

TRANSPORT • VERKEHR

FORDERUNGSPROGRAMM der Bundessparte Transport & Verkehr

Mai 2021



Unser Land fährt gut.

TRANSPORT • VERKEHR

A. Recovery nach COVID-19

Die Corona-Krise hat die Verkehrswirtschaft nach wie vor fest im Griff und hat enorme negative Auswirkungen in Bezug auf Umsätze und Investitionstätigkeit. Es ist daher weiterhin wichtig, die einzelnen Branchen zu unterstützen: Einen Schwerpunkt sollen Verwaltungsvereinfachungen bilden, die budgetneutral umzusetzen sind und für Unternehmen große Erleichterungen und Kostenersparnisse bringen. Angesichts des Ausmaßes der wirtschaftlichen Krise sind weiterhin auch finanzielle Maßnahmen dringend erforderlich. So ist beispielsweise die Reisebusbranche mit einem Umsatzrückgang von durchgehend 100% im Vergleich zum Vorjahr besonders gravierend betroffen. Aber auch die Luftfahrtbranche ist stark getroffen.

Beispiele für Verwaltungsvereinfachungen (Details dazu in den folgenden Kapiteln):

- **Beraten statt Strafen** - Verankerung auch in den Materiengesetzen.
- **Attraktivierung, Beschleunigung und Bevorrangung des ÖV** (im Bereich CVD, StVO, KFG, ...)
- Schaffung des **Vertrauensschutzes für österreichische Spediteure** bei der Abfertigung zum freien Verkehr mit innergemeinschaftlicher Anschlusslieferung gem. Art. 6 Abs. 3 UStG 1994.
- Vermeidung von Umwegverkehren durch **bundesweite Koordinierung von Lkw-Fahrverboten**
- **Lkw Nacht-60er gänzlich aufheben** (aus Effizienz- und Umweltgesichtspunkten)
- Keine Verlängerung von Zufahrtsbeschränkungen zu **Tankstellen** (Beispiel Tirol), keine Ausweitung dieser Maßnahmen
- **Modernisierung des KFG und der StVO**
- **Streichung des Abstellplatzerfordernisses** im Gelegenheitsverkehrsgesetz und Güterbeförderungsgesetz
- **Anpassung der Konzessionen** nach dem GüterbefG, dem GelverkG und dem KfLG

Zusätzliche finanzielle Unterstützungsmaßnahmen/konjunkturbelebende Maßnahmen:

- **Stilllegungsprämie** für leichte und schwere Lkw, Sattelzugfahrzeuge und Autobusse mit höherem Schadstoffausstoß als Euro-6: Die Corona-Krise lässt erwarten, dass weniger Neufahrzeuge zugelassen und dadurch ältere Fahrzeuge mit höherem Schadstoffausstoß länger genutzt werden. Durch eine Stilllegungsprämie können bestehende Flotten deutlich sauberer und effizienter gemacht werden.
- **Senkung der Zulassungsgebühren**, insb. des Behördenanteils von 119,80 Euro
- Förderung von Fahrzeugen mit **alternativen Antrieben**
- Neue **Tarifstrukturen für Schülerbeförderung** im Gelegenheitsverkehr
- **Streichung der jährlich vorgesehenen Mauterhöhung/-valorisierung**
- **Langfristige Reduzierung des IBE** im Schienengüterverkehr über den 30. Juni 2021 hinaus
- **Konjunkturpaket Luftfahrt** (zB temporäre Begünstigungen bei Gebühren und Abgaben zB in den Bereichen Sicherheitskosten, ATC), Testen und Impfen statt Einreise- und Landeverbote, etc)
- **Entlastung der Tankstellen-Unternehmen** von finanziellen und bürokratischen Belastungen zB nach dem EEEFG, Beprobungskosten durch UBA

B. Wachstum und Unternehmertum

Wettbewerbsfähiger Wirtschaftsstandort Österreich

Auf Initiative der Wirtschaftskammer Österreich fand bereits 2012 ein umfassender Prozess zur Gestaltung eines Gesamtverkehrsplans für den Güterverkehr/Logistik in Österreich statt. Mit dem **Mobilitätsmasterplan 2030** hat die **österreichische Verkehrswirtschaft** Ende 2020 eine integrierte Strategie für den Personen-Güter- und Individualverkehr vorgelegt, die umfassende Maßnahmen in sieben Handlungsfeldern vorschlägt: Nachhaltige Energieversorgung sicherstellen, Infrastruktur ausbauen, Infrastruktur effizient nutzen, Digitalisierung vorantreiben, Raumordnung zielgerecht koordinieren, langfristige Finanzierung sicherstellen und Bildung zukunftsorientiert gestalten. Diese Überlegungen sollten bei den auch bei dem im Regierungsprogramm vorgesehenen Mobilitätsmasterplan 2030 sowie dem Masterplan Güterverkehr berücksichtigt werden. Insgesamt fordern wir eine aktive Einbeziehung der Verkehrswirtschaft bei geplanten Neuerungen bzw. gesetzlichen Änderungen.

□ **Abschaffung von Gold Plating im Sondergewerberecht**

Wir fordern

- die **Streichung des Abstellplatzerfordernisses im Güterbeförderungsgesetz und im Gelegenheitsverkehrsgesetz**, da dies nicht als Voraussetzung für die Erteilung der Konzession im EU-Recht und in Österreich auch nicht für den Werkverkehr vorgesehen ist.
- die **Ausdehnung der Gültigkeit der Gemeinschaftslizenz** für Bus- und Güterbeförderungsunternehmen auf 10 Jahre statt 5 Jahre, wie im EU-Recht vorgesehen.
- die **Abschaffung** der in § 6 Güterbeförderungsgesetz zusätzlich zur EU-Gemeinschaftslizenz vorgesehenen Mitführverpflichtung der beglaubigten Abschrift der Konzessionsurkunde für den grenzüberschreitenden Verkehr.
- die Einführung von **Rehabilitierungsmaßnahmen** im Gelegenheitsverkehrsgesetz, Güterbeförderungsgesetz und Kraftfahrliniengesetz: Unternehmer müssen die Möglichkeit haben, Maßnahmen zu setzen, um ihre Zuverlässigkeit wiederherzustellen. Aufgrund der neuen digitalen Tachographen können beispielsweise auch geringfügige Übertretungen der Lenk- und Ruhezeiten, die aber oftmals in der Verkehrspraxis auf Baustellen oder wegen Staus nicht vermeidbar sind, geahndet werden und bei einer entsprechenden Anzahl von Strafen die Zuverlässigkeit gefährden.
- Kein Gold Plating bei nationalen Regelungen insb. bei neuen wie zB der Schienenfahrzeug-Lärmzulässigkeitsverordnung (SchLV) bezüglich Lärm und Erschütterungen.
- Entfall der verpflichtenden Bestellung von **Eisenbahnaufsichtsorganen (EAO)** - stattdessen Einführung einer Kann-Bestimmung. EU-rechtliche Vorgaben fehlen hier, sodass die verpflichtende Bestellung eines EAO zulasten der heimischen Eisenbahnunternehmen geht.
- keine nationale Übererfüllung der **EU-Verordnungen zu Passagier- und Fahrgastrechten**.

□ **Neuregelung und Anpassung im Hinblick auf Abmessungen, Gewichte und Gewichtstoleranzen**

Die gegenwärtige Transportpraxis zeigt, dass das starre System von Achslasten und höchst zulässigem Gesamtgewicht nicht den Praxisgegebenheiten entspricht und **Anpassungen der höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte von Lkw und Bussen zur Effizienzsteigerung nötig sind:**

- **4,20 m** Höhe für den Transport von High Cube Containern im kombinierten Verkehr, von Strohrundballen, Tieren (EU-Ausstattungsvorschriften) und PKW (SUVs)
- **44 t hzG** für Mineralöltransporte und Tiertransporte
- **Streichung der 100 km-Grenze für 44 t** beim Transport von Rundholz aus dem Wald oder bei der Sammlung von Rohmilch bis zum nächstgelegenen technisch geeigneten Verladebahnhof oder zu einem Verarbeitungsbetrieb, da es sich nicht um verlagerbare Verkehre handelt.
- Bei Einhaltung des höchstzulässigen Gesamtgewichts soll bei der Festlegung der Achslast auf die Achshöchstlast, also die vom Erzeuger angegebene höchste technisch mögliche Achslast, abgestellt werden und nicht wie derzeit auf die höchste zulässige Achslast.
- Erhöhung bzw. Angleichung der Längenmaße von Doppelgelenkbussen und Bussen mit Anhänger an überlange Doppelgelenk-O-Busse (25m)

□ **Zulassung von 5-Achs-(Solo)Fahrzeugen in Österreich mit einem hzG von 40 t.**

□ **Sicherung der Rolle des Flughafens Wien-Schwechat als internationales Flugverkehrsdrehkreuz.**

□ **Sicherung des Fortbestandes der Regionalflughäfen:** Die Regionalflughäfen haben eine große Bedeutung für die regionale Wirtschaft. Es müssen daher Rahmenbedingungen geschaffen werden, die dieser Wirtschaftskraft Rechnung tragen und den Fortbestand dieser Flughäfen sichern.

