

MOBILITÄTSMASTERPLAN 2030

LÖSUNGEN DER VERKEHRSWIRTSCHAFT
FÜR DEN STANDORT ÖSTERREICH
IM PERSONEN-, GÜTER- UND INDIVIDUALVERKEHR



Vorwort	3
Ausgangssituation	4
Maßnahmen für den Personen-, Güter- und Individualverkehr zur Effizienzsteigerung, Optimierung und Erreichung der Klimaziele bei allen Verkehrsträgern	8
Die Maßnahmen im Detail	9
Nachhaltige Energieversorgung sicherstellen	9
Infrastruktur ausbauen	11
Infrastruktur effizient nutzen	13
Digitalisierung vorantreiben	14
Raumordnung zielgerecht koordinieren	16
Zusätzliche Herausforderungen im Individualverkehr	17
Langfristige Finanzierung sicherstellen	18
Bildung zukunftsorientiert gestalten	21
Anhang	23

Vorwort



Der Mobilitätsmasterplan 2030 wurde von der österreichischen Verkehrswirtschaft erarbeitet und basiert auf einer integrierten Strategie für den Personen-, Güter- und Individualverkehr. Er umfasst konkrete Maßnahmen für den Schienen-, Straßen-, Wasser- und Luftverkehr sowie für die Schaffung optimaler Rahmenbedingungen.

Bedarfsgerechte Mobilität muss unter Berücksichtigung von Klimaschutz, Ressourceneffizienz und Versorgungssicherheit auch zukünftig sichergestellt werden. Dies erfordert umfassende Maßnahmen in sieben Handlungsfeldern: Nachhaltige Energieversorgung sicherstellen, Infrastruktur ausbauen, Infrastruktur effizient nutzen, Digitalisierung vorantreiben, Raumordnung zielgerecht koordinieren, langfristige Finanzierung sicherstellen und Bildung zukunftsorientiert gestalten. Diese Gesamtbetrachtung ist die Voraussetzung für die Wettbewerbsfähigkeit des Standorts Österreich.

Der Mobilitätsmasterplan ist als Konzept für die Sicherstellung der Mobilität in Österreich zu sehen und geht dabei über die Zielsetzung Klimaschutz hinaus, erhebt aber auf Grund der Fülle der relevanten Faktoren in der Verkehrspolitik keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

Der Prozess der Dekarbonisierung stellt die Verkehrswirtschaft vor große Herausforderungen. Unsere Unternehmen sind bereit, ihren Beitrag zu leisten. Dafür müssen die richtigen Rahmenbedingungen geschaffen werden und folgendes gewährleistet sein:

- die Verfügbarkeit von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben in ausreichenden Mengen und zu erschwinglichen Preisen,
- die Verfügbarkeit von grünen Kraftstoffen und grünem Strom in ausreichendem Ausmaß und zu leistbaren Preisen,
- das EU-weite Vorhandensein der nötigen alternativen Lade- und Tankinfrastruktur.

Es braucht eine wirtschaftlich erfolgreiche österreichische Mobilitätswirtschaft, um die ambitionierten Klimaziele zu erreichen, die Wettbewerbsfähigkeit des Standorts zu sichern und die Versorgungssicherheit der Bevölkerung mit Gütern und Dienstleistungen zu garantieren. In diesem Sinne übernehmen die Verkehrsunternehmen aller Branchen eine Mobilitätsgarantie für die österreichische Bevölkerung, sowohl zur Ermöglichung individueller Mobilität als auch durch umfassende Güterversorgung und -entsorgung – nicht nur, aber auch in Krisensituationen ist die Verkehrswirtschaft für alle Menschen, die in Österreich leben, ein verlässlicher, verantwortungsvoller Partner.



Ing. Mag. Alexander Klacska
Obmann der Bundessparte Transport und Verkehr



Dr. Erik Wolf
Geschäftsführer der Bundessparte Transport und Verkehr

für die österreichische Verkehrswirtschaft, Oktober 2020 (3. aktualisierte Auflage März 2023)

Besuchen Sie uns auch auf <http://verkehrswirtschaft.at/>

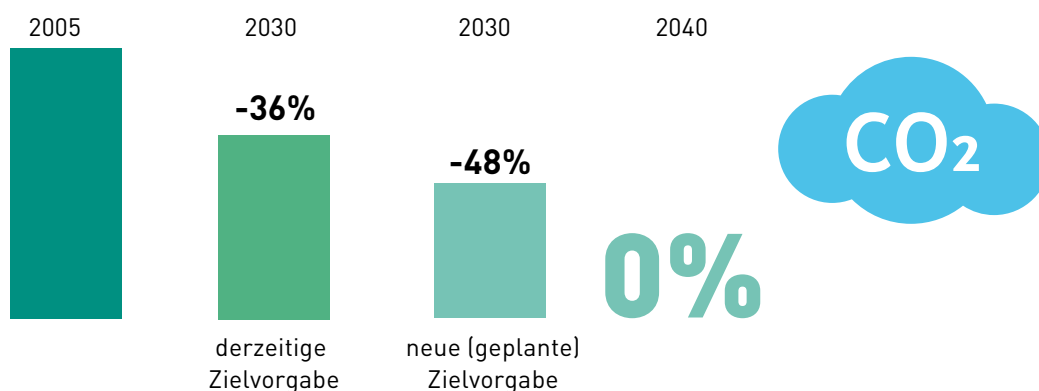
Ausgangssituation

Die österreichischen Klimaziele

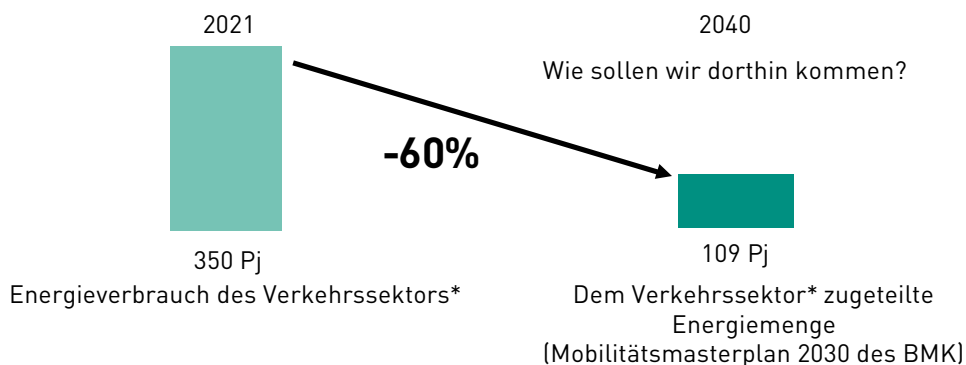
Die Bundesregierung hat im Regierungsübereinkommen¹ für die Jahre 2020 bis 2040 die Erreichung der Klimaneutralität bis zum Jahr 2040 festgelegt. Diese Absicht geht noch über das auf EU-Ebene im Rahmen des Europäischen Grünen Deals beschlossene Ziel, bis 2050 keine Netto-Treibhausgase mehr auszustoßen, hinaus.

Der nationale Energie- und Klimaplan² für Österreich für die Periode 2021-2030 basiert noch auf einem Reduktionsziel von 36%. Mit dem Fit für 55-Paket der EU³ soll dieses Zwischenziel auf -48% CO₂-Emissionen gegenüber 2005 angehoben werden. Die endgültige Beschlussfassung auf EU-Ebene steht noch aus.

CO₂-EMISSIONEN ÖSTERREICHS



Im Mobilitätsmasterplan 2030 des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie⁴, dessen Ergebnisse Einzug in den gefunden haben, wurde für Österreich auf Basis der Berechnungen des Projekts Path2ZeroCarbonTrans⁵ ein Pfad zur Klimaneutralität 2040 im Verkehrssektor beschrieben und berechnet. Dem Verkehrssektor (Landverkehr inklusive Schifffahrt, Offroad) wurde eine Endenergiemenge von rund 109 Petajoule pro Jahr (gesamte Primärenergiemenge 135 Petajoule) zugeteilt.



*Landverkehr (Straße, Schiene) und Schifffahrt

¹ Aus Verantwortung für Österreich. Regierungsprogramm 2020 - 2024

² Integrierter nationaler Energie- und Klimaplan, Periode 2021-2030

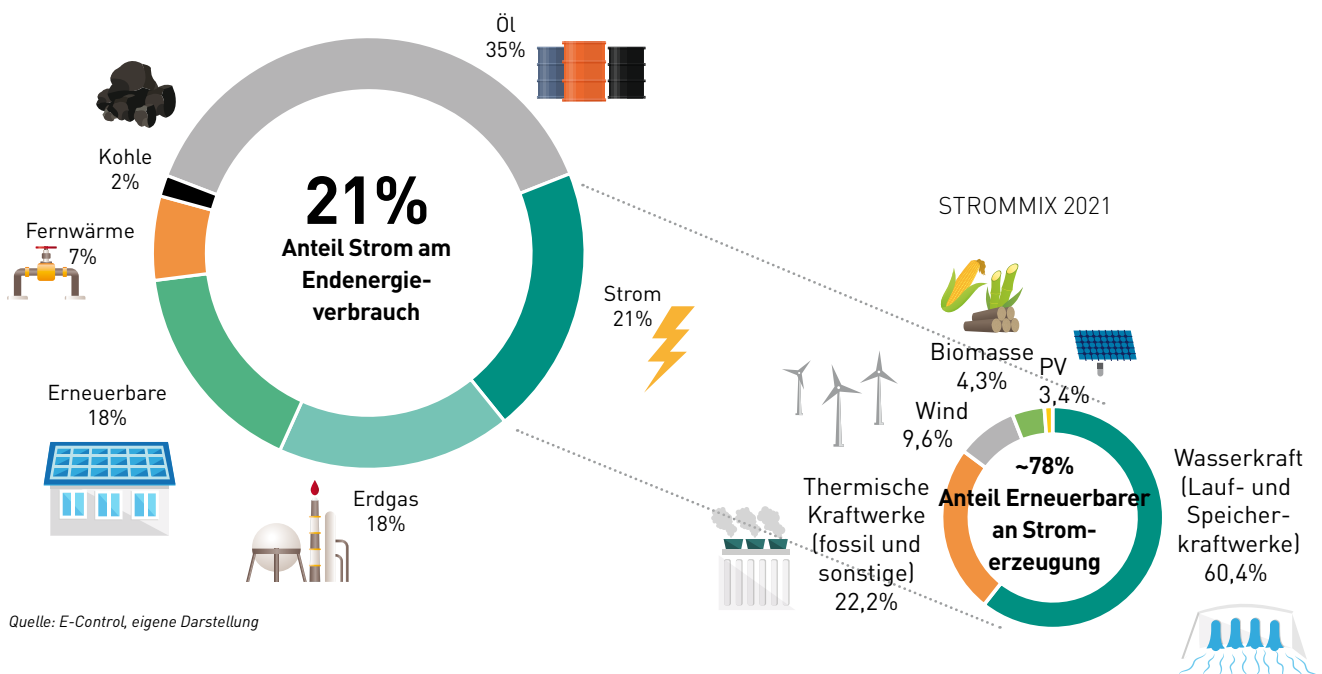
³ Fit für 55 - Das europäische Klimagesetz

