 2022/2586 im Dezember 2022, die es der Kommission ermöglicht, Beihilfen für die Koordinierung von Verkehr und gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen unter eine Gruppenfreistellung zu stellen. Als nächsten Schritt muss die Kommission nun die notwendige Durchführungsverordnung erlassen, um die Gruppenfreistellung in Kraft zu setzen.

Außerdem sollten neben emissionsfreien Lokomotiven, die bereits unter die Gruppenfreistellungsverordnung in Artikel 36b fallen, auch Waggons einbezogen werden. Bei der Novellierung der Allgemeinen Gruppenfreistellungsverordnung ist es von großer Bedeutung, die überarbeiteten Eisenbahnleitlinien als Referenzpunkt zu verwenden, einschließlich der oben genannten Punkte. Nur wenn die Bedürfnisse des Sektors vollständig berücksichtigt werden, werden die Mitgliedstaaten in der Lage sein, wirksame Beihilferegeln auf der Grundlage von Gruppenfreistellungen umzusetzen.

30. Nutzung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn im einheitlichen europäischen Eisenbahnraum

Stand/Gesetzgebungsprozess: Vorschlag für eine Verordnung zur Änderung der Richtlinie 2012/34/EU und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 - KOM (2023) 443, der Rat hat noch keine allgemeine Ausrichtung gefunden, Europäisches Parlament hat seine Position im März festgelegt, Verfahrensnummer: 2023/0271/COD

I. Allgemeine Anmerkungen:

Den Gesetzesvorschlag der europäischen Kommission, der auf **Sektorinitiativen** (u.a. Timetable Redesign) aufbaut, sehen wir grundsätzlich positiv. Die Kapazitätsplanung und das Kapazitätsangebot werden damit besser auf die Kundenbedürfnisse abgestimmt.

Weiters ist positiv, dass im Gesetzesvorschlag der Kommission eine Zentralisierung des Kapazitäts- und Verkehrsmanagement durch eine EU Central Entity ausgeblieben ist. Die engere Zusammenarbeit der Infrastrukturbetreiber wird begrüßt.

Wir unterstützen den **Berichtsentwurf** der Berichterstatteerin in weiten Teilen, u.a. die Definition von „Compensation“ im Zusammenhang mit „Commercial Conditions“ (AM 24), die Aufnahme des Systemtrassenkonzepts (AM25, AM 88) sowie die mehrjährige Finanzierung des Infrastrukturbetreibers (AM 41, 42).

II. Konkrete Vorschläge:

- **Keine Notwendigkeit für delegierte Rechtsakte und Gründung von ERICA**
Kritisch bewerten wir die **Ausdehnung der sozioökonomischen Kriterien** über Fälle mit unzureichender Kapazität hinaus wie die Forderung nach Delegated Acts (statt Implementing Acts) und insbesondere die Gründung einer neuen Organisation ERICA (Europäische Stelle für die internationale Zuweisung von Fahrwegkapazität), die Aufgaben der nationalen Infrastrukturbetreiber/ENIM/Network Coordinators übernehmen soll.
- **Koordinierungsaufwand bei Fahrwegkapazitätsplanung**
Die Beteiligung der Akteure an der Kapazitätsplanung muss angemessen und kosteneffizient sein. **Unnötig hoher Koordinierungsaufwand** auf Seiten des Infrastrukturbetreibers (IB), wodurch der Prozess der Kapazitätsplanung und -zuweisung verlangsamt wird, ist zu **vermeiden**. Dies gilt auch für die Konsultationen zum Netzfahrplanentwurf (Art. 32. (10)).
- **Aktualisierung der Kapazitätsstrategie**
Die Aktualisierung der Kapazitätsstrategie, wie sie in Art. 16 (4) und des Kapazitätsmodells gemäß Art. 17 (2, 3) vorgesehen ist, ist nicht machbar.

Der derzeitige Vorschlag würde die IB dazu zwingen, dieselben Änderungen an mehreren Strategiedokumenten parallel vorzunehmen, was einen hohen Arbeitsaufwand verursacht, aber keinen zusätzlichen Nutzen bringt. Ebenso sind

kontinuierliche Änderungen der Kapazitätsstrategie und des Modells nicht machbar, da die Grenzpunkte ständig aktualisiert werden müssten.

Art. 22 (1) besagt: "Der Betreiber der Infrastruktur führt innerhalb von sechs Monaten nach der Erklärung eines Fahrwegs als stark ausgelastet oder überlastet eine Kapazitätsanalyse durch." Dieser Ansatz, für überlastete und stark ausgelastete Infrastrukturen dieselbe Maßnahme zu verwenden, ist aus unserer Sicht nicht effizient, führt zu hohem Verwaltungsaufwand und verlängert die Verfahren. **Wir empfehlen daher, zwischen Maßnahmen für stark ausgelastete und für überlastete Infrastrukturen zu unterscheiden.** Generell gilt es, übermäßigen bürokratischen Aufwand für Infrastrukturbetreiber zu vermeiden, um eine effiziente Umsetzung dieser Verordnung zu gewährleisten.

Änderungsvorschlag: Die in Artikel 16 Absatz 5 für die Kapazitätsstrategie und in Artikel 17 Absatz 4 für das Kapazitätsmodell vorgesehene Konsultation der Beteiligten sollte nur für Betreiber der Infrastruktur von Nachbarländern und nicht für "andere Betreiber der Infrastruktur" verbindlich sein, um unnötigen bürokratischen Aufwand zu vermeiden.