□ **Austro Control (ACG):** Entwicklung einer neuen Gebührenordnung mit **transparentem Preis/Leistungsverhältnis; Engpässe bei Fluglotsen nachhaltig vermeiden.**

□ **Harmonisierung der Sondertransportbegleitvorschriften:** § 97 StVO - Österreichweite Geltung von Ausweisen für Straßenaufsichtorgane.

□ **Sicherstellung der Finanzierung des öffentlichen städtischen Nahverkehrs,** insbesondere der Infrastruktur, auf gesetzlicher Basis.

- Bereitstellung **finanzieller Mittel zur Umsetzung der Clean Vehicle Directive**
- Novelle der Eisenbahnkreuzungsverordnung unter Einbeziehung der nicht-öffentlichen Eisenbahnübergänge
- **Vereinfachtes UVP-Verfahren für den Ausbau von Schieneninfrastruktur**
Ziel einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) ist es, mögliche Auswirkungen eines geplanten Vorhabens auf die Umwelt präventiv zu prüfen. Deshalb wäre eine Novellierung der UVP-Richtlinie angebracht, welche vereinfachte Verfahrensbestimmungen bei der Umweltverträglichkeitsprüfung für Projekte zur Energie- und Verkehrswende normiert, um insbesondere Infrastrukturprojekten zum Ausbau von Trassen keine Steine in den Weg zu legen, wo doch ebendiese einen großen Beitrag zur Erreichung der Klimaziele leisten sollen.
- **Neue Tarifstrukturen für Schülerbeförderung im Gelegenheitsverkehr (Bus, Pkw):**
Ziel ist eine praxisgerechte Vergütung der Leistungen des Pkw- und Busgewerbes, dh eine Abkehr von der reinen Km-bezogenen Vergütung, hin zu einer Orientierung an einem Splitsatz, der insbesondere die Zeitkomponente (und damit Personalkosten) entsprechend berücksichtigt. Kostendeckende Tarife ohne Zuzahlung Dritter sind nötig, um die Schülerbeförderung in der Fläche auch weiterhin garantieren zu können.
- **Mobilität im ländlichen Raum:** Kostendeckende Finanzierung von Schülerbeförderungen und Patientenbeförderungen sind durch Auftraggeber (FLAF bzw. GKK) sicherzustellen. Anbieter von bedarfsorientierten Verkehrsangeboten sind als Partner in die ÖPNV-Finanzierung aufzunehmen. Der Zugang für öffentliche Förderungen von Mobilitätslösungen (zB für Betriebskostenschüsse oder Investitionen) wird für die gewerbliche Personenbeförderung ermöglicht. Unter diesen Voraussetzungen kann das Gewerbe Mobilität im ländlichen Raum mit „Tür zu Tür“ Service bzw. als ÖPNV-Ersatz garantieren. Modelle wie zB „Gemeindebusse“ mit ehrenamtlichen Mitarbeitern werden damit überflüssig.
- **Schulskikursförderung:** Maßnahmen auf nationaler Ebene zur Forcierung von Wintersportwochen in den Schulen.
- **Faire und kalkulierbare Rahmenbedingungen** für international wettbewerbsfähige Seilbahnunternehmen.
- **Erleichterungen** für Kleinstskigebiete und reine Schleppliftunternehmen.
- **Sicherung der klimaverträglichen Entwicklung des Wintertourismus**
 - **UVP-Verfahren:** Rahmenbedingungen für die Branche noch weiter verbessern, Überprüfung der Effizienz der Verfahrenskonzentration, Einschränkung des uferlosen Untersuchungsrahmens (Scoping), Missbrauchsaufsicht für NGOs.
- **Natura 2000-Schutzgebiete:** Ausweisung von neuen Schutzgebieten nur im Einvernehmen mit der Seilbahnwirtschaft und mit Rücksicht auf das zukünftige Entwicklungspotenzial bestehender Skigebiete.
- **Aktualisierung der Nebenrechte der Gewerbeordnung (§ 157) bei Tankstellen:** Möglichkeit des Verkaufs aller Waren, wenn der Charakter einer Tankstelle gewahrt bleibt und der Verkaufsraum eine maximale Fläche von 80m² aufweist.
- **Finanzielle Förderungen für Garagen/Tankstellen/Servicebetriebe** (insbesondere für kleine Unternehmen).

Wettbewerbsfähigkeit in der Europäischen Union

- **Einheitliche Regelung und wirksame Kontrolle der Kabotage**
Es bedarf einer konsequenten Bekämpfung von Praktiken, die bestehendes Recht umgehen und illegale Wettbewerbsvorteile schaffen. Eine weitere Liberalisierung der Kabotage lehnen wir grundsätzlich ab, **solange es keine EU-weit einheitlichen wirtschaftlichen und sozialen Rahmenbedingungen** im Hinblick auf das Transportgewerbe gibt. Zudem muss eine **wirksame und intensivere Kontrolle der Vorschriften** sichergestellt werden.
Zur effektiveren Kontrolle fordern wir für Österreich **die Schaffung einer gemeinsamen Kontrollbehörde im Straßengüterverkehr zur Bekämpfung illegaler Gewerbeausübung:** diese soll gebündelt

und konsequent Übertretungen im Verkehrsbereich ahnden, sanktionieren und verfolgen. Bei vor Ort nachgewiesenen Übertretungen im Bereich illegaler Gewerbeausübung, illegaler Kabotage und Manipulationen am Kontrollgerät sollen die Organe dieser Kontrollbehörde ermächtigt sein, die entsprechenden Fahrzeuge an Ort und Stelle stillzulegen.

- **EU-weit möglichst einheitliche Rahmenbedingungen für Mautgebühren:**
Nachteile für den Wirtschaftsverkehr in bestimmten Regionen und konkret bestehende Wettbewerbsnachteile für die österreichischen Unternehmen dürfen sich durch den Vorschlag für eine Novelle der EU-Wegekosten-Richtlinie nicht verschärfen. Vorgegebene Höchstbeträge der Mautgebühren sind daher unbedingt beizubehalten und die Möglichkeiten für Sonderaufschläge bzw. „Alpenfaktoren“ zu streichen. Eine Ausweitung dieser Mautaufschläge über Bergregionen hinaus wird dezidiert abgelehnt, ebenso wie eine Einbeziehung weiterer Kostenfaktoren wie Staugebühren. Die geplante Differenzierung der Mautgebühren nach CO₂ muss unbedingt aufkommensneutral, wirtschaftsverträglich und nachvollziehbar sein und Planungssicherheit gewährleisten. Eine zusätzliche Anlastung von CO₂ als externe Kosten ist vehement abzulehnen. Eine strenge Zweckbindung der Einnahmen der externen Kosten für den Straßenverkehr ist unbedingt erforderlich.
- **Sicherstellung der Versorgungssicherheit in der EU während der Corona-Pandemie - EU-weit einheitliche Einreiseregeln:** Zur Sicherstellung der europäischen Lieferketten, aber auch für den Wiederaufbau der europäischen Wirtschaft ist es nötig, den freien Verkehr (in alle Richtungen) für Geschäftsreisende, Berufspendler und Transitreisende sowie die Sicherstellung der schnellen Abfertigung für den Güterverkehr über die sogenannten „Green Lanes“ umgehend wiederherzustellen. Außerdem bedarf es einer **europaweiten Teststrategie und Vereinheitlichung der Reisebestimmungen**.
- **EU-weit einheitliche Abgasklassenkennzeichnung für Umweltzonen** Wir fordern die Schaffung einer EU-weit einheitlichen Plakette, die in allen Umweltzonen anerkannt wird oder die Kennzeichnung der Abgasklasse schon bei der Herstellung des Fahrzeugs, vergleichbar der eingestanzten Fahrgestellnummer.
- **Überregulierung bei Security-Regelungen im Verkehrsbereich vermeiden**
Maßnahmen zur Gefahrenabwehr (wie z.B. zur Landverkehrs- und Luftfahrtsicherheit) müssen in einem angemessenen Verhältnis zu den damit verbundenen Kosten für alle Verkehrsträger stehen und wirtschaftlich vertretbar sein. Vorrangig sollten Maßnahmen zur Bewusstseinsbildung und Stärkung der Eigenverantwortung eingesetzt werden.
- **Technische Harmonisierung (Zulassung, ETCS, ...) im Eisenbahnverkehr EU-weit und international vorantreiben**
- Der Schienengüterverkehr muss seine Effizienzen durch **Innovationen** (digitale automatische Kupplung, Digitalisierung der Bestellvorgänge und Betriebsabwicklung etc.) und **Abbau von Betriebshemmnissen** wie z.B. bei Grenzübertritten (**durchgängiger Zuglauf** - eine einmalige Überprüfung des Zuges für den gesamten Zuglauf muss länderübergreifend als ausreichend anerkannt werden) und Abbau von Bürokratie, nicht zuletzt auch durch nationale Sondervorschriften, heben. Die Verfügbarkeit und der Zugang zur Schieneninfrastruktur wie auch zu Terminals und Seehäfen muss vergleichsweise einfach wie im Straßengüterverkehr werden. Dazu bedarf es Förderungen, Anreizmodelle und rechtliche Lenkungsmaßnahmen.
- **Passagier- und Fahrgastrechte sind so zu gestalten**, dass sie effektiven Schutz bieten, den Unternehmen aber keine unangemessenen Belastungen auferlegen. Außerdem ist auf die Tauglichkeit der Bestimmungen in der Praxis, die Verhältnismäßigkeit der Regelungen und die wirtschaftliche Zumutbarkeit der Maßnahmen für die Unternehmen zu achten.