⁴ BMK: Mobilitätsmasterplan 2030 für Österreich

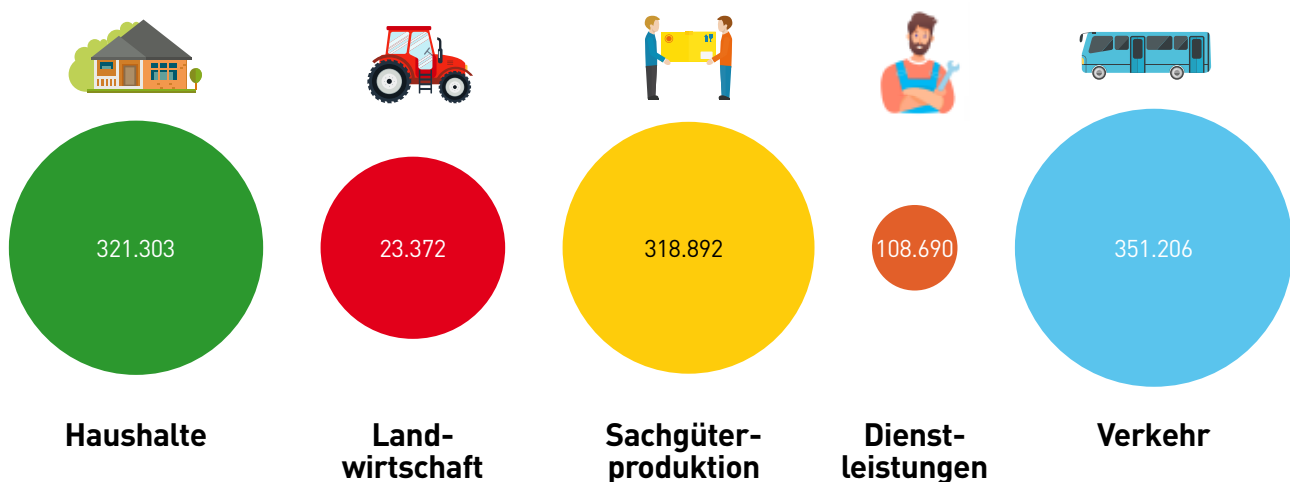
⁵ Umweltbundesamt: Path2ZeroCarbonTrans

Energieversorgung in Österreich – Status Quo

ENERGIETRÄGERMIX 2021

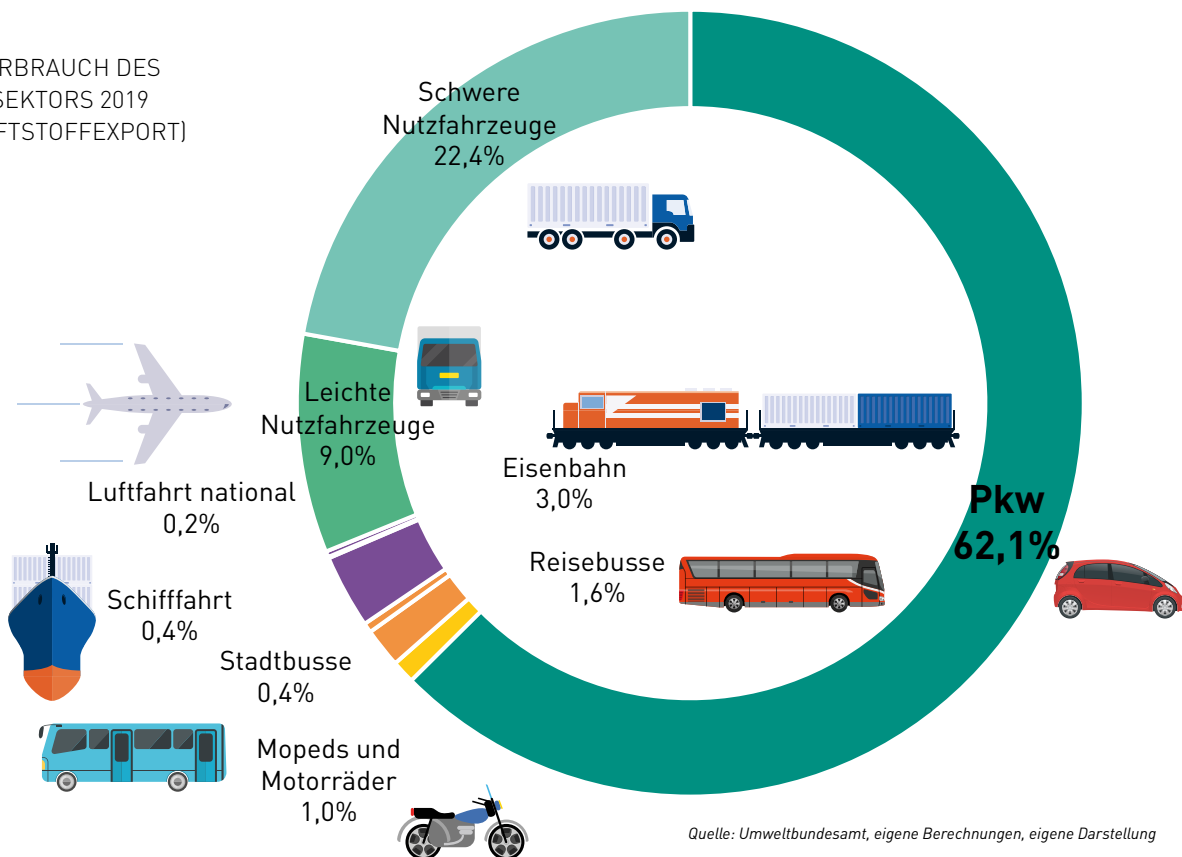


ENERGETISCHER ENDVERBRAUCH IN TERAJOULE (TJ) – SEKTORALE GLIEDERUNG 2021



Quelle: Statistik Austria

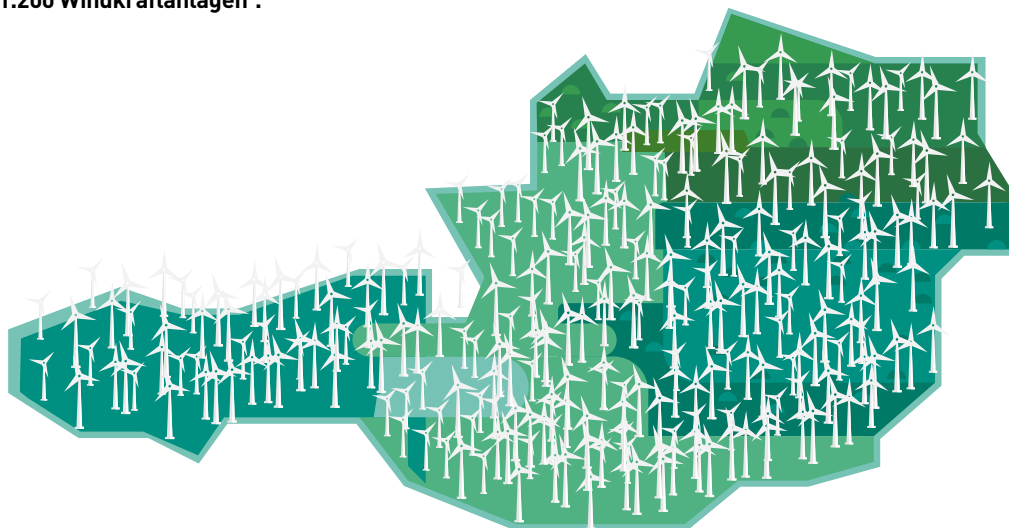
ENERGIEVERBRAUCH DES
VERKEHRSEKTORS 2019
(OHNE KRAFTSTOFFEXPORT)



BEDEUTUNG DER DEKARBONISIERUNG DER ENERGIEERZEUGUNG

Die Dekarbonisierung der Energieerzeugung für alle Sektoren bedeutet für Österreich eine enorme Herausforderung. Nur für den **Verkehrssektor allein** würde der Ausstieg aus fossilen Kraftstoffen einen zusätzlichen Strombedarf in der Höhe von über 72.000 GWh⁶ pro Jahr ergeben.

Das entspricht der Stromerzeugungskapazität von **66 Wasserkraftwerken** in der Größe von Wien-Freudenau⁷ oder **mehr als 11.200 Windkraftanlagen**⁸.



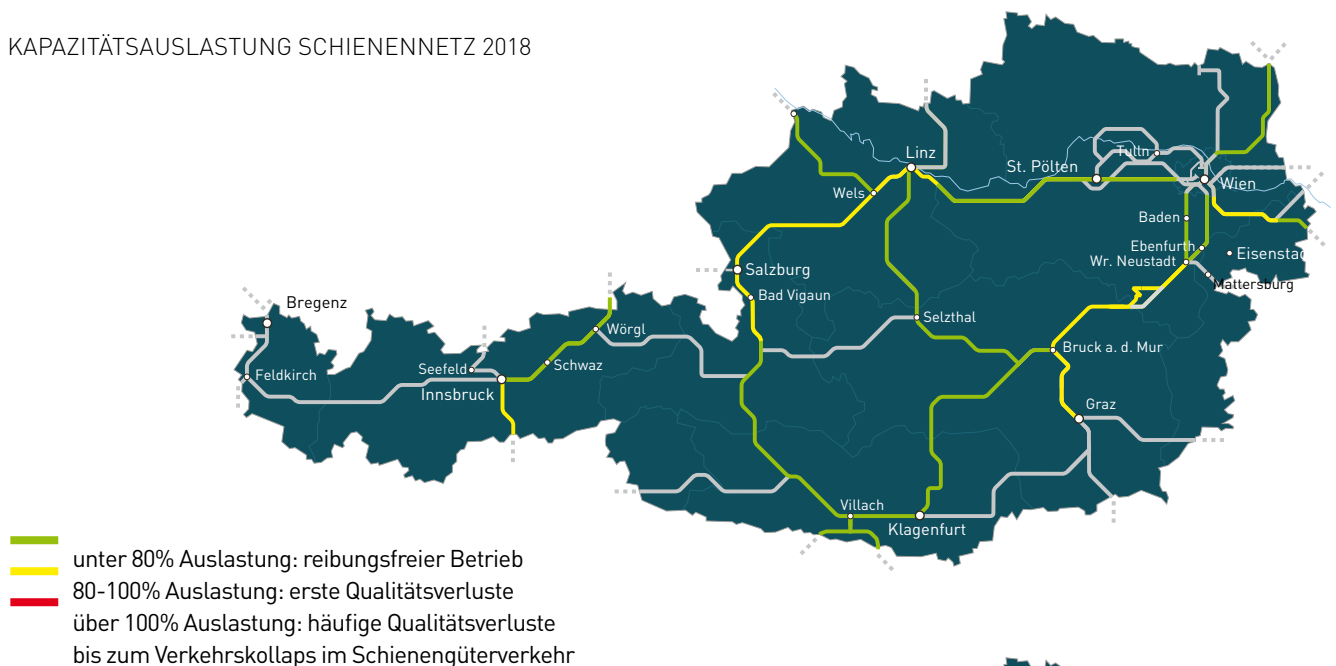
⁶ e-control, eigene Berechnungen; ohne Kraftstoffexport
⁷ Verbund: Laufkraftwerk Wien-Freudenau, eigene Berechnungen
⁸ IG Windkraft, eigene Berechnungen