Hierbei handelt es sich um keine abschließende Forderungsliste zum VO-Vorschlag.

III. **Weitere notwendige Maßnahmen zur Unterstützung des grenzüberschreitenden Schienenverkehrs**

- **Durchgehende Zugfahrt:** Eine einzige Kontrolle des Zuges für die gesamte Zugfahrt muss grenzüberschreitend als ausreichend anerkannt werden
- Harmonisierte Berichterstattung über Bauarbeiten im grenzüberschreitenden Schienenverkehr
- **Verbesserte Systemanforderungen** für die Bahn durch:
 - Entlastung der Bahnstromkosten
 - Organisatorische Maßnahmen auf der Infrastrukturseite zur Förderung des Alpentransits auf der Schiene
 - Harmonisierte Umsetzung einheitlicher Betriebsabwicklungsregeln und Zugbildungsvorschriften
 - Harmonisierte Sprachkenntnisse und Personalqualifikationen sowie interoperable technische Lösungen entlang der Korridore
 - Fortsetzung des Schieneninfrastrukturausbaus mit Schwerpunkt Güterverkehr: Zielnetz 2040

31. Fortsetzung des Erfolgsmodells „Nachtzug“

I. Allgemeine Anmerkungen:

Der Nachtzug stellt eine umweltfreundliche Option für Langstreckenreisen dar. Der Betrieb des Nachtzuges ist jedoch aufgrund der aktuellen politischen und wirtschaftlichen Bedingungen noch kaum bewältigbar, da dieser mit höheren Kosten verbunden ist als der Betrieb von Tageszügen. Nachtzüge amortisieren sich langsamer, da Sitzplätze/Betten nur einmal täglich verkauft werden können, der Service an Bord erfordert mehr Personal und höhere Löhne aufgrund von Nachtschichten, lange Fahrzeiten bedeuten hohe Trassenpreise und Traktionsenergiekosten. Nachstehende Maßnahmen könnten dies verändern.

II. Konkrete Vorschläge:

- Senkung der Mautgebühren für Nachtzüge und Einführung eines Nachtsegments
- PSO-Unterstützung
- Verbesserung der strategischen und Ad-hoc-Kapazitätsplanung und -verwaltung, um Verspätungen und Unterbrechungen zu verringern.

32. Förderung von Innovationen im Schienengüterverkehr

Stand/Gesetzgebungsprozess: Anwendbare Technische Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI), Änderungsvorschlag 2023/1695/EU vom 10.08.2023

I. Allgemeine Anmerkungen

Die EU-weit harmonisierte Einführung und Förderung bzw. Sicherstellung der Finanzierung des Zugsicherungssystems ETCS (European Train Control System) wird grundsätzlich begrüßt, weil die Leistungsfähigkeit der Schieneninfrastruktur erhöht wird. Es ist allerdings darauf hinzuweisen, dass Bestandsfahrzeuge mit dem herkömmlichen Sicherungssystem nicht mehr fahren können und die Aufrüstung auf ETCS von der Bahnindustrie noch nicht flächendeckend angeboten wird und sehr teuer ist, EUR 800.000.- pro Fahrzeug. Daher müssen in Österreich neue Siemens Vectron Dual Mode Lokomotiven bis Ende 2025 mangels fehlender ETCS-Integration durch Engpässe seitens des Herstellers durch reaktivierte Diesellokomotiven ersetzt werden.

Auch die EU-weite Einführung der digitalen automatischen Kupplung wird grundsätzlich als positiv bewertet. Allerdings ist dabei auf den Bestand und die den Unternehmen zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel Rücksicht zu nehmen.

II. Konkrete Vorschläge:

• Digitale automatische Kupplung (DAK)

Wir fordern unternehmensverträgliche Rahmenbedingungen im Zusammenhang mit der EU-weiten Einführung der digitalen automatischen Kupplung und Sicherstellung der Finanzierung der DAK

• EU-weit harmonisiertes Zugsicherungssystem ETCS

Ein Befahren von Strecken ausgerüstet mit ETCS, ohne die herkömmlichen Sicherungssysteme, ist nur möglich, wenn auch die Triebfahrzeuge mit dem sehr teuren ETCS-Sicherungssystem ausgerüstet sind. Triebfahrzeuge mit einem herkömmlichen Sicherungssystem (nicht ETCS-tauglich) können diese „ETCS-Infrastruktur“ nicht befahren. Daher ist sicherzustellen, dass die alleinige Verwendung von ETCS in den Mitgliedstaaten nur harmonisiert eingeführt wird, um das Befahren mit ausreichend verfügbaren Triebfahrzeugen zu ermöglichen. Bis dahin sollten parallel eingebaute Sicherungssysteme (PZB 90) neben dem ETCS eingeschaltet bleiben, um ein weiteres Befahren zu ermöglichen. Andernfalls ist ein Einbruch beim Schienengüterverkehr aufgrund der hohen Anschaffungskosten bzw. fehlender Fahrzeugverfügbarkeit zu befürchten.

• Förderungen für den Umstieg auf ETCS

Förderungen, um eine beschleunigte ETCS-Aufrüstung der Bestandsfahrzeuge zu ermöglichen.