C. Fachkräfte und Bildung

- **Vereinfachung und praxisnahe Gestaltung der Grundqualifikation und Weiterbildung für Berufskraftfahrer:**
 - Erleichterungen für Berufseinsteiger/Umsteiger: Schaffung der Möglichkeit, auch ohne Grundqualifizierung bzw. Weiterbildung (nur auf Grundlage des entsprechenden Führerscheins) den

Kraftfahrberuf ein Jahr lang auszuüben und die Grundqualifikationsprüfung bzw. Weiterbildung innerhalb dieses Jahres nachzuholen.

- Erleichterung in grenzüberschreitender Rechtsanwendung: Lenker mit ausländischem Wohnsitz und österreichischer Arbeitsstätte haben oft das Problem, dass die österreichischen Weiterbildungsbestätigungen im Ausland nicht als Basis zur Eintragung des notwendigen Führerscheincodes bzw. Ausstellung der Fahrerqualifizierungskarte anerkannt werden. Rasche Umsetzung der europarechtlichen Vorgaben zur Ausstellung einer Fahrerqualifizierungskarte für diese Fälle.
 - Förderungen / Zuschüsse des Bundes für Weiterbildungsmaßnahmen - zB aus den Einnahmen für externe Kosten der Maut finanziert.
 - Der Multiple Choice Test der theoretischen Grundqualifikationsprüfung soll auch in der Fahrschule absolviert werden können (gemeinsam mit der theoretischen Führerscheinprüfung). Die Bewertung des Tests soll weiterhin der Prüfungskommission vorbehalten sein.
 - bundeseinheitlicher Fragenkatalog der Multiple Choice Prüfung; Prüfung in Form einer Computerprüfung.
 - Verkürzung der Anmeldefrist zur Prüfung von bisher sechs Wochen auf 14 Tage.
 - Mindestens ein Prüfungstermin pro Monat pro Bundesland (statt wie bisher mindestens vier pro Jahr).
 - Senkung der **Gebühren** für die Grundqualifikationsprüfung.
 - Mehr Rechtssicherheit durch praxisgerechte Modulstruktur in der Weiterbildung.
 - Möglichkeit und klare Regelung zu Außenkursen in der Weiterbildung.
 - Schaffung der Möglichkeit zur Aufteilung von Weiterbildungsmodulen.
- **Attraktivierung des Berufs des Berufskraftfahrers (Lkw und Bus):**
- Wir fordern die staatliche Übernahme der Ausbildungskosten und die Schaffung von sog. „Fahrerakademien“ in denen Interessierte den Beruf erlernen können. Gleichzeitig gehört der Zugang zur Fahrerqualifizierung (Grundqualifikationsprüfung) grundlegend überarbeitet und durch Reduktion der Kosten und Verkürzung der Wartezeiten attraktiviert.
 - Absenkung Mindestalter auf 18 Jahre im Buslinienverkehr bis 50 km: Um dem Lenkermangel zu begegnen und gleichzeitig den Lehrberuf in der Busbranche attraktiver zu gestalten, soll das Mindestalter für den Erwerb des D/D1-Führerscheines auf 18 Jahre gesenkt werden. Voraussetzung für die Absenkung des Alters auf 18 Jahre ist die abgeschlossene Lehrausbildung zum Berufskraftfahrer oder ein Befähigungsnachweis (D95) aufgrund einer Prüfung sowie der ausschließliche Einsatz des D1/D-Lenkers im Linienverkehr bis 50 km innerhalb Österreichs.
 - Ausdehnung des L17 Modells auf den C-Führerschein, um auch im Güterbeförderungsbereich dem Lenkermangel zu begegnen und gleichzeitig den Lehrberuf Berufskraftfahrer (Lkw) attraktiver zu gestalten.
- **Attraktivierung eisenbahnspezifischer Berufe**
- **Wachsenden Personalbedarf decken durch öffentliches Bildungsangebot:** Im Schienengüter- und -personenverkehr besteht derzeit ein großer Personalbedarf. Insbesondere werden Lokführerinnen und Lokführer sowie Betriebs- und Instandhaltungsfachkräfte benötigt. Ebenso werden akademische Fachkräfte wie Ingenieurinnen und Ingenieure gesucht. Das Vorhaben, Verkehre auf die Schiene zu verlagern, sollte durch ein öffentliches Bildungsangebot für die Branche attraktiviert werden.
 - **Absenkung und Harmonisierung des Mindestalters von Triebfahrzeugführern im nationalen Recht** an die EU-Richtlinie 2007/59/EG (20./18. Lebensjahr), um einerseits dem Fahrermangel zu begegnen und andererseits Lehrlingen sinnvolle Karrierepfade und Möglichkeiten zur Weiterentwicklung nach Abschluss ihrer Lehrausbildung als Lokführer oder Straßenbahnfahrer zu geben (beschäftigungspolitische und frauenfördernde Maßnahme). Zudem geht es um eine Harmonisierung der Altersbestimmungen in den jeweiligen Rechtsvorschriften (TF-VO, StrabVO und EisbG).
- **Attraktivierung der Ausbildung in der Schifffahrtsbranche**
Um in Zukunft wirtschaftlich erfolgreich zu sein, muss in die Ausbildung junger Menschen einschließlich einer attraktiveren Darstellung des Schifferberufes sowie in die Modernisierung der Schiffsflotte investiert werden.
- **Harmonisierung der Schiffsführerpatente und der Schiffsatteste,**
d.h. Schaffung eines Patents und Attests, welches Gültigkeit besitzt von der Nordsee bis ins Schwarze Meer. Eine generelle Entbürokratisierung der Beschäftigung von qualifiziertem ausländischem Personal auf österreichischen Schiffen ist notwendig.

- Zur **Optimierung der Rahmenbedingungen für Fahrschulen** fordern wir
 - Beibehaltung hoher Qualitätsanforderungen für Fahrschulbewilligungen
 - Qualitätssicherungsstandards für moderne Fahrschulen
 - Modernisierung der Ausbildung von Fahrschullehrern und Fahrlehrern
- **Etablierung eines eigenen Lehrberufs für die Tankstellenbranche**

D. Nachhaltige Mobilität

Maßnahmen zur Reduktion von CO₂-Emissionen im Verkehr

Förderung von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben:

Schon bisher haben die Förderaktionen große Auswirkungen auf die CO₂ Reduktionen.

Ganz wesentlich ist es, dass die Förderungen und Anreize, die bereits bestehen (Klima - und Energiefonds mit klimaaktiv, etc), weiter erhalten bleiben - das UBA geht von einer Reduktion von 2 Mio t CO₂ aus. Zusätzlich sollen die Förderungen ausgebaut werden, denn hier können mit verhältnismäßig geringen Mitteln extrem positive Effekte erzielt werden.