Kapazität im Schienenverkehr – Engpass beim Güterverkehr

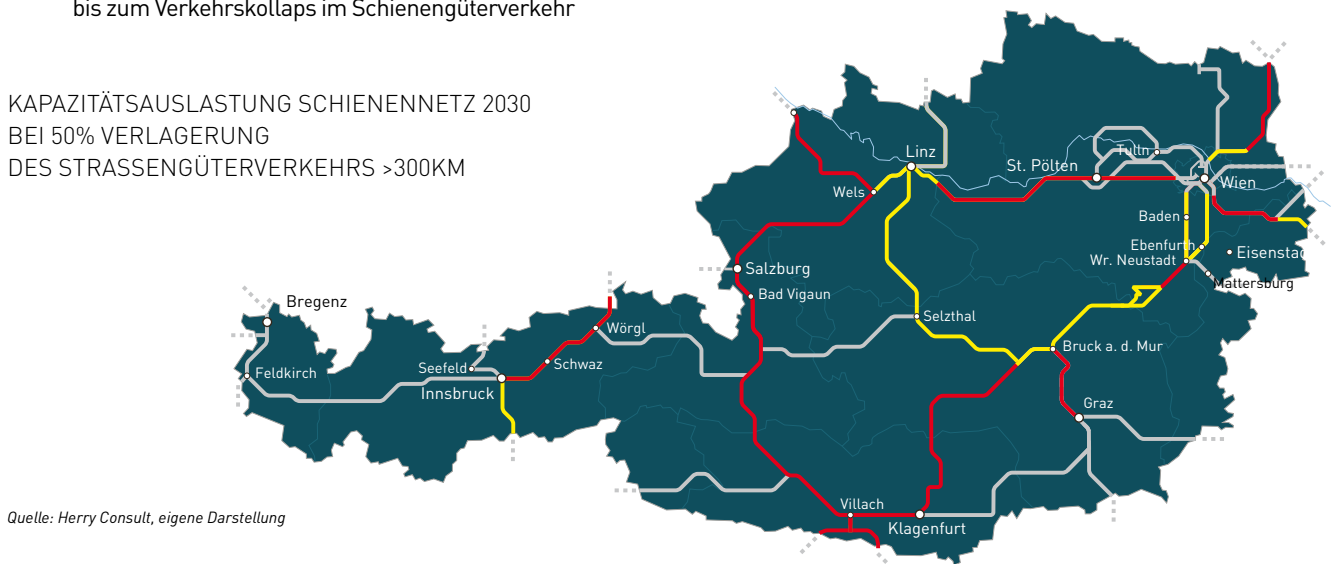
Ein wichtiger Beitrag zur Reduktion des CO₂-Ausstoßes kann die Verlagerung von Fernverkehr und Transitverkehr von der Straße auf die Schiene sein. Um das zu ermöglichen sind insbesondere auch ausreichend Kapazitäten auf dem Schienennetz zur Verfügung zu stellen. Da in Österreich das Schienennetz sowohl vom Schienengüterverkehr als auch vom Schienenpersonenverkehr genutzt wird, sind bei Kapazitätsauslastungen immer alle abzuwickelnden Verkehre, also Personen- und Güterzüge, zu berücksichtigen. In vielen Fällen wird bei Kapazitätsengpässen Personenzügen gegenüber Güterzügen der Vorrang gegeben. Dies kann zu einer weiteren Verschärfung der dargestellten Situation für den Güterverkehr führen.

Bereits im Jahr 2018 gab es auf allen wichtigen Schienenkorridoren Teilstücke, die bereits an der Auslastungsgrenze waren. Bei einem Szenario von 50% Verlagerung des Straßengüterfernverkehrs über 300 km werden 2030 auf allen wichtigen Schienenkorridoren großräumige Überlastungen auftreten bis zum Verkehrskollaps im Schienengüterverkehr. Das Szenario berücksichtigt dabei bereits die derzeit geplanten Ausbauvorhaben des Schienennetzes. Daher sind – auch aufgrund der jahrzehntelangen Dauer für Genehmigung und Bau von Infrastruktur – rasch die zukünftig erforderlichen Schieneninfrastrukturkapazitäten zu sichern.

KAPAZITÄTSAUSLASTUNG SCHIENENNNetz 2018



KAPAZITÄTSAUSLASTUNG SCHIENENNNetz 2030
BEI 50% VERLAGERUNG
DES STRASSENGÜTERVERKEHRS >300KM



Quelle: Herry Consult, eigene Darstellung

Maßnahmen

**für den Personen-, Güter- und Individualverkehr auf allen Verkehrsträgern
zur Effizienzsteigerung, Optimierung und Erreichung der Klimaziele**

Nachhaltige Energieversorgung sicherstellen	Deckung des steigenden Strombedarfs	Ausbau der E-Infrastruktur und der alternativen Lade- und Tankinfrastruktur	E-Fuels und LNG/CNG für Busse und schwere Lkw als Übergangstechnologie einsetzen	Weiterentwicklung alternativer Treibstoffe für Luft- und Binnenschifffahrt, Wasserstoff als alternativen Antrieb fördern
Infrastruktur ausbauen	Ausbau des multimodalen Personen- und Güterverkehrs inkl. Umsteige- und Terminalanlagen	Massiver Ausbau der Schieneninfrastruktur und der Wasserstraße	Grenzüberschreitende Anbindung gewährleisten, Verlagerung des Transits	Seilbahnen und Cargo Tubes im urbanen Raum einbinden
Infrastruktur effizient nutzen	Anpassung der Fahrzeugabmessungen	Harmonisierung von Lkw-Fahrverböten, Abschaffung des Nacht-60ers	Hemmnisse im Schienenverkehr abbauen, Single European Sky zügig verwirklichen	Innovative Gesamtkonzepte für City Logistik und ländlichen Raum schaffen
Digitalisierung vorantreiben	Verbesserte Datenerhebung und -nutzung, Ausbau der digitalen Infrastruktur	Automatisiertes Fahren fördern	Potentiale im Kombinierten Verkehr ausschöpfen	Zukunftsweisende Technologien und Geschäftsfelder bis zur Marktreife fördern
Raumordnung zielgerecht koordinieren	Ausreichende Widmung von Logistikflächen	Verpflichtende Abstimmung von Raumordnung, Regional- und Verkehrspolitik	Mobilität im ländlichen Raum verbessern	Raumordnungsspezifische Mobilitätskomplettlösungen forcieren
Langfristige Finanzierung sicherstellen	Förderungen und Prämien für den Umstieg bereitstellen, attraktives öffentliches Verkehrsangebot finanzieren	Vorteile für alternative Antriebe bei Abgaben schaffen, Mautkonzept der WKÖ umsetzen	Ergänzende Finanzierungslösungen für Infrastrukturen	Verwaltungsvereinfachung bringt Effizienzgewinne
Bildung zukunftsorientiert gestalten	Verkehrsberufe attraktivieren	Lkw-Lenker, Buslenker und Triebfahrzeugführer zukunftsfit ausbilden	Dem Fachkräftemangel entgegenwirken	Image der Verkehrsbranchen verbessern

Die Maßnahmen im Detail

Nachhaltige Energieversorgung sicherstellen

Energieversorgung für alle Verkehrsträger auf Basis nachhaltiger Energiequellen sichern

1

Deckung des steigenden Strombedarfs

Deckung des steigenden Strombedarfs, der durch Umstellung auf alternative Antriebe entsteht, sicherstellen

- Es müssen alle zur Verfügung stehenden nachhaltigen Quellen und technischen Möglichkeiten unter optimalen Rahmenbedingungen genutzt werden, um den enorm erhöhten Strombedarf aller Sektoren zu decken.
- Abschluss von langfristigen strategischen Energiepartnerschaften für den Import Erneuerbarer Energien.

2

Ausbau der E-Infrastruktur und der alternativen Lade- und Tankinfrastruktur, Energiemapping für ÖPNV

Ausbau der Infrastruktur für Energieerzeugung und -leitung

- Massiver Ausbau der Ökostromerzeugung in Österreich
- Umfassender Ausbau der Übertragungs- und Verteilnetze
- Verfahrensbeschleunigung für Anlagenbau (Kraftwerke und Leitungen). Mit Verfahrensdauern von bis zu 10 Jahren für die Genehmigung von Betriebsanlagen ist die Energiewende nicht zu schaffen. Stattdessen werden Standort und Energieversorgungssicherheit gefährdet. Die tatsächliche Verfahrensdauer übersteigt die gesetzlichen Vorgaben oft bei weitem.⁹ Zügige Genehmigungsverfahren und die ausreichende Ausstattung der Behörden mit Personal und Sachverständigen sind ein wesentlicher Baustein.
- Rasche Fertigstellung der 380 kV-Salzburgleitung, um die Versorgungssicherheit zu gewährleisten. Nur durch den Ausbau des 380 kV-Leitungsnetzes können große Mengen an Strom aus erneuerbaren Energien ins Netz aufgenommen und dorthin gebracht werden, wo sie benötigt werden.¹⁰

Ausbau alternativer Lade- und Tankinfrastruktur

- Förderung aus öffentlichen Mitteln bis zur Erreichung der Wirtschaftlichkeit
- Aufbau einer nur für die gewerbliche Personenbeförderung nutzbaren Schnellladeinfrastruktur
- Errichtung von E-Mobilitätskompetenzzentren in den Städten: Infrastrukturinvestition in die Errichtung der entsprechenden Infrastruktur für Wartung und Ladung von E-Bussen usw.
- Bereitstellung von Echtzeit-Informationen über verfügbare Ladestationen

Energiemapping für ÖPNV

- Erstellung einer Energielandkarte für den öffentlichen Personennahverkehr, die definiert, welche Antriebsformen in welchen Regionen von Österreich sinnvoll eingesetzt werden sollen. Mobilitätsentscheidungen der öffentlichen Hand sollen auf dieser Basis erfolgen. Beispiel: bestimmte Arten von Elektrobussen können im urbanen Raum sinnvoll eingesetzt werden, aber gleichzeitig ungeeignet für die Erschließung entlegener Regionen sein.