Förderung alternativer Antriebe und Treibstoffe:

Technologieneutrale Förderung von CO₂-armen Kraftstoffen und alternativen Antrieben, die Unternehmen Planungssicherheit bringt: Anreize zur Entwicklung und Verbreitung sind durch finanzielle Förderungen, Anpassung der Steuersätze und durch die Verbesserung der Rahmenbedingungen (z.B. Tarifierungen/Befreiung bei der Maut, Ausnahmen von IG-L Fahrverboten, Berücksichtigung der höheren Eigengewichte von Gas-, Wasserstoff- und Elektrofahrzeugen im Gewerbe- und Arbeitsrecht, bei der Maut, Führerscheingesetz) bei der Nutzung alternativer Antriebstechnologien zu schaffen.

Aufbau der Ladeinfrastruktur/logistische Erleichterungen

Zur entscheidenden Forcierung von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben ist der Aufbau einer entsprechenden Lade-Infrastruktur notwendig, die unbedingt weiterhin aus öffentlichen Mitteln bis zur Erreichung der Wirtschaftlichkeit gefördert und vorangetrieben werden muss.

Weitere Anstrengungen müssen auf EU-Ebene unternommen werden, um die Schaffung eines EU-weiten Dienstleistungsmarktes für Elektromobilität zu fördern, beispielsweise durch die länderübergreifende Interoperabilität von Zahlungen und die Bereitstellung von Echtzeit-Informationen über verfügbare Ladestationen.

Vermeidung von Umwegverkehren durch bundesweite Koordinierung von Lkw- Fahrverboten

Stärkung des Kombinierten Verkehrs und bessere Einbindung der Schiene und Binnenschifffahrt in Logistikketten zur Nutzung des Verlagerungspotentials

Zur **Stärkung der Schiene** müssen Rahmenbedingungen (Infrastruktur, Betrieb) verbessert bzw vereinfacht werden wie zB

- **Neugestaltung und Erweiterung der Förderung des Schienengüterverkehrs nach 2022**
- Sicherstellung von **hochrangigen Trassen für den Schienengüterverkehr**
- Erhöhung des bestehenden Beihilfensystems für Einzelwagenverkehr, unbegleiteten Kombinierten Verkehr oder für die Rollende Landstraße
- Fortsetzung des „Lärmbonus“ (Mautgutschrift) von 1.700 EUR pro vierachsigen Waggon **über den 31. Dezember 2021 hinaus.**
- **Technische Harmonisierung** vorantreiben (Zulassung, ETCS, ...)
- **Digitale automatische Kupplung** fördern
- **Digitalisierung der Bestellvorgänge und Betriebsabwicklung** vorantreiben
- **Durchgängigen Zuglauf** ermöglichen: eine einmalige Überprüfung des Zuges für den gesamten Zuglauf muss länderübergreifend als ausreichend anerkannt werden
- Eine **einfache und praxistaugliche Kommunikation** im grenzüberschreitenden Bahnverkehr

Attraktivierung des kombinierten Verkehrs:

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. Die Stärkung des Kombinierten Verkehrs (Terminalförderung, Containerprämien usw) muss insbesondere auf die trimodale Verknüpfung der Verkehrsträger Straße, Schiene, Schiff (im Sinne der Komodalität aller Verkehrsträger) abzielen. Die Rahmenbedingungen für Kombinierten Verkehrs sind so zu gestalten, dass sie bei den Akteuren Zuspruch finden, verkehrsträgerübergreifend Transporte durchzuführen. Multimodaler Güterverkehr muss schon aus umweltpolitischer Sicht entsprechend gefördert werden, aber nicht nur bei Forschungsprogrammen. Finanzielle Mittel und Anreize zur Implementierung neuer Technologien, wie der digitalen automatischen Kupplung, sind notwendig, da die Unternehmen die Kosten für die Umsetzung der Investitionen allein nicht aufbringen können.

Ausbau des Kombinierten Verkehrs vorantreiben:

Dabei ist es zunächst wesentlich einen Zugang zu beiden entsprechenden Verkehrsträgern für Verloader und Speditionen zu schaffen. Dafür kommen unter anderem neben privaten Gleisanschlüssen auch Umschlaganlagen in Frage. Ein zusätzliches Erfordernis ist die weitere Digitalisierung der kundenbezogenen Systeme entlang der Logistikkette.

Flottenförderprogramm

Durch gezielte Forschungs- und Förderschwerpunkte sollte ein vorzeitiger Umstieg auf die neueste Schiffstechnologie ermöglicht werden. 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 alleine nicht in der Lage sind.

Maßnahmen zur Attraktivierung und zur Erhöhung der Sicherheit des Öffentlichen Verkehrs (Bus und Bahn)

Zur Verlagerung des privaten Individualverkehrs hin zum Öffentlichen Personenverkehr bedarf es

- aktiver und **deutlich verstärkter finanzieller Förderung des ÖPNV**
- einer **Erhöhung des Angebots** im SPNV sowie im öffentlichen städtischen Nahverkehr durch umfangreichere Bestellungen durch die öffentliche Hand (dadurch attraktivere Fahrzeiten, dichtere Intervalle, kundengerechteres Rollmaterial, mehr Park and Ride Anlagen, Verlängerung der Bahnsteige, Kapazitätserweiterung usw.)
- der **Forcierung überregionaler Verkehrsplanung** - Optimierung von Anschlüssen
- der **Ökologisierung des Pendlerverkehrs** und Anreize zur Nutzung des ÖV, beispielsweise durch steuerliche Begünstigungen (wie Jobticket)
- eines Maßnahmenpakets zur „**Öffi**“-**Beschleunigung und Erhöhung der Sicherheit**
 - Verbot von Halten und/oder Parken, wenn dadurch ein Schienenfahrzeug oder ein Bus an der Weiterfahrt behindert werden und der Fahrplan nicht eingehalten werden kann, verbunden mit generalpräventiven Maßnahmen.
 - Im Interesse der Verkehrssicherheit bedarf es der Ausnahme von Schienenfahrzeugen und von Fahrzeugen des Kraftfahrlinienverkehrs von der Bestimmung des § 19 Abs. 5 StVO (Vorrangregel).
 - § 17 Abs. 2 StVO soll in ein „Vorbeifahrverbot“ abgeändert werden.
 - Bei Änderung der Fahrtrichtung und Wechsel des Fahrstreifens soll das Reißverschlussystem nicht angewendet werden, wenn die in § 11 Abs 2 StVO beschriebenen Umstände in Bezug auf einen Radfahrstreifen in Verbindung mit Schienenfahrzeugen auf dem durchgehenden Fahrstreifen (bzw. Gleis) auftreten.
 - Bessere Erkennbarkeit und Bewusstseinsbildung (Kennzeichnung durch geeignete Bodenmarkierungen und/oder Einführung eines neuen Verkehrsschildes, das auf konkrete Gefahrenlage hinweist.
 - Stärkung bzw Erweiterung der Mitwirkungspflicht der Polizei gegenüber Schwarzfahrern

Förderung von innovativer Logistik und Digitalisierung

Um Schadstoffemissionen weiter reduzieren zu können und zugleich wettbewerbsfähig zu bleiben, ist es seitens der öffentlichen Hand notwendig, innovative Lösungen (Green Logistics) stärker und gezielter zu fördern. Beispiele dafür sind u.a. die Unterstützung von Innovation bis zur Marktreife, verbesserte Aerodynamik, erleichterte Typisierung, Platooning, Ausbau von Verkehrsleitsystemen und die Förderung von City Logistik-Konzepten (z.B. Widmung von Logistikflächen, Sammelzentren, Aufstellung von Post-Boxen) etc.

Förderungen zur energietechnischen Verbesserung von Beschneigungsanlagen, Aufstieghilfen und Pistengeräten.

Bewusstseinsbildung

Wichtig ist, stärker auf das Mobilitätsverhalten des Einzelnen Einfluss zu nehmen und eine Kommunikationsoffensive zu starten.

Förderung von Spritspartrainings: Neben der technischen Weiterentwicklung der Fahrzeuge, einer effizienten Streckengestaltung (Routenoptimierung) wirkt sich insbesondere das Fahrverhalten der Lenker auf den Treibstoffverbrauch aus. Attraktive Fördersysteme (zB für Spritfahrtrainings von Firmen, im Rahmen der Berufskraftfahreraus- und -weiterbildung) liefern wichtige Anreize va im Bereich betrieblicher Flotten.

Raumplanung

In der Raumplanung besteht durch Verkürzung der Entfernungen für Versorgungsinfrastruktur, Reduktion der Zersiedelung etc. langfristig erhebliches Potential zur Reduzierung von CO₂. Die Weichen müssen umgehend gestellt werden.

Optimierte Verkehrsinfrastruktur (siehe dazu Punkt E.)

E. Entlastung und Bürokratieabbau

Verkehr ist ein globaler Wachstumsmarkt, die Verkehrsleistungen der heimischen Unternehmungen nehmen aber kontinuierlich ab. Der Grund dafür ist die mangelnde Wettbewerbsfähigkeit infolge massiver Belastungen und Beschränkungen der Transportwirtschaft.

Daher sind eine Senkung der Steuer- und Abgabenbelastung sowie eine Verbesserung der Rahmenbedingungen zur Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit der österreichischen Mobilitätswirtschaft dringend erforderlich.

Senkung der Steuer- und Abgabenbelastung sowie standortverträgliches Mautsystem

- **Fahrleistungsabhängige Maut:**
 - **Transparenz und Fairness bei der Berechnung:** Wir fordern die Schaffung eines transparenten, auf Kosten basierenden Mautsystems auf Autobahnen und Schnellstraßen („Open Book Kalkulation“).
 - **Aktualisierung der Berechnungsgrundlagen für die Wegekosten und Maut**
 - **Verwendung eines Teils der Einnahmen aus externen Kosten für Fahrzeugförderungen bzw Stilllegungsprämie**
 - **Die Investition in neue Technologien und in die CO₂-Reduktion muss honoriert werden: Progressive Antriebstechnologien**, wie Elektro, grüne Gase, inkl. Wasserstoff, Biosprit und LNG/CNG sollen (auf garantierte für Planungssicherheit sorgende Zeiträume) **gänzlich von der Maut** (Infrastruktur und externe Kosten Luftverschmutzung) **befreit** bzw bei den Tarifen **begünstigt werden**. Derzeit werden nur Fahrzeuge mit reinem Elektro- oder Wasserstoffantrieb tariflich begünstigt.
 - Die jeweils sauberste Verbrennungstechnologie (derzeit **EURO VI**) muss auch in Zukunft **tariflich begünstigt** bleiben.
 - **Insbesondere für Autobusse soll eine eigene, vom Lkw abgekoppelte (günstigere) Mauttarifkategorie** geschaffen werden, um den öffentlichen Verkehr attraktiver zu machen.
 - **Abschaffung des jährlichen Valorisierungs-Automatismus**
 - **Keine flächendeckende Maut für KFZ über 3,5 Tonnen hzG**, da erhöhte Transportkosten zu Konsumverteuerung und Ausdünnung in ländlichen Regionen führen würden. Wenn nur 15% der Straßenbau-Ausgaben (exkl. Personal) eingespart werden können - zB durch Effizienzsteigerungen und Zusammenlegung von Straßenverwaltungen, Pavement Management Systeme - könnte das ein zusätzliches Straßenbaubudget von über 300 Millionen Euro pro Jahr ermöglichen.
 - **Keine Sondermautaufschläge zur Querfinanzierung anderer Verkehrsträger**
Genau definierte Ausnahmefälle der Querfinanzierung sind nur unter bestimmten eng definierten Voraussetzungen vorstellbar. Jegliche Ausweitung der Querfinanzierung durch Mautaufschläge auf weitere Strecken wird abgelehnt.
 - **Sondermauttarife überprüfen und absenken**
 - **Keine tariflichen Sonderregelungen während der Nacht auf der Brennerautobahn**
- **Reform der Mineralölsteuer:**
 - **Wir sprechen uns strikt gegen weitere Erhöhungen der Mineralölsteuer aus.**

- Die vorhandenen Mittel sollen zweckgerichtet verwendet werden (zumindest ist eine verbindliche Widmung eines Teils der Einnahmen zur Infrastrukturfinanzierung der Landesstraßen vorzusehen).
 - Im Falle von MÖSt-Erhöhungen müssen - wie auch in anderen EU-Mitgliedstaaten - Rückvergütungen für den gewerblichen Verkehr vorgesehen werden.
- **Senkung der Kfz-Steuer für das Güterbeförderungsgewerbe auf das EU Mindestniveau**
- **Reduktion der Zulassungskosten bei Fahrzeugen**

Entlastungen im Bereich Schiene:

- Die Kosten für die **Infrastrukturbenutzung auf der Schiene (IBE)** müssen **langfristig reduziert und harmonisiert** werden, um die Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers zu erhöhen.
 - **Zählpunktsaldierung muss erhalten bleiben**
 - **Zugang zur Ökostrom-Förderung** für Eisenbahnunternehmen schaffen.
 - Rückerstattung von Energieabgaben im Bereich von strombetriebenen schienengebundenen Systemen, wie z.B. bei Gleichstrom bei Straßenbahnen.
- **Änderung der Ökostrompauschale-Verordnung und des KWK-Punkte-Gesetzes**
Rücknahme der massiven Erhöhung (Verdreifachung) der Gebühren pro Zählpunkt auf den Netzebenen 5 und 6.
- **Abschaffung der Preistransparenzdatenbank für Treibstoffe und der Preistransparenzverordnung Treibstoffpreise.**
- **Kostentragungspflicht der Tankstellen nur bei beanstandeten Treibstoffproben.**

Administrative Belastungen senken

- **Vereinfachung und mehr Rechtssicherheit bei den EU-Sozialvorschriften im Straßenverkehr**
 - Eine generelle **Vereinfachung der EU-Sozialvorschriften** im Straßenverkehr ist notwendig, da die derzeitige Rechtslage durch Ineinandergreifen und Verschachtelung zahlreicher Rechtsvorschriften für den Normadressaten kaum noch administrierbar ist (zB EU-Formblatt lenkfreie Tage).
 - Insgesamt ist bei der Durchführung von Kontrollbestimmungen im Sozialbereich in besonderem Ausmaß auf die **praxisgerechte Umsetzung** von EU-Vorgaben zu achten.
 - Es ist eine **gesetzliche Haftungsbefreiung** von Unternehmen bei Verstößen von Lenkern gegen EU-Sozialvorschriften zu schaffen.
 - EU-Sozialvorschriften müssen **klarer und verständlicher** gestaltet werden und für alle Mitgliedstaaten **inhaltlich gleich** sein. Die unterschiedliche Umsetzung von EU-Recht in Mitgliedstaaten führt zu Wettbewerbsverzerrungen, die beseitigt werden müssen.
 - Die EU-Leitlinien zu den Lenk- und Ruhezeiten und die Empfehlung der EK zur Frage der Zusammenrechnung von Tageslenkzeiten bei nicht ausreichender Tagesruhezeit müssen in den Text der VO 561/2006 eingebaut und damit für die Mitgliedstaaten verbindlich gemacht werden.
 - Darüber hinaus sollte der Text der VO 561/2006 in verschiedenen Punkten **präzisiert** werden, um unterschiedliche Auslegungen in den Mitgliedstaaten zu verhindern. Die unterschiedliche Umsetzung von EU-Recht in Mitgliedstaaten führt zu Wettbewerbsverzerrungen, die beseitigt werden müssen (zB unterschiedliche Strafhöhen bei Übertretungen, vor allem aber auch unterschiedliche Auslegung von Verordnungstexten - zB aktuell betreffend Abhaltung der regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit in der Schlafkabine).
 - Der **praktische Umgang mit digitalem und analogem Kontrollgerät muss europaweit einheitlich gestaltet und insgesamt vereinfacht werden.**
 - Regelungen, die **strengere nationale Vorschriften** erlauben („Günstigkeitsklausel“), sind zu **streichen** und nicht mehr einzuführen.
- **Strafpraxis anpassen**
In den letzten Jahren haben zahlreiche neue und immer strengere rechtliche Vorschriften die

Tätigkeit in der Verkehrsbranche deutlich erschwert. Nicht nur, dass es aufgrund der Flut an vielfältigen Vorschriften immer schwieriger ist, einen Überblick über geltende Regelungen zu haben, um gesetzeskonform handeln zu können, sehen sich unsere Mitglieder auch unverhältnismäßig hohen Strafen gegenüber.

Gerade in unserer Branche wird die Einhaltung der rechtlichen Rahmenbedingungen besonders rigoros kontrolliert und bestraft. So führen zB schon minimale Minutenüberschreitungen im Bereich der Lenk- und Ruhezeiten im Güterbeförderungs- sowie im Personenbeförderungsbereich zu unverhältnismäßig hohen Strafzahlungen.