⁹ WKÖ, Factsheet „Investitionen ankurbeln“
¹⁰ APG, 380-kV-Salzburgleitung

E-Fuels und LNG/
CNG für Busse und
schwere Lkw als
Übergangstech-
nologie einsetzen

3

- Getrennte Ausschreibung der öffentlichen Hand von Betankungsinfrastruktur und Verkehrsdienstleistung um Wettbewerbsgleichheit zugunsten kleinerer Dienstleistungsanbieter sicherzustellen
- Gewährung des öffentlichen Zugangs für im Zuge dessen errichtete Tank- und Ladeinfrastruktur, um Infrastrukturaufbau und -nutzung in der Fläche zu fördern

Umstellung von Bussen und schweren Lkw auf e-Fuels¹¹

- Finanzielle Förderungen für Unternehmen als Ausgleich der Mehrkosten
- Anschubfinanzierung für Errichtung der Tankstelleninfrastruktur
- Tarifierungen bei der Maut
- Berücksichtigung des geringeren CO₂-Fußabdrucks bei der Energiebesteuerung (MöSt)
- Ausnahme von IG-L-Fahrverboten
- Anrechnung auf CO₂-Flottengrenzwerte für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge und künftig auch für Lkw
- Unterstützung von Pilotprojekten zur industriellen Produktion von eFuels durch direkte finanzielle Förderungen, Ausschreibungsverfahren zur Investitionsabsicherung und Mengenzusagen

Einsatz von LNG/CNG als Übergangstechnologie¹²

- Finanzielle Förderung für die Umrüstung bestehender Fahrzeuge
- Tarifierungen bei Maut
- Berücksichtigung des geringeren CO₂-Fußabdrucks bei der Energiebesteuerung (MöSt)

Weiterentwicklung
alternativer Treib-
stoffe für Luft- und
Binnen-schifffahrt,
Wasserstoff als al-
ternativen Antrieb
fördern

4

Weiterentwicklung alternativer Treibstoffe für Luftfahrt und Binnenschifffahrt

- Ausweitung der Förderungsinitiativen zur Erforschung alternativer Treibstoffe
- Während anderen Verkehrsträgern alternative Antriebe zur Verfügung stehen, ist die Luftfahrt in naher Zukunft auf Flugturbinentreibstoff angewiesen.¹³ Wichtig ist daher die Zweckbindung der Einnahmen aus dem EU-ETS zur Förderung von Forschung in alternative Treibstoffe für die Luftfahrt (Sustainable Aviation Fuel - SAF).

Umstellung von Bussen und schweren Lkw auf Wasserstoff¹⁴

- Fördermodell für 80% der Mehrkosten für Fahrzeuge und Tankstellen
- Klare Kennzeichnung von grünem Wasserstoff
- Mechanismus zur Deckung möglicher Mehrkosten durch Strom und technologische Entwicklung
- Errichtung einer zentralen Förderstelle und beschleunigte Zulassungsverfahren für Technologien entlang der gesamten Wertschöpfungskette (Trailer, Fahrzeuge, Verdichter etc.)
- Mautbefreiung von wasserstoffbetriebenen Fahrzeugen
- Rasche Umsetzung der österreichischen Wasserstoffstrategie¹⁵, Lösung des konkurrierenden Nutzerbedarf

¹¹ eFuel alliance: Unsere Forderungen an die Politik

¹² Wurster, R. et al.: LNG als Alternativkraftstoff für den Antrieb von Schiffen und schweren Nutzfahrzeugen

¹³ IATA: Developing Sustainable Aviation Fuel

¹⁴ Deloitte: H2-Mobility Austria

¹⁵ BMK, BMDW: Wasserstoffstrategie für Österreich

Infrastruktur ausbauen

Infrastruktur fit machen für nachhaltige Mobilität

Ausbau des multimodalen Personen- und Güterverkehrs inkl. Umsteige- und Terminaleinrichtungen

1

Ausbau des multimodalen Güterverkehrs, Errichtung von Terminals für den Güterumschlag

- Trimodale Verknüpfung von Straße, Schiene, Schiff im Sinne der Komodalität
- Fortschreibung und erhebliche Erhöhung der Förderungen für den Kombinierten Verkehr, i.e. Ausbau und Neuansiedelung von Terminals und Anschlussbahnen, Investitionen in Transportgeräte wie kranbare Sattelaufleger, Investitionen in innovative Systeme und Technologien, etc.
- Gestaltung der Rahmenbedingungen für Kombinierten Verkehrs, sodass sie bei den Akteuren Zuspruch finden, verkehrsträgerübergreifend Transporte durchzuführen
- Ausbau der Bahnverbindungen zu Seehäfen in Nord- und insbesondere Südeuropa

Ausbau der Multimodalität im Personenverkehr, Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs im urbanen und ländlichen Raum

- Attraktivierung von Bahnfahrten anstelle von Kurzstreckenflügen, Ausbau der Kooperation Flug/Schiene
- Infrastruktur für flächendeckenden öffentlichen Verkehr bedarfsgerecht sichern
- Errichtung multimodaler Knoten und Stärkung des multimodalen Angebots, zB Verlegung von Bushaltestellen an etablierte Park&Ride Anlagen, vorab Evaluierung der bestehenden Haltestellen zur Lukrierung zusätzlicher Zeitkapazitäten
- Steuerliche Anreize für Fahrgäste zur verstärkten Nutzung des Öffentlichen Verkehrs
- Reduzierung der Taktzeiten

Massiver Ausbau der Schieneninfrastruktur und der Wasserstraße

2

Massiver Ausbau der Schieneninfrastruktur und Förderung des Schienengüterverkehrs

- Schaffung ausreichender Infrastrukturkapazitäten auf der Schiene
 - Bau von neuen Trassen, Logistikhubs und Güterterminals
 - Sicherstellung von hochrangigen Trassen für den Schienengüterverkehr zur Lösung der Konkurrenz von Personen- und Güterverkehr
 - Förderung des Infrastruktur- und Kapazitätsausbaus der Rollenden Landstraße
 - Ausbau der Pyhrn-Schober- und Tauern-Achse
- Ausbau, Reaktivierung und Technologieoffensive bei Anschlussbahnen
- Evaluierung der Anhebung der maximalen Zuggewichte bis 1500t und der maximalen Zuglänge bis 1500m
- Verlängerung der Übergangsfristen bei der Umrüstung von Eisenbahnkreuzungen in der Eisenbahnkreuzungsverordnung.
- Öffentlicher Personennahverkehr
 - Ausbau des Streckennetzes im innerstädtischen und Regional-Verkehr
 - Ausbau des Straßenbahn- und O-Bus-Liniennetzes sowie Weiterentwicklung des Bus-Liniennetzes in stark wachsenden Stadtteilen

Förderung der Wasserstraße Donau

- Einbindung in moderne Logistikketten, Förderungen für bewusstseinsbildende Maßnahmen¹⁶
- Bessere Anbindung des Hinterlandes, Ausbau der Terminals zu modernen Logistikzentren

Grenzüberschreitende Anbindung gewährleisten, Verlagerung des Transits

3

Grenzüberschreitende Anbindung auf EU-Ebene und insbesondere mit den Nachbarländern gewährleisten

- Zeitnahe Fertigstellung des TEN-T Kern- und Gesamtnetzes und Sicherstellung der entsprechenden Finanzierung in den Mitgliedstaaten
- Aufnahme der für Österreich bedeutsamen Pyhrn-Schober und Tauern-Achse in das TEN-T Kernnetz
- Rechtzeitige Realisierung der erforderlichen Zulaufstrecken zu den TEN-T Schienenachsen durch die EU-Mitgliedsstaaten
- Sicherstellung einer ganzjährig verfügbaren, wettbewerbsfähigen Abladetiefe von 25dm auf der gesamten Donau-Strecke durch technische Maßnahmen, Forcierung der internationalen Kooperation

Verlagerung des Transitverkehrs

- Verlagerung auf Schiene/Schiff/CO₂-neutrale Verkehrsträger am Ursprung des Verkehrsstroms, bei Verkehren aus Drittstaaten spätestens an den EU-Außengrenzen
- Wirtschaftsverträgliche und EU-konforme Lösungen für den Alpentransit umsetzen¹⁷
 - Verbesserung des Kombinierten Verkehrs (unbegleiteter Kombiniertes Verkehr und Rollende Landstraße)
 - Höheres Gewichtslimit für kranbare Sattelaufleger auf EU-Ebene durchsetzen, um die Verlagerung der Fracht auf die Schiene zu erleichtern (41t, als Ausgleich für höheres Eigengewicht)
 - Harmonisierung von Fahrverboten, regional und international abgestimmt
 - keine Fahrverbote für Fahrzeuge der modernsten Fahrzeuggeneration (EURO VI)
 - Ausbau von Zulaufstrecken zum Brenner-Basistunnel
 - Verbesserte Systemvoraussetzungen bei den Bahnen

Seilbahnen und Cargo Tubes im urbanen Raum einbinden

4

Seilbahnen und Cargo Tubes im urbanen Raum einbinden

- Potential von Seilbahnen als umweltfreundlicher Verkehrsträger speziell im urbanen Raum nutzen, Investitionen in Seilbahninfrastruktur fördern¹⁸
- Potential von Cargo Tubes ausloten

¹⁶ BMVIT/BMK: Aktionsprogramm Donau

¹⁷ WKÖ BSTV: 5-Punkte-Programm für die Zukunft des Alpentransits

¹⁸ Doppelmayr: Seilbahnen im urbanen Raum

Infrastruktur effizient nutzen

Effiziente Nutzung der Infrastruktur bringt enorme Produktivitätssteigerungen, Sicherheitsgewinne und Emissionsreduktionen

Anpassung der Fahrzeug-abmessungen

1

Anpassungen der höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte von Lkw und Doppelgelenkbussen zur Effizienzsteigerung

- 4,20 m Höhe für den Transport von High Cube Containern im kombinierten Verkehr, von Strohrundballen, Tieren (EU-Ausstattungs Vorschriften)¹⁹ und PKW (SUVs), Verlängerung von Autotransportern um 60 cm bringt Platz für 2 zusätzliche Fahrzeuge
- 44 t hzG für Mineralöltransporte und Tiertransporte
- Streichung der 100 km-Grenze für 44 t beim Transport von Holz aus dem Wald oder bei der Sammlung von Rohmilch bis zum nächstgelegenen geeigneten Verladebahnhof oder zu einem Verarbeitungsbetrieb, da es sich nicht um verlagerbare Verkehre handelt. Zusätzlich soll bei zulässigen Überschreitungen des hzG auf den nächstgelegenen wirtschaftlich geeigneten Verladebahnhof, der auch hinsichtlich des Fahrplanangebots sinnvoll angefahren werden kann, abgestellt werden, nicht den technisch geeigneten.
- Abstellen auf technische Achshöchstlast statt höchste zulässige Achslast
- Ausweitung bzw. Angleichung der Länge von Doppelgelenkbussen und Bussen mit Anhängern auf 25 m
- Einführung von Lang-Lkw nach deutschem Vorbild²⁰ mit 25,25 m Länge und 40 t Gesamtgewicht²¹