- Abgehen von rigoroser Bestrafung auch bei „Bagatelldelikten“ und verstärkter Einsatz von Ermahnungen in der Verwaltungsstraftpraxis.
- Strafen für Verkehrsunternehmen sollen in einem ausgewogenen Verhältnis zur Schwere des Verstoßes stehen.
- Abschaffung des Kumulationsprinzips bei Strafen im Verwaltungsstrafrecht: Ein Vergehen - eine Strafe.
- Die Doppelbestrafung von Lenkern und Unternehmen für Delikte des Lenkers, auf die der Unternehmer bei Begehung keinen direkten Einfluss hat, soll abgeschafft werden.
- Berücksichtigung von europäischen Toleranzregelungen im Strafvollzug (vor allem EU-Leitlinien) bzw. für die Berechnung von Tageslenkzeiten.

- **Haftungs- und Verwaltungserleichterung bei der Abwicklung von Zollangelegenheiten:**
Der globale Warenaustausch wird durch restriktive Haftungsgrenzen und Steuerinterpretation benachteiligt. So ist es zum Beispiel einem österreichischen Spediteur nicht mehr möglich im Drittlandverkehr Importverzollungen bei unmittelbar anschließender Lieferung in einen anderen Mitgliedsstaat durchzuführen (Zollverfahren 4200), ohne seine Existenz aufs Spiel zu setzen.
- **Rasche Erweiterung der Gästeflugverordnung** für Qualifikationen im Sportflugbereich auf weitere Länder.
- **Lockerung der Pflicht für Außenabflug- und Außenlandegenehmigungen** für den gewerblichen Bereich, sodass auch kurzfristig in Auftrag gegebene Dienstleistungen umsetzbar sind.
- **Entfall des Betriebsbewilligungsverfahrens gemäß § 34 EibG**, da die Inhalte des Verfahrens bereits im Baugenehmigungsverfahren abgehandelt werden. Stattdessen sollte eine Fertigstellungsanzeige an die Behörde nach dem Vorbild der GewO erfolgen, damit wäre die pünktliche Inbetriebnahme gesichert.
- **Entfall der allgemeinen Anordnungen an Betriebsbedienstete im Eisenbahnbereich**, sofern das Unternehmen über ein eingerichtetes und zertifiziertes Sicherheitsmanagementsystem verfügt.
- **Projekt „Eisenbahnfahrverordnung“** fortsetzen, da eine Eisenbahnfahrverordnung (Pendant zur StVO) zur Harmonisierung und Entbürokratisierung sowie zu mehr Rechtssicherheit des Eisenbahnbetriebes beitragen würde.
- **Entbürokratisierung und Entkriminalisierung bei Gefahrguttransporten**
Eine Überarbeitung des Gefahrgutmängelkatalogs ist überfällig. Dabei ist es notwendig, teils widersprüchliche rechtliche Bestimmungen zu entrümpeln und multimodale Transportketten besser aufeinander abzustimmen.

F. Standort und Systeme

Moderne, Leistungsfähige Infrastruktur

Die Bereitstellung einer bedarfsgerechten Infrastruktur ist bei allen Verkehrsträgern sicherzustellen, ebenso wie die entsprechende Verknüpfung der einzelnen Verkehrsträger miteinander sowie des motorisierten Individualverkehrs und des Öffentlichen Verkehrs. Ziel muss dabei eine komodale Ausrichtung sein, d.h. die unterschiedlichen Verkehrsträger müssen bedarfsorientiert und leistungsfähig ausgebaut sein, damit für die jeweiligen Transportaufkommen der - aus ökonomischer und ökologischer Sicht - optimale Verkehrsträger gewählt werden kann. Insbesondere ist dabei auf ausreichende und leistungsfähige Schnittstellen zwischen den Verkehrsträgern zu achten.

Eine Abstimmung von Regional- und Verkehrspolitik auf europäischer sowie nationaler Ebene ist dringend erforderlich.

- **Zeitnahe Fertigstellung des TEN-T Kern- und Gesamtnetzes und Sicherstellung der entsprechenden Finanzierung:**
 - Aufnahme der für Österreich bedeutsamen **Pyhrn- und Tauern-Achse** in das TEN-T Kernnetz
 - Rechtzeitige Realisierung der erforderlichen Zulaufstrecken zu den TEN-T Achsen durch die EU-Mitgliedsstaaten
- **Verlängerung der Breitspur** in den Großraum Wien/NÖ zur Schaffung einer neuen Logistkdrehscheibe zwischen West- und Osteuropa und Asien: Die Errichtung eines Umschlagterminals mit Logistikzentrum im Raum Wien würde großes **Potential für die österreichische Wirtschaft bergen** und den Raum Wien **als Logistkdrehscheibe in Europa** positionieren.
Eine infrastrukturelle Anbindung Österreichs an die **chinesische Seidenstraße** ist über die Verlängerung der Breitspurbahn von Košice nach Österreich mit Terminal im Großraum Wien möglich. Ebenso sollten leistungsfähige Hinterland-Anbindungen an die Mittelmeerhäfen als Verlinkung mit der neuen Seidenstraße bis nach Österreich ausgebaut werden.
- **Schaffung ausreichender Infrastrukturkapazitäten auf der Schiene:** Durch den Anspruch des Regierungsprogramms an verbesserte Taktfahrpläne und die Verlagerung von Güterverkehr auf die Schiene va auch im Alpen transit sind auch die Kapazitätsgrenzen der Bahn zu beachten. Denn das Ziel der Regierung, mehr Personen mit der Bahn zu befördern, bedeutet mehr Konkurrenz für den Gütertransport auf der Schiene. Es sind rechtzeitig infrastrukturelle Maßnahmen und rechtliche Rahmenbedingungen zu setzen, die die gewünschten Kapazitätssteigerungen auch ermöglichen.
Um den Modal Share der Schiene zu erhöhen, müssen den Infrastrukturbetreibern (inklusive Gleisanschließern als Last Mile) für die Umsetzung von Rahmenplänen und Projekten ausreichend finanzielle Mittel zur Verfügung gestellt werden. Diese finanziellen Mittel sollten durch einen Rechtsanspruch abgesichert werden.
- **Zügige Umsetzung des Single European Sky** („einheitlicher europäischer Luftraum“)
- **Verbesserte multimodale Anbindung der Flughäfen (va an das hochrangige Schienennetz)**
- **Förderung des öffentlichen Personennah- und regionalverkehrs und dessen verstärkter Ausbau, Umsetzung der hierfür nötigen Infrastrukturprojekte (auch Ausbau innerstädtischer Schienennetze)**
- Wir setzen uns für eine Qualitätsoffensive bei den Privatbahnen ein. Es sind daher **neue politische Rahmenbedingungen, die kleine und mittlere Eisenbahnunternehmen nicht mehr benachteiligen** notwendig.
 - **Gleichbehandlung aller Bahnen** für eine flächendeckende Versorgung unserer Fahrgäste mit Schienenverkehrsleistungen (Verkehrsbestellungen und Fuhrpark) und die nachhaltige Weiterentwicklung der Schienen-Infrastruktur (Änderung Privatbahngesetz).
 - **Langfristige Bereitstellung der notwendigen Mittel** für die dringend notwendigen Investitionen der Privatbahn-Infrastrukturen
 - **Gleiche Rahmenbedingungen** bei der Infrastrukturfinanzierung **für bundeseigene Unternehmen und Privatbahnen.**
 - Rahmenbedingungen sind **primär durch Gesetze** und nicht durch Erlässe und Verordnungen zu regeln.