Harmonisierung von Lkw-Fahrverboten, Abschaffung des Nacht-60ers

2

Vermeidung von Umwegverkehren durch bundesweite Koordinierung von Lkw-Fahrverboten

- Die Vermeidung von Umwegverkehren bringt eine Reduktion von 500.000 t CO₂ und € 285 Mio. volkswirtschaftliche Einsparungen pro Jahr²²
- Zentrale, digitale Erfassung von Fahrverboten bringt Rechtssicherheit und ermöglicht digitale Darstellung und Auswertung

Gänzliche Aufhebung des Lkw Nacht-60ers aus Sicherheits-, Effizienz- und Umweltschutzgründen auf Autobahnen und Schnellstraßen²³

Hemmnisse im Schienenverkehr abbauen, Single European Sky zügig verwirklichen

3

Hemmnisse im Schienenverkehr abbauen

- Technische Harmonisierung (Zulassung, ETCS, DAK ...) im Eisenbahnverkehr EU-weit und international vorantreiben
- Durchgängigen, grenzüberschreitenden Zuglauf ermöglichen
- Neben der nationalen Sprache eine zusätzliche Arbeitssprache Englisch im grenzüberschreitenden Verkehr einführen
- Baustellenkoordination im grenzüberschreitenden Schienenverkehr
- Entlastungen beim Infrastrukturbenutzungsentgelts (IBE)
- Fortführung der bestehenden Schienengüterverkehrsförderung
- Einführung der digitalen automatischen Kupplung im Schienengüterverkehr
- Rückerstattung bzw. Befreiung von Energieabgaben im Bereich von strombetriebenen schienengebundenen Systemen, wie z.B. bei Gleichstrom bei Straßenbahnen (steuerliche Begünstigung für jeglichen Bahnstrom, egal ob Gleich- oder Wechselstrom)

¹⁹ Amt der Vorarlberger Landesregierung: Stellungnahme zum Entwurf der 39. KFG-Novelle
²⁰ BMVI: Lang-Lkw

²¹ als Ergänzung zu bestehenden Angeboten im Schienen- und Straßengüterverkehr, wo keine konkurrierenden Parallelverkehre entstehen

²² Kummer et al.: Endbericht: Analyse und Auswirkungen von Fahrverboten

²³ WKÖ BSTV: Fact Sheet Nacht-60er

- Ausweitung der Streichung der Eigenstromsteuer auf alle erneuerbaren Energieträger für den Schienengüter- und -personenverkehr
- Beibehaltung der Saldierungsmöglichkeit von Zählpunkten (Personenverkehr)
- Erstellung einer „Eisenbahnfahrverordnung“ zur Harmonisierung und Reduzierung der Vorschriften und für mehr (Rechts-)Sicherheit im Eisenbahnbetrieb
- Förderung der Rollenden Landstraße durch Reaktivierung und Förderung alpenquerender Strecken, bevorzugte Grenzabfertigung
- Förderung für Modernisierung von bestehendem und Ankauf von neuem, barrierefreiem Wagenmaterial auf dem letzten Stand der Technik
- Einführung eines vereinfachten UVP-Verfahrens für den Ausbau von Schieneninfrastruktur
- Mehrfachnutzung der Schieneninfrastruktur ermöglichen (zB für Verteilverkehr in der Nacht in den Städten)

Single European Sky zügig verwirklichen

- Optimierung der Flugrouten bringt Kosten- und CO₂-Einsparungen

4

Innovative Gesamtkonzepte für City Logistik und ländlichen Raum schaffen

Innovative Gesamtkonzepte für City Logistik und ländlichen Raum schaffen, zum Beispiel Logistik 2030+²⁴ und „Wirtschaft in Bewegung“²⁵

- Konzepte der Wirtschaftskammern Niederösterreich und Wien sowie Tirol für nachhaltige Logistik am Beispiel Niederösterreich-Wien und Tirol umsetzen
- Effiziente Lösungen für die Paketzustellung entwickeln und umsetzen
- Nachhaltige Logistikkonzepte bei Unternehmen und für Großprojekte unterstützen
- Anreize für Umstellungen von leichten Nutzfahrzeugen auf alternative Antriebe schaffen
- Digitale Informationen und Services zur Effizienzsteigerung und Optimierung einsetzen
- Kooperation von Logistikpartnern und grüne Innovation fördern

Digitalisierung vorantreiben

Die Zukunft liegt in der digitalen Vernetzung

1

Verbesserte Datenerhebung und -nutzung, Ausbau der digitalen Infrastruktur

Verbesserte Datenerhebung und klar geregelter und transparenter Datenzugang – Daten als wichtige Zukunftsressource besser nutzen

- Erarbeitung einer nationalen Mobilitäts-Datenstrategie auf Basis der europäischen Datenstrategie²⁶ und der WKÖ-Digitalisierungsstrategie²⁷
 - Etablierung von gemeinsamen Vorgehensweisen und Nutzung von Schlüssel-Technologien für einen verantwortungsvollen und proaktiven Umgang mit Daten für eine nachhaltige und effiziente Mobilität
 - Sicherstellung des wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Mehrwerts von Daten
- Konzeption und Entwicklung von europäischen bzw. nationalen Vorzeigeprojekten und Schaffen von Good Practice Lösungsbausteinen, um das Momentum in Richtung der Partizipation und Akzeptanz von digitalen Diensten zu steigern
- Zusammenführung und Vernetzung der Daten aus unterschiedlichen Quellen, Verbesserung des Zugangs sowie der Weiter- und Wiederverwendung von Daten aus unterschiedlichen Spektren von Open Data bis Business Daten

²⁴ WKNÖ et al.: Logistik 2030+

²⁵ WKT: Wirtschaft in Bewegung

²⁶ EK: Europäische Datenstrategie

²⁷ WKÖ: WKÖ-Digitalisierungsstrategie

- Etablierung eines nationalen Mobilitätsdatenraums, der auf vorhandenen nationalen Grundlagen aufbaut, im Einklang mit Europäischen Vorgaben und Tools. Dies umfasst u.a. die Festlegung von zentralen und wichtigen Use Cases, die Standardisierung von technischen Schnittstellen, oder die Gestaltung von rechtlichen Vereinbarungen zur gemeinsam Datenverwendung
- Regulatory sandboxes: Etablierung von Experimentierräumen, in denen möglichst viele Use Cases für eine effiziente und zukunftsfähige Mobilität entworfen und getestet werden können, um national wie international kompetitive Lösungsansätze zu entwickeln und gleichzeitig Wettbewerbsverzerrungen zu verhindern
- Nutzung von Künstlicher Intelligenz für digitales Kapazitätsmanagement, Sicherheitsverbesserungen und Effizienzsteigerungen

Ausbau der notwendigen digitalen Infrastruktur, um die entsprechenden Kommunikationserfordernisse zwischen unterschiedlichen Elementen des Verkehrssystems zu gewährleisten und Erfordernisse hinsichtlich Sicherheit, Resilienz, Cybersecurity und Datenschutz zu gewährleisten (WiFi, Breitband und 5G)

Automatisiertes Fahren fördern

2

Automatisiertes und vernetztes Fahren auf der Straße fördern²⁸

- Öffnung weiterer Teststrecken
- Datensammlung durch Verkehrsunternehmen, die auf einer zentralen Plattform zur Verarbeitung zur Verfügung gestellt werden
- Entwicklung von anwendergerechten Tools unter fairen Wettbewerbsbedingungen
- Testbetrieb und -strecken für autonome Busse im ÖV einrichten

Automatisiertes und vernetztes Fahren auf der Schiene fördern

- Automatisiertes Fahren bringt Kapazitätsvorteile, Sicherheitsgewinne und Effizienzsteigerungen²⁹
- Teststrecken für selbstfahrende Züge einrichten
- Intelligente Waggonen und digitale Züge einsetzen
- Standardisierung bei allen Innovationen vorantreiben

Testumgebung für innovative Dienstleistungen in der Luftfahrt schaffen

- Zustellung mit Drohnen, Einsatz unbemannter Luftfahrzeuge, etc.

Potentiale im Kombinierten Ver- kehr ausschöpfen

3

Potentiale im Kombinierten Verkehr ausschöpfen

- Entwicklung einer Digitalisierungsstrategie „Kombinierter Verkehr 4.0“: verkehrsträgerübergreifende Informationssysteme, transparente trimodale Transportlogistik auch in Hinblick auf Verfügbarkeit, Verladezeiten und Ankunftszeiten
- Einführung einer Datenbank für mitzuführende Dokumente im Straßenverkehr mit mittelfristiger Ausdehnung auf alle Verkehrsträger („One-Stop-Digitalshop“)
- KMU-freundliche Umsetzung der EU Verordnung zu eFTI³⁰ (elektronische Frachtbeförderungsinformationen)
- Ratifizierung des e-CMR durch Österreich und rasche Umsetzung
- Umsetzung des UNECE Leitfadens für das elektronische Gefahrgutbeförderungspapier für den Straßen-, Schienen- und Binnenschiffverkehrsverkehr

28 BMK: FTI Strategie Mobilität
29 Flamm: Automatisierung Bahn
30 Verordnung (EU) 2020/1056

Zukunftsweisende Technologien und Geschäftsfelder bis zur Marktreife fördern

4

Zukunftsweisende Technologien und Geschäftsfelder bis zur Marktreife fördern

Integrierte Mobilitätsdienste³¹

- Befriedigung des individuellen Mobilitätsbedürfnisses über einen diskriminierungsfreien Zugang zum intermodalen Mobilitätssystem sicherstellen unter Berücksichtigung von Funktionalität, Nutzer:innenfreundlichkeit und Aktualität
- Kooperation von Dienstleistungsanbietern unter klaren rechtlichen Rahmenbedingungen ermöglichen
- Harmonisierung technischer Schnittstellenspezifikationen für den Zugang zu Daten und Diensten

Internet of Things (IoT) – Optimierung der Logistik

- Förderung von F&I zur Erreichung der Marktreife der Technologie³²

Raumordnung zielgerecht koordinieren

Koordinierte, intelligente Raumordnung als Instrument zur effizienten CO₂-Reduktion nutzen

Ausreichende Widmung von Logistikflächen

1

Bundesweite Regelung und zentrale Kompetenz für die Widmung von Logistikflächen unter Einbeziehung der Branche

- Ausreichende Widmung von Verkehrsflächen sowie von Logistikflächen, die zum Bau von Logistikzentren herangezogen werden können und keine Widmung als Wohngebiet haben³³
- Sicherstellung der Verfügbarkeit von Flächen für die Neuerrichtung von Terminals
- Bei der Planung neuer Terminals und Hubs, insbesondere am Rand von Großstädten, sind innovative Konzepte wie unterirdische Cargo Tubes zeitgerecht mitzudenken – diese könnten in Zukunft für den innerstädtischen Güter- und Personenverkehr genutzt werden