- **Sicherstellung von hochrangigen Trassen für den Schienengüterverkehr**
- **Beibehaltung und Erhöhung des bestehenden Beihilfensystems** für den Einzelwagenverkehr, den unbegleiteten Kombinierten Verkehr oder die Rollende Landstraße, die Höhe soll sich in Zukunft am Verkehrsaufkommen orientieren
- **Ausbau der Elektrifizierung im Schienenbereich**
- **Flächendeckende Breitbandversorgung** entlang der Schienenwege
- **Förderung und Ausbau der Multimodalität**
Der multimodale Ausbau von Güterterminals und die bessere Anbindung des Schienenverkehrs an die Überseehäfen, soll seitens der öffentlichen Hand, im Sinne attraktiverer Lösungen für Kunden, verstärkt gefördert werden. Neben der Förderung von Carriern muss es auch für Spediteure, die eine wesentliche Rolle bei der Verlagerung spielen, zu Förderanreizen kommen.
- **Wettbewerbsfähige Schiffbarkeit der Donau und Schaffung einer europäischen Behörde mit Exekutivgewalt zur Durchsetzung:** Zur Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit der Wasserstraße Donau soll eine **ganzjährig verfügbare Abladetiefe von 25 dm bei Regulierungsniederwasser** gewährleistet sein, dies garantiert eine optimale Auslastung der Güterschiffe. Die internationale Kooperation aller Donauanrainerstaaten muss forciert werden, um die Schiffbarkeit der gesamten Donautrecke sicherzustellen. Die finanziellen Voraussetzungen zur Umsetzung des Aktionsprogramms Donau sind fortlaufend im Budget zu berücksichtigen.
- **Schleusen**
Die Umsetzung des optimierten Schleusenrevisionsplans wird gefordert, um Schleusensperrzeiten infolge von Wartungsarbeiten möglichst in der Schifffahrts-Nebensaison durchzuführen. Damit können Wartezeiten vermieden werden.
- **Häfen und Logistik**
Die Integration der Schifffahrt in moderne Logistikketten, der Ausbau der Häfen zu multimodalen Logistikzentren, der Ausbau der Hinterlandverbindungen sowie verkehrsträgerübergreifende Informationssysteme sind zu forcieren. Betriebsansiedlungen müssen an Logistikknotten und europäischen Korridoren erfolgen und dürfen nicht an den Rand gedrängt werden.
- **Schaffung ausreichender LKW-Parkplätze im Straßennetz**
Lenker müssen aber zur Abhaltung der gesetzlichen Ruhezeiten ausreichende Möglichkeiten zum Abstellen der LKW erhalten, wobei diese Parkplätze nicht nur im ausreichenden Ausmaß geschaffen, sondern diese auch ausreichend gesichert werden müssen. Insbesondere müssen auch entsprechende Abstellmöglichkeiten für begleitpflichtige Schwer-/Sondertransporte geschaffen werden, dies speziell auch an den Grenzen, da dort auch ein Wechsel der Transportbegleitung erfolgen muss.
- **Steuerliche Anreize bei der Errichtung eines "Zukunfts-Infrastruktur-Fonds"** (KESt-Befreiung) der das Ziel hat, in Infrastrukturunternehmen im Europäischen Raum zu investieren um den Zugang zu den kapazitätsmäßig begrenzten Infrastrukturen mittel- bis langfristig strategisch abzusichern wie auch die langfristige Investition in Österreichische Infrastrukturunternehmen (Beispiel: Australischer Pensionsfonds - Flughafen Wien).

Effizientere Nutzung der Infrastruktur

- **Wirtschaftsverträgliche und EU-konforme Lösungen für den Alpentransit:**
 - **Verbesserung des kombinierten Verkehrs** (Stärkung Rollende Landstraße)
 - **Höheres Gewichtslimit für kranbare Sattelaufleger auf EU-Ebene**, um die Verlagerung der Fracht auf die Schiene zu erleichtern (41 Tonnen):
 - **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** wie etwa die Entlastung bei Netzentgelten und Ökostrombeiträgen, höhere Förderungen für regionale Anschlussbahnen, Interoperabilität bei Bahnen stärken; kurzfristige, organisatorische Maßnahmen auf Seite der Infrastruktur, um den Alpentransit auf der Schiene zu fördern, harmonisierte Umsetzung von einheitlichen

Betriebsabwicklungsregeln sowie Zugbildungsvorschriften, Sprachkenntnissen und Personalqualifikationen sowie interoperable Techniklösungen entlang der Korridore, Fortsetzung des Bahninfrastruktur-Ausbaus mit Schwerpunkt auf den Güterverkehr: Zielnetz 2040.

- **Einheitliche Regelungen bei Lkw-Fahrverboten**
in ganz Österreich durch bundesweite Koordinierung und objektivierte Verfahren unter Einbindung der Wirtschaft vor Erlassung des Fahrverbots. Durch die durch Fahrverbote bedingten Umwegverkehre entstehen in Österreich alleine jährlich volkswirtschaftliche Kosten von bis zu 285 Mio € und zusätzlicher CO₂ Ausstoß von bis zu 500.000 t. Eine Änderung bei der Erteilung individueller Ausnahmegenehmigungen von Fahrverboten ist insofern erforderlich, als der Passus „erhebliche“ (wirtschaftliche) Nachteile gestrichen werden muss, weil sonst (entsprechend der Erkenntnisse der Höchstgerichte) Ausnahmegenehmigung de facto von den Behörden nicht mehr erteilt werden können. Außerdem treten wir für eine Legaldefinition des „Ziel- und Quellverkehrs“ ein.
- **Bundesweite Regelung und zentrale Kompetenz für die Widmung von Logistikflächen**
Bei der Flächenwidmung sollen bundeseinheitliche Rahmenbedingungen erstellt werden, bei der die Anforderungen von Logistik unter Einbeziehung der Branche mitberücksichtigt wird.
- **Gänzliche Aufhebung des Lkw Nacht-60ers**
Nach der Erhöhung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von Lkw auf einzelnen Autobahn- und Schnellstraßenabschnitten in der Nacht fordern wir weiterhin die gänzliche Aufhebung des Lkw Nacht-60ers. Die derzeitige Regelung ist im Hinblick auf **Verkehrssicherheit, Lärmschutz und Umweltschutz nicht mehr zeitgemäß**. Das Fahren über weite Strecken mit einer Geschwindigkeit von maximal 60km/h ist für die Lenker monoton und ermüdend und für nachkommende Fahrzeuge (aufgrund des hohen Geschwindigkeitsunterschiedes von bis zu 70km/h) gefährlich. Mittlerweile entsprechen zudem nahezu sämtliche modernen Nutzfahrzeuge der Kategorie eines lärmarmen Kraftfahrzeuges, so dass die ursprüngliche Intention des Nacht-60ers, nämlich die Bevölkerung vor Lärm zu schützen, obsolet ist. Zusätzlich sind derzeit rund 80 Prozent aller Lärmschutzmaßnahmen, welche die Asfinag geplant hatte, umgesetzt. **Seit Jänner 2017 werden mit der Lkw-Maut auch externe Kosten für Lärm eingehoben**. Moderne Nutzfahrzeuge sind auf einen optimalen Drehzahlbereich ausgelegt, der sich um die 80 km/h bewegt. Durch Studien ist belegt, dass die lokalen Schadstoffemissionen auf Autobahnen durch eine geringere Geschwindigkeit von 60 km/h im Vergleich zur Lkw-Durchschnittsgeschwindigkeit ansteigen. Bei modernen Fahrzeugen ab der Emissionsklasse Euro IV entstehen bei Tempo 60 um 17-63 % höhere NO_x-Emissionen. Ähnlich hohe Anstiege sind bei CO zu beobachten.
- **Abstellen eines Anhängers ohne Zugfahrzeug bis zu 72 Stunden**, zumindest auf den Parkplätzen im Autobahn- und Schnellstraßennetz.
- **Anpassung der StVO an die Erfordernisse der Taxi- und Mietwagenbranche**
Ein- und Aussteigen lassen von Kunden in Halteverbotszonen; Befahren von Fußgängerzonen für Besorgungs- und Botenfahrten; Nutzung von Behindertenparkplätzen zum Ein- und Aussteigen von blinden Kunden.
- **Evaluierung des Wochenendfahrverbots:**
 - Lockerung des Wochenendfahrverbots für Fahrten im Rahmen der Aus- und Weiterbildung sowie Erweiterung der Ausnahmen vom Wochenendfahrverbot für „Pflanzen, Kränze oder Blumen“ und generell für E-Nutzfahrzeuge.
 - Verkürzung des Wochenendfahrverbots: Der Samstag ist in vielen Bereichen (z.B. Handel) ein regulärer Werktag mit Öffnungszeiten bis ca. 18 Uhr. Ebenso werden so den Fahrern längere Zeitfenster der Heimfahrt ermöglicht.
Wir fordern folgende Änderung: „An Sonntagen und gesetzlichen Feiertagen von 00 Uhr bis 22 Uhr ist das Befahren von Straßen mit Lastkraftwagen mit Anhänger verboten, wenn das höchste zulässige Gesamtgewicht des Lastkraftwagens oder des Anhängers mehr als 3,5 t beträgt.“
- **Gänzlicher Entfall des jährlich wiederkehrenden Fahrverbotskalenders** aufgrund der nicht erwiesenen positiven Auswirkung auf das Verkehrsgeschehen in den Sommer- sowie in den Wintermonaten. Dieser stellt eine unzureichend argumentierte Bürde für die heimische Wirtschaft, zu Gunsten des ausländischen Pkw-Transitverkehrs, dar.
- **Überquerung von Eisenbahnkreuzungen**

Vorbehaltlich einer detaillierten Berechnung und Verifizierung könnte die Eisenbahnkreuzungsverordnung (EbKrVO) dahin geändert werden, dass Fahrzeuge mit einer Länge bis zu 25 m und einer Mindestgeschwindigkeit von 15 km/h ohne die Absprache gemäß § 96 Abs. 3 EStbKrV mit dem Infrastrukturbetreiber Eisenbahnkreuzungen übersetzen dürfen. Alle Eisenbahnkreuzungen, die keine höheren Mindestgeschwindigkeiten aufgrund von Kurven, Höchstgewicht, etc. erlauben, wären durch eine Längenbegrenzung (20m) gemäß Straßenverkehrsordnung (StVO) abzusichern.