Verpflichtende Abstimmung von Raumordnung, Regional- und Verkehrspolitik

2

Verpflichtende Abstimmung von Raumordnung, Regional- und Verkehrspolitik

- In der Raumplanung besteht durch Verkürzung der Entfernungen für Versorgungsinfrastruktur, Reduktion der Zersiedelung etc. langfristig erhebliches Potential zur Reduzierung von CO₂.
- Stärkere Berücksichtigung der Schiene in der Raumplanung durch Erstellung einer gemeinsamen bundesweiten Datenbasis über Betriebsflächen und Bahnanschlüsse, regelmäßiges Monitoring und kooperative Planungsprozesse sowie Initiierung eines Anschlussbahnverzeichnis
- Verstärkte vertikale Nutzung von Flächen in der Raumordnung berücksichtigen³⁴

³¹ BMK: Aktionsplan digitale Transformation in der Mobilität

³² SAS: Internet of Things

³³ WKNÖ et al.: Logistik 2030+

³⁴ STMWI: Young Planners

Mobilität im
ländlichen Raum
verbessern

3

Mobilität im ländlichen Raum verbessern

- Gewerbliche Sharing-Angebote (Pkw, Fahrrad, Scooter,...) ausbauen
- Bewährte Konzepte im gewerblichen Mikro-ÖV forcieren
- Herausforderungen im Individualverkehr lösen (siehe weiter unten)

Raumordnungs-
spezifische
Mobilitätskomplett-
lösungen forcieren

4

Raumordnungsspezifische Mobilitätskomplettlösungen forcieren

- „Im Nightjet zum Schnee“ und ähnliche Programme fördern und ausbauen
- Kombination von gewerblichen Sharing-Angeboten mit anderen Mobility as a Service-Lösungen zu Produkten, die Erwerb und Abrechnung aller notwendigen Tickets und Buchungen, wie auch die Navigation ermöglichen; z.B. Kombination von U-Bahn, Zug und Car-Sharing³⁵
- Massive Förderung, starke Bewerbung bei Touristen und Geschäftsreisenden sowie Ausbau von ankunftszeitorientierten Nachtzugangeboten in europäische Zentren, inklusive Pkw-/Motorrad-Beförderung
- Schwerpunkt „nachhaltiger Bustourismus“ entwickeln

ZUSÄTZLICHE HERAUSFORDERUNGEN IM INDIVIDUALVERKEHR

Zusätzlich zum Ausbau des Mobilitätsangebots im öffentlichen Personenverkehr ist die Umstellung auf alternative Antriebe bei privaten Pkw zu forcieren, da in diesem Bereich marktreife Angebote ausreichend verfügbar sind³⁶

- Multiplikatoren einbinden: Importeure/Hersteller, Werkstätten, Händler, Leasingunternehmen
- Bewusstsein für alternative Antriebe durch Schulbildung, Werbung, Informationsveranstaltungen etc. schaffen
- Bestehende Anschubfinanzierung bis 2030 fortführen
- Erweiterung des Right to Plug auf gemietete Garagenplätze bzw. Miethäuser
- Bei Firmenfahrzeugen mit Privatnutzung alternative Antriebe forcieren
- Gewerbliche Sharing-Angebote ausbauen
- Einsatz von E-Pkw in der Führerscheinausbildung durch eine vereinfachte Streichung der Führerschein-Einschränkung auf Automatik-Fahrzeuge unterstützen
- Infrastruktur für Radfahren und Zufußgehen sicher gestalten und als gesunde Mobilitätsform in Erinnerung rufen

35 Austria Tech: Linking of Services
36 BMK: Elektromobilität

Langfristige Finanzierung sicherstellen

Die Wirtschaft braucht Rechtssicherheit, sodass längerfristige Dispositionen möglich sind

1

Förderungen und Prämien für den Umstieg bereitstellen, attraktives öffentliches Verkehrsangebot finanzieren

Förderungen und Prämien für den Umstieg bereitstellen

Finanzielle Förderung von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben für den Personen-, Güter- und Individualverkehr

- Technologieneutrale Förderung von CO₂-armen Kraftstoffen und alternativen Antrieben, die Unternehmen Planungssicherheit bringt, massiv erhöhen
- Förderungen für die Umstellung von leichten Nutzfahrzeugen bis 3,5t hzG, die insbesondere in der City Logistik eingesetzt werden, auf nicht fossile Antriebstechnologien erheblich aufstocken³⁷
- Förderungen für den Ausbau der entsprechenden Lade- und Tankinfrastruktur sicherstellen, die den wirtschaftlich sinnvollen Einsatz von Fahrzeugen mit alternativen oder CO₂-armen Technologien erst ermöglichen
- Neue Finanzierungsmodelle bzw. Betreibermodelle für Busse mit alternativen Antrieben fördern
- Signifikante Zusatzförderung aus dem Familienlastenausgleichsfonds für all jene Unternehmen, die Schülertransporte im Gelegenheitsverkehr noch vor 2025 auf alternative Antriebe umstellen
- Technologieneutrale Fördermodelle für Neuzulassungen emissionsfreier Taxifahrzeuge ausbauen
- Förderprogramme zur Kompensation der Mehrkosten gegenüber dem Dieselbetrieb bei Anschaffung der Nutzfahrzeuge sowie für Ladeinfrastruktur, auch für Umrüstungsprojekte in der Einstiegsphase, anbieten
- Investitionsförderungen für Triebfahrzeuge im Schienengüterverkehr

Stilllegungsprämie für leichte und schwere Lkw, Sattelzugfahrzeuge und Autobusse mit höherem Schadstoffausstoß als Euro-VI d (neueste Motorenkategorie)

Attraktives öffentliches Verkehrsangebot finanzieren

- Neue Tarifstrukturen für Schülerbeförderung im Gelegenheitsverkehr mit Bus und Pkw schaffen
- Praxisgerechte Vergütung der Leistungen: Abkehr von der reinen kilometerbezogenen Vergütung, hin zu einer Orientierung an einem Splitsatz, der insbesondere die Zeitkomponente (und damit Personalkosten) entsprechend berücksichtigt³⁸
- Kostendeckende Tarife ohne Zuzahlung Dritter sind nötig, um die Schülerbeförderung in der Fläche auch weiterhin garantieren zu können.
- Sicherstellung der kostendeckenden Finanzierung von Schülerbeförderungen und Patientenbeförderungen durch Auftraggeber (FLAF bzw. GKK)
- Förderungen von Mobilitätslösungen (zB für Betriebskostenzuschüsse oder Investitionen) für die gewerbliche Personenbeförderung (Tür zu Tür-Service) anbieten
- Ausgleich für die finanziellen Belastungen bei der Umsetzung der Clean Vehicles Directive³⁹ schaffen

³⁷ Kummer et al.: Citylogistik Wien

³⁸ BG Autobus: Tarife für die Busbranche

³⁹ Richtlinie 2009/33/EG idF Richtlinie (EU) 2019/1161

Vorteile für alternative Antriebe bei Abgaben schaffen, Mautkonzept der WKÖ umsetzen

2

- Streichung der Umsatzsteuer auf Tickets im gesamten Öffentlichen Verkehr (für Bus, Bahn und Straßenbahn sowie für die Fluss- und Seenausflugschiffahrt im Linienverkehr) als Maßnahme gegen die Teuerung
- Stärkere Einbindung von privaten Anbietern im öffentlichen Verkehr, insbesondere bei Schülerbeförderungen

Vorteile für alternative Antriebe bei Abgaben schaffen

- Anpassung der Steuersätze
- Reduktion der bzw. Befreiung von der Maut
- Ausnahmen von IG-L Fahrverboten
- Berücksichtigung der höheren Eigengewichte von Gas-, Wasserstoff- und Elektrofahrzeugen im Gewerbe- und Arbeitsrecht, bei der Maut und im Führerscheingesetz

Mautkonzept der WKÖ umsetzen

- Maßvolle nationale Umsetzung der Novelle der EU-Wegekostenrichtlinie: Ö hat bereits jetzt die höchsten Mauttarife in der EU, die Wettbewerbsfähigkeit des österreichischen gewerblichen Straßengüter- und Personenverkehrs darf nicht weiter geschwächt werden:
 - insgesamt keine erhöhten finanziellen Belastungen für die Unternehmen durch Umsetzung in nationales Recht
 - Maut zur tatsächlichen Kostenabdeckung: keine Überschüsse aus der Mauteinhebung, Senkung der Infrastrukturtarife erforderlich
 - Streichung der Verpflichtung zur jährlichen Inflationsanpassung
 - Rechtssicherheit und Planbarkeit für Unternehmen sowie sinnvolle Anreize zum Umstieg auf emissionsfreie Fahrzeuge (externe Kosten auf CO₂ daher überhaupt erst dann denkbar, wenn bei in ausreichendem Maße verfügbare Fahrzeuge und Infrastruktur vorhanden sind)
 - Eigene Mautkategorie für Busse aufgrund verkehrspolitischer Bedeutung: Reduzierter Infrastrukturtarif (50% des Lkw-Grundkilometertarifs nach Achsenkategorie; bei Differenzierung nach CO₂ immer bester Tarif, generelle Ausnahme für Busse von allfälligem CO₂-Aufschlag)
 - Tarifbegünstigung (zB durch Rückerstattungsmöglichkeiten) für mit E-fuels oder biogenen Kraftstoffen betriebene Fahrzeuge
 - Tarifbegünstigung für gasbetriebene Fahrzeuge
 - Vorübergehende gänzliche Ausnahme emissionsfreier Fahrzeuge von Infrastrukturgebühren, danach reduzierter Tarif (minus 75%)
 - Emissionsfreie Fahrzeuge, die lediglich aufgrund des alternativen Antriebs (z.B. Batterie) die 3,5 t-Grenze überschreiten, sollten bis zu 4,25 t nur der Vignettenpflicht unterliegen
- Keine doppelte Anlastung von CO₂-Kosten durch Maut und nationale CO₂ Bepreisung
- Verwendung der Einnahmen aus externen Kosten für Ökologierungsmaßnahmen für das Straßenverkehrsgewerbe (zB Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen für Lkw- und Buslenker:innen)

Ergänzende Finanzierungslösungen für Infrastrukturen

Zukunftsfonds für strategisch wichtige Infrastrukturen⁴⁰

- Schaffung eines Infrastruktur-Fonds zur Finanzierung österreichischer Verkehrsinfrastruktur mit dem Ziel, volkswirtschaftlich strategische Infrastrukturen zu sichern und auszubauen
- Das trägt zur Standortsicherung bei, weil die Wertschöpfung in Österreich gehalten und der „Ausverkauf“ an Infrastruktur verhindert wird.
- Zugang zu ausländischen Märkten wird sichergestellt durch Beteiligung an wichtigen Infrastruktureinrichtungen im In- und Ausland (Häfen, Güterterminals etc.)
- solide und wertstabile Anlageformen für institutionelle und private Investoren

Verwaltungsvereinfachung bringt Unternehmen Effizienzgewinne

- Beraten statt Strafen – Verankerung auch in den Materiengesetzen
- Keine Übererfüllung von EU-Vorschriften
- Attraktivierung, Beschleunigung und Bevorrangung des ÖV durch Anpassung von StVO und KFG
- Keine Zufahrtsbeschränkungen zu Tankstellen (Beispiel Tirol)
- Modernisierung des KFG und der StVO
- Anpassung der Konzessionen nach dem GüterbefG, dem GelverkG und dem KfLG
- Sondertransporte: österreichweite Geltung von Ausweisen für Straßenaufsichtsorgane
- Kostentragungspflicht der Tankstellen nur bei beanstandeten Treibstoffproben
- Haftungs- und Verwaltungserleichterung bei der Abwicklung von Zollangelegenheiten für Spediteure (Zollverfahren 4200)
- Entbürokratisierung des Eisenbahnrechts u.a. durch
 - Entfall der Genehmigungspflicht für die Bestellung des Betriebsleiters bei Vorhandensein eines Sicherheitsmanagementsystems
 - Entfall der Genehmigungspflicht von Dienstvorschriften bei Vorhandensein eines Sicherheitsmanagementsystems

⁴⁰ WKÖ BSTV: Zukunftsfonds für strategisch wichtige Infrastrukturen

Bildung zukunftsorientiert gestalten

Der Mensch im Mittelpunkt

Verkehrsberufe
attraktivieren

1

Verkehrsberufe attraktivieren

- Eisenbahnspezifische Berufe und Berufe im öffentlichen Verkehr durch staatliche Unterstützungsmaßnahmen für Ausbildungen attraktivieren
- Schifffahrt: Nachwuchs sichern, einheitliches Schiffsführerpatent schaffen
- Gestiegenen Personalbedarf und Expertise im Zollbereich bei Speditionen durch flächendeckende Einführung des Freifachs Zoll in Berufsschulen decken
- Fahrlehrer und Fahrschullehrer: Modernisierung und Qualitätssicherung der Ausbildung

Lkw-Lenker,
Buslenker und
Triebfahrzeug-
führer zukunftsfit
ausbilden

2

Lkw-Lenker, Buslenker und Triebfahrzeugführer zukunftsfit ausbilden

- Optimierung und Attraktivierung des Berufs des Kraftfahrers für Lkw und Bus
 - Staatliche Übernahme der Ausbildungskosten, Einrichtung von Fahrerakademien
 - Vereinfachung und praxisnahe Gestaltung der Grundqualifikation und Weiterbildung für Berufskraftfahrer
 - Bundesförderungen für Weiterbildungsmaßnahmen
 - Ausdehnung des L17-Modells auf den C-Führerschein
- Herabsetzen des Mindestalters für den D-Führerschein (Bus) auf 18 Jahre im Linienverkehr bis 50km
- Ausreichend Triebfahrzeugführer und Straßenbahnfahrer ausbilden
 - Reduzierung der Ausbildungskosten durch öffentliche Unterstützung
 - Vereinfachte Voraussetzungen für die Qualifikation als Betriebsleiter:in
 - Herabsetzen bzw. Harmonisieren des Mindestalters

Dem Fachkräfte-
mangel
entgegenwirken

3

Dem Fachkräftemangel entgegenwirken

- Attraktive und zielgerichtete Angebote für die Ausbildung in Verkehrsberufen für die 3 Zielgruppen Frauen, Jugend und Job-Umsteiger
- Aufnahme von wichtigen Verkehrsberufen mit Fachkräftemangel auf die Mangelberufsliste

Image der Verkehrsbranchen verbessern

Mobilität ist ein Grundbedürfnis unserer Gesellschaft. Sie ist auch Voraussetzung für die Entfaltung des Warenverkehrs, kann Standortnachteile kompensieren und Wettbewerbsfähigkeit begründen. Die Branchen Straßengüterbeförderung, Autobusse, Taxi- und Mietwagen, Schienenbahnen, Schifffahrt, Luftfahrt, Speditionen, Seilbahnen, Garagen, Tankstellen und Fahrschulen beschäftigen über 200.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, darunter auch etwa 2.800 Lehrlinge. Die hohen Exporterfolge Österreichs im Wert von 150 Milliarden Euro sind erst durch die professionellen Dienstleistungen der Verkehrswirtschaft möglich.⁴¹

41 WKÖ BSTV: Die österreichische Verkehrswirtschaft

Auch in der Corona-Krise hat sich gezeigt, dass die Verkehrswirtschaft weiterhin die Versorgung der Bevölkerung verlässlich aufrechterhält. Dies passiert auch unter schwierigen Bedingungen wie Grenzschießungen und sich ständig ändernden und divergierenden Vorschriften. Der Bogen spannt sich dabei beispielsweise von Nahrungsmitteltransporten, Einfliegen von dringend benötigtem medizinischen Bedarf über Sicherstellung der persönlichen Mobilität, Zustellung der gesteigerten Anzahl von Paketen oder Versorgung mit Lebensmitteln und Kraftstoffen auf Tankstellen.

- Wertschätzung der Leistungen der Verkehrswirtschaft in der Öffentlichkeit und bei politischen Entscheidungsträgern⁴²
- Positionierung der Verkehrsbranche als sympathischer Partner
- Vermittlung positiver Bilder, um als wichtiger Dienstleister und attraktiver Arbeitgeber wahrgenommen zu werden

⁴² BMK et al.: AUSTRIAN LOGISTICS

Anhang

Förderungsprogramm der Bundessparte Transport und Verkehr

Link: <https://www.wko.at/branchen/transport-verkehr/forderungsprogramm.pdf>

Schienenkapazitäten zur Verlagerung von Straßengüterverkehr (Herry Consult 2020)

Link: <https://www.wko.at/branchen/transport-verkehr/schienenkapazitaeten-verlagerung-strassengueterverkehr.pdf>

Quellen- und Literaturverzeichnis

Alliance for Logistics Innovation through Collaboration in Europe (o.J.): European Technology Platform;

Link: <https://www.etp-logistics.eu/>

Amt der Vorarlberger Landesregierung (2020): Bundesgesetz, mit dem das Kraftfahrgesetz 1967 geändert wird (39. KFG-Novelle); Entwurf; Stellungnahme;

Link: https://www.parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXVII/SNME/SNME_17596/imfname_838633.pdf

Anderl, M., Bartel A., Elisabeth Frei E. et al. (2022): Klimaschutzbericht 2022; Wien: Umweltbundesamt – UBA

Link: <https://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/publikationen/rep0816.pdf>

Austrian Power Grid (o.J.): 380-KV-Salzburgleitung; Link: <https://www.apg.at/projekte/salzburgleitung/>

Austria Tech (2022): Automatisierte Mobilität in Österreich, Monitoringbericht 2021; Link: https://www.austriatech.at/assets/Uploads/Publikationen/PDF-Dateien/c386199839/Automatisierte_Mobilitat_in_Oesterreich_2021.pdf

Austria Tech (2021): Elektromobilität in Österreich – Zahlen, Daten & Fakten; Link: https://austriatech.at/assets/Uploads/Publikationen/PDF-Dateien/6c73e8ac00/ZahlenDatenFakten_2021_08_D.pdf

Austria Tech (2020): Linking of Services; Link: <https://www.austriatech.at/assets/Uploads/Publikationen/PDF-Dateien/f4aacb7b24/Linking-of-Services.pdf>

Bachmaier, C.M. & Huemer, G. (2019): VOR testet Elektrobus für den Linienverkehr; Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) GmbH; Link: <https://www.vor.at/aktuelles/news/vor-testet-elektrobus-fuer-den-linienverkehr>

Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie STMWI (2022): Young Planners – Ein neuer Beteiligungsansatz bei der Teilfortschreibung des Landesentwicklungsprogramms Bayer 2021/2022; Link: https://www.stmwi.bayern.de/fileadmin/user_upload/stmwi/Landesentwicklung/Dokumente/Young_Planner/18-05-2022_YoungPlanners_White-Paper.pdf

Biebuyck, B. & Krein, A. (2020): Hydrogen-powered aviation is ready for take-off; POLITICO;

Link: <https://www.politico.eu/sponsored-content/hydrogen-powered-aviation-is-ready-for-take-off/>

Bopst, J., Herbener, R., Hölzer-Schopohl, O., Lindmaier, J., Myck, T. & Weiß, J. (2019): Umweltschonender Luftverkehr; Dessau-Roßlau: Umweltbundesamt Deutschland;

Link: <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/umweltschonender-luftverkehr>

Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (2022): Sofortprogramm Erneuerbare Energie in der Mobilität – Eine Umsetzungsstrategie des Mobilitätsmasterplan 2030 für die Energiewende im Straßenverkehr; Link: https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:39ca215f-71b4-422a-bfa0-5bf2efd1ef6b/BMK_Sofortprogramm_EEM_UA.pdf

Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie: Österreichische Wasserstoffstrategie; Link: https://www.bmk.gv.at/themen/energie/energieversorgung/wasserstoff/oe_wasserstoffstrategie.html

Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus (2019): Integrierter nationaler Energie- und Klimaplan für Österreich Periode 2021-2030
Link: https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:032d507a-b7fe-4cef-865e-a408c2f0e356/Oe_nat_Energie_Klimaplan.pdf

Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (2020): Elektromobilität;
Link: https://www.bmk.gv.at/themen/mobilitaet/alternative_verkehrskonzepte/elektromobilitaet.html

Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (o.J.): Investitionsförderprogramm Kombierter Güterverkehr (IKV) 2021-2025; Link: <https://www.bmk.gv.at/themen/mobilitaet/transport/kombiverkehr/foerderung/ikv.html>

Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (2020): FTI Strategie Mobilität;
Link: <https://mobilitaetderzukunft.at/de/fti-strategie-mobilitaet/fti-strategie-mobilitaet.php>

Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (2021): Mobilitätsmasterplan 2030 für Österreich;
Link: https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:6318aa6f-f02b-4eb0-9eb9-1ffabf369432/BMK_Mobilitaetsmasterplan2030_DE_UA.pdf

Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (2022): Aktionsplan digitale Transformation in der Mobilität (AP-DTM); Link: https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:7e7be1ef-3536-49d8-b619-3ca7e81e30c5/BMK_APDTM.pdf

Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie und Bundesministerium für Digitalisierung und Wirtschaftsstandort (2022): Wasserstoffstrategie für Österreich;
Link: https://www.bmk.gv.at/themen/energie/energieversorgung/wasserstoff/oe_wasserstoffstrategie.html

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (2015): Aktionsprogramm Donau; Link: <https://www.bmk.gv.at/themen/verkehr/wasser/schiffahrt/donau/apd.html>

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (2022): Verkehrstelematikbericht 2022;
https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:b9942529-06ad-4da2-8e2a-5fbffc698c66/220613_BMK_vtb_UA_de_v2.pdf

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2021): Lang-Lkw: Streckennetz erweitert; Link: <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Strassenverkehr/lang-lkw-aenderungsverordnung.html>

B4C – Business for Climate (2020): Umdenken / Umlenken zu E-Mobilität – Wirtschaftliche Vorteile für Betriebe; Wien: Energieinstitut der Wirtschaft; Link: https://www.wko.at/site/wirtschaft-in-bewegung/2020-09-03-Klima-Aktiv-Broschuere-E-Mobilitaet-b4c_emobilita.pdf

Doppelmayr (o.J.): Seilbahnen im urbanen Raum;
Link: <https://newsroom.doppelmayr.com/download/file/4255/>

E-Control (2020): Statistikbroschüre 2020; Link: <https://www.e-control.at/documents/1785851/1811582/E-Control-Statbro-2022-Deutsch.pdf/4ee3d3d6-6eb2-32ce-c516-d3b036d1d2ff?t=1668007223110>

E-Control (2022): Statistikbroschüre 2022 – Berichtsjahr 2021; Link: https://www.e-control.at/documents/1785851/1811582/Statbro_deutsch_FINAL.pdf/19cfa4f2-e95b-cae5-22a7-d76479c0bfde?t=1571731897631

eFuel alliance (o.J.): Unsere Forderungen an die Politik; Link: <https://www.efuel-alliance.eu/de/forderungen>

Europäische Kommission (2020): Europäische Datenstrategie; Link: https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/europe-fit-digital-age/european-data-strategy_de

European Commission, DG MOVE (o.J.): Single European Sky; Link: https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air/single-european-sky_en

Europäische Kommission (2021): Europäischer Grüner Deal Link: <https://www.consilium.europa.eu/de/policies/green-deal/fit-for-55-the-eu-plan-for-a-green-transition/#package>

Deloitte (2022): H2-Mobility Austria. 2.002 H2-Lkw auf Österreichs Straßen bis 2030; <https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/at/Documents/strategy-analytics/at-h2-mobility-austria-2022.pdf>

Flamm Leander, DLR Braunschweig, Institut für Verkehrssystemtechnik (2018): Automatisierung Bahn - Auswirkungen auf den Triebfahrzeugführer und die Technik; Link: https://elib.dlr.de/120739/1/PR_TS_Automatisierung_Bahn_Kolloquium_TU_Dresden_180620.pdf

VCÖ (Hrsg.): Energiewende im Verkehr voranbringen - VCÖ-Schriftenreihe Mobilität mit Zukunft (2023); <https://vcoe.at/energie>

1/2023 GSV – Österreichische Gesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2019): GSV: Alternative Antriebe für Busse sind sauber, aber teuer; Link: www.gsv.co.at/wp-content/uploads/PA%20GSV%20Forum%20Alternative%20Antriebe%20im%20%C3%96V%202019%2006%2028.pdf

Heinfellner, H., Ibesich, N., Lichtblau, G. et al. (2018): Sachstandsbericht Mobilität und mögliche Zielpfade zur Erreichung der Klimaziele 2050 mit dem Zwischenziel 2030; Umweltbundesamt; Link: <http://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/publikationen/REP0667.pdf>

Herry Consult (2020): Schienenkapazitäten zur Verlagerung von Straßengüterverkehr; Link: <https://www.wko.at/branchen/transport-verkehr/schienenkapazitaeten-verlagerung-strassengueterverkehr.pdf>

IG Windkraft: Windkraft in Zahlen; Link: [https://windfakten.at/?xmlval_ID_KEY\[0\]=1234](https://windfakten.at/?xmlval_ID_KEY[0]=1234)

International Air Transport Association – IATA (2020): Developing Sustainable Aviation Fuel; Link: <https://www.iata.org/en/programs/environment/sustainable-aviation-fuels/>

Irzik, M. (2017): Feldversuch mit Lang-Lkw in Deutschland; Bundesanstalt für Straßenwesen BaSt; Link: https://www.bast.de/BAST_2017/DE/Verkehrstechnik/Fachthemen/v1-lang-lkw/v1-lang-lkw.html

Keller, U. (2017): Diesel aus „non-food“ Biomasse; TU Graz; Link: <https://www.tugraz.at/tu-graz/services/news-stories/planet-research/einzelansicht/article/diesel-aus-non-food-biomasse/>

Kummer, S., Dieplinger M., Lenzbauer S., Institut für Transportwirtschaft und Logistik, WU Wien (2012): Endbericht: Analyse und Auswirkungen von Fahrverboten

Kummer, S., Dobrovnik, M., Herold, D. M., Hribernik, M. & Mikl, J. (2020): Citylogistik Wien: Der Einfluss von Paketdienstleistern auf den Gesamtverkehr; Wirtschaftsuniversität Wien

mobil-am-land.at (o.J.): Carsharing; mobyome KG; Link: <https://www.mobil-am-land.at/content/Carsharing>

ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft (o.J.): Terminals; Link: <https://infrastruktur.oebb.at/de/geschaeftpartner/schienennetz/dokumente-und-daten/terminalkarte>

Pucher, E., Cachón, L., Vana, V., Schweighofer, J., Hartl, T. & Schmidhuber, J. (2011): LNG Antriebe für die Donau Binnenschiffahrt; TU Wien, viadonau & Salzburg AG; Wien; Link: <https://www.klimafonds.gv.at/wp-content/uploads/sites/6/BGR0052011MLNG-Antriebe.pdf>

Rail Cargo Operator – Austria GmbH (o.J.): Rollende Landstraße – ERLÄUTERUNG ZUR DARSTELLUNG DER CO2-ERSPARNIS; Link: <https://rola.railcargo.com/tr/dam/jcr:e2066435-552b-4e91-b049-9561d075561c/CO2-Ersparnis.pdf>

Republik Österreich (2020): Aus Verantwortung für Österreich. Regierungsprogramm 2020 – 2024; Link: <https://www.bundeskanzleramt.gv.at/dam/jcr:7b9e6755-2115-440c-b2ec-cbf64a931aa8/RegProgramm-lang.pdf>

REWWay (2017): READER – LOGISTIK – RAHMENBEDINGUNGEN UND KOSTEN; Auszug aus: via Donau – Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft mbH (2012); Link: <https://www.rewway.at/files/a3e19a414c904b56be9f6500e536876e/>

Richtlinie (EU) 2019/1161 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 zur Änderung der Richtlinie 2009/33/EG über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge; Link: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:02009L0033-20190801&qid=1679946675547&from=DE>

SAS (2021): Internet of Things; Link: https://www.sas.com/de_at/insights/big-data/internet-of-things.html

Seeliger, A., Jeschull, S., Krönauer, B. et al. (2016): Elektrobusse im ÖPNV – Eine technisch/wirtschaftliche Analyse unter Berücksichtigung praktischer Umsetzungsbeispiele. Krefeld: Hochschule Niederrhein

Statistik Austria (2022): Energiebilanzen; Link: <https://www.statistik.at/statistiken/energie-und-umwelt/energie/energiebilanzen>

Statistik Austria (2022): Tourismus und Verkehr; Link: <https://www.statistik.at/statistiken/tourismus-und-verkehr>

Umweltbundesamt (2019): Verbrauch in kWh/Pkm oder Tkm Emissionskennzahlen Datenbasis 2017; Link: https://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/themen/mobilitaet/daten/ekz_pkm_tkm_verkehrsmittel.pdf

Umweltbundesamt (2022): Berechnung von Treibhausgas (THG)-Emissionen verschiedener Energieträger; Link: <https://secure.umweltbundesamt.at/co2mon/co2mon.html>

Umweltbundesamt (2020): Sonderauswertung

Umweltbundesamt Gesellschaft mit beschränkter Haftung (2020): Path2ZeroCarbonTrans; Link: projekte.ffg.at/projekt/3282946

Verbund: Laufkraftwerk Wien-Freudenau; Link: <https://www.verbund.com/de-at/ueber-verbund/kraftwerke/unsere-kraftwerke/wien-freudenau>

Verordnung (EU) 2020/1056 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2020 über elektronische Frachtbeförderungsinformationen;

Link: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/HTML/?uri=CELEX:32020R1056>

via Donau – Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft mbH (2020): Donalogistik;

Link: <http://www.viadonau.org/wirtschaft/donalogistik>

via Donau – Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft mbH (2022): Jahresbericht Donauschifffahrt in Österreich 2021; Wien;

Link: https://www.viadonau.org/fileadmin/user_upload/viadonau_Jahresbericht_Donauschifffahrt_2021.pdf

Wirtschaftskammer Niederösterreich, Wirtschaftskammer Wien, Land Niederösterreich, Stadt Wien (2019): Logistik 2030+;

Link: <https://www.logistik2030.at>

Wirtschaftskammer Österreich (2020): Factsheet Investitionen ankurbeln;

Link: https://news.wko.at/news/oesterreich/WKO_Factsheet_Investition_200721.pdf

Wirtschaftskammer Österreich: Digital wachsen – Die WKÖ-Digitalisierungsstrategie für Österreich (2022)

Link: <https://site.wko.at/digitalisierungsstrategie/home.html>

Wirtschaftskammer Österreich Bundessparte Transport und Verkehr (2022): Die österreichische Verkehrswirtschaft. Daten und Fakten 2022; Link: <https://www.wko.at/branchen/transport-verkehr/die-oesterreichische-verkehrswirtschaft-2022.pdf>

Wirtschaftskammer Österreich Bundessparte Transport und Verkehr (2019): 5-Punkte-Programm für die Zukunft des Alpen-transits; Link: https://news.wko.at/news/oesterreich/bstv_5_punkte-programm_fuer_die_zukunft_des_alpentransits_03.pdf

Wirtschaftskammer Österreich Bundessparte Transport und Verkehr (o.J.): Factsheet Nacht 60-er;

Link: <https://www.wko.at/branchen/transport-verkehr/factsheet-nacht-60er.pdf>

Wirtschaftskammer Österreich Bundessparte Transport und Verkehr (2022): Förderungsprogramm;

Link: <https://www.wko.at/branchen/transport-verkehr/foerungsprogramm.pdf>

Wirtschaftskammer Österreich Bundessparte Transport und Verkehr (2019): Zukunftsfonds für strategisch wichtige Infrastrukturen – Österreichs Verbindungen in die Welt;

Link: <https://www.wko.at/branchen/transport-verkehr/infrastrukturfonds.pdf>

Wirtschaftskammer Österreich Fachverband Autobus-, Luftfahrt- und Schifffahrtunternehmungen Berufsgruppe Bus (2023):

Tarife für die Busbranche; Link: <https://www.wko.at/branchen/transport-verkehr/autobus/tarife.html>

Wirtschaftskammer Tirol (2020), Wirtschaft in Bewegung; Link: <https://www.wko.at/site/wirtschaft-in-bewegung/Start.html>

Wurster, R., Weindorf, W., Zittel, W. et al. (2014): LNG als Alternativkraftstoff für den Antrieb von Schiffen und schweren Nutzfahrzeugen; Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. (DLR), ifeu – Institut für Energie- und Umweltforschung Heidelberg GmbH, Ludwig-Bölkow-Systemtechnik GmbH (LBST), Deutsches Biomasseforschungszentrum gGmbH (DBFZ);

Link: <https://www.biogasrat.de/wp-content/uploads/2018/01/mks-kurzstudie-lng.pdf>