G. Digitalisierung und Innovationen

- **Datenbank für mitzuführende Dokumente im Straßenverkehr einführen**

Errichtung einer Datenbank (ev. als Erweiterungsmodul des Verkehrsunternehmensregisters VUR) mit Zugriff der Unternehmen (eigene Daten) und Behörden (Polizei, Verwaltung) für diverse Bestätigungen, Zertifikate, Prüfberichte die Lenker mitführen müssen. Damit können die relevanten Dokumente auch online abgebildet sein und somit Strafen für Lenker und Unternehmen vermieden werden, sollte der Lenker (aus welchen Gründen auch immer) diese nicht physisch parat haben. Insbesondere folgende Dokumente sollten in der Datenbank abgebildet sein:

 - Beglaubigter GISA Auszug
 - 57a Prüfprotokoll (trotz Plakette)
 - Lärmarmzertifikat
 - Euroklassenbestätigung (trotz Plakette)
 - Ladebordwandbuch
 - Kühlanlagenbuch
 - EU-Lizenz

Die Datenbanken müssen nach einem „One-Stop-Digitalshop“ funktionieren. Das bedeutet, sämtliche Hinterlegungen müssen per zentralisiertem Zugang abrufbar sein. Derzeit gibt es - aufgrund unterschiedlicher Zuständigen - unterschiedliche Datenbanken (VUR, Risikoeinstufungssystem, Tachonet, Zulassungsdatenbank, EU-Gemeinschaftslizenz etc.). Von daher sollte unbedingt darauf geachtet werden, dass eine zentralisierte Hinterlegung bzw. Einsicht möglich ist.

Eine Erinnerungsfunktion (könnte ja jedes Unternehmen selbst machen mit selbst gewählter Vorlaufzeit) wäre ebenfalls sehr hilfreich, weil alle Dokumente ein anderes Ablaufdatum haben.

Für die Exekutive wäre es einfacher (und für die Unternehmen schneller) einen aufgeklebten QR-Code zu scannen als den Fahrer ein Papierbuch suchen zu lassen (zB Ladebordwand).

- **Automatisiertes und vernetztes Fahren auf der Schiene fördern und vorantreiben**

Mehr Automatisierung bedeutet Kapazitätsvorteile und Sicherheitsgewinne, weil Züge ganzheitlich programmiert werden können. Der vollautomatische U-Bahnbetrieb zeigt es bereits: der automatisierte Betrieb ermöglicht eine höhere Taktung des Fahrplans, wodurch mehr Fahrgäste auf einem Streckenabschnitt befördert werden können. Zusätzlich wird durch das computergesteuerte Fahren der Energieverbrauch optimiert. Nicht nur der U-Bahnbetrieb, auch der restliche Eisenbahnbetrieb kann und muss aus dieser Entwicklung seinen Nutzen ziehen.

 - Aufbau eines Testfelds/Innovation Sandboxes zur Digitalisierung und Automatisierung
 - Förderungen von Produktinnovationen und Automatisierung im Eisenbahnbereich
 - Eisenbahnverkehrsunternehmen können zuverlässiger, kosteneffizienter und noch sicherer werden
 - Intelligente Waggons und digitale Züge sorgen für Effizienz, Wirtschaftlichkeit und machen Bahnen noch umweltfreundlicher
 - Standardisierung bei allen Innovationen
 - Der schnelle Zugang zu transparenter und für den Schienengüterverkehr gewidmeter Infrastrukturkapazität erfordert eine Prozessänderung von vorgefertigter Trassierung hin zu **automatisierter und digitalisierter Trassenkonstruktion und -zuweisung (Digital Capacity Management)**. Damit wird auch der Weg zum Echtzeit-Kapazitätsmanagement geebnet. Zudem könnte man die Infrastrukturkapazität durch die Automatisierung der Betriebsführung verbessern. Vorgeschlagen wird die Umsetzung auf der Langstrecke unter Überwachung durch entsprechend geschultes Personal und der vollständig autonome Zugbetrieb in Verschiebebahnhöfen und auf der ersten und letzten Meile.
 - Maßnahmen zur Schaffung von Anreizen zwecks Ausbaus von multi-modalen Verkehrsangeboten und Mobility as a Service:

Der Schienengüterverkehr in Europa braucht dringend eine grundlegende Weiterentwicklung im Bereich Automatisierung und Digitalisierung

- Multimodaler Güterverkehr muss schon aus umweltpolitischer Sicht entsprechend gefördert werden, aber nicht nur bei Forschungsprogrammen. Finanzielle Mittel und Anreize zur Implementierung neuer Technologien, wie der digitalen automatischen Kupplung, sind notwendig, da die Unternehmen die Kosten für die Umsetzung der Investitionen allein nicht aufbringen können.

○ **Förderung von innovativer Logistik**

Durch gezieltere Förderung innovativer Logistik, soll Österreich zu einem Vorreiter in der EU werden. Um Schadstoffemissionen weiter reduzieren zu können und zugleich wettbewerbsfähig zu bleiben, ist es seitens der öffentlichen Hand notwendig, innovative Lösungen (Green Logistics) stärker und gezielter zu fördern. Beispiele dafür sind u.a. die Unterstützung von Innovation bis zur Marktreife, Förderung alternativer Antriebstechnologien, verbesserte Aerodynamik, erleichterte Typisierung und die Förderung von City Logistik-Konzepten.

○ **Automatisiertes Fahren vorantreiben**

Österreich stellt derzeit schon Teststrecken für automatisiertes Fahren zur Verfügung. Diese Entwicklung sollte von der öffentlichen Hand nun weitergeführt werden. Zahlreiche Verkehrsunternehmen sind bereit, mittels ihrer Fahrzeuge Daten zu sammeln, die auf einer zentralen öffentlichen Plattform gesammelt und zur Verarbeitung zur Verfügung gestellt werden können. Dies ermöglicht die Entwicklung von anwendergerechten Tools unter fairen Wettbewerbsbedingungen.

○ **Testumgebungen für innovative Dienstleistungen in der Luftfahrt ermöglichen**

In der Luftfahrt wird an einer Reihe innovativer Produkte und Dienstleistungen geforscht und gearbeitet wie zB Flugtaxis oder Drohnen im Transporteinsatz. Auch hier sind Testumgebungen und Innovation Sandboxes sehr nützlich, um neue Ideen und Konzepte zu entwickeln und testen zu können.

○ **Daten als wichtige Zukunftsressource besser einsetzen**

Die Bedeutung von Daten als wichtige Zukunftsressource ist unbestritten. In der Praxis herrscht jedoch nach wie vor starke Verunsicherung beim Umgang mit Daten. Eine nationale Datenstrategie soll daher Ziele und Instrumente für einen verantwortungsvollen und proaktiven Umgang mit Daten festlegen. Damit stehen neue Möglichkeiten - und nicht Verbote - für wirtschaftliche und gesellschaftliche Datennutzung im Mittelpunkt.

○ **Multiple Choice Prüfung C95/D95 als Computerprüfung in Fahrschulen**

Derzeit findet der Multiple Choice Test der theoretischen Grundqualifikationsprüfung auf einem Papierfragebogen statt. Künftig soll dieser auch als Computerprüfung in der Fahrschule absolviert werden können (gemeinsam mit der theoretischen Führerscheinprüfung). Die Bewertung des Tests soll weiterhin der Prüfungskommission vorbehalten sein.

○ **Fahrverbote digitalisiert und zentral erfassen**

Fahrverbote sollten digitalisiert und zentral erfasst werden müssen. Bei den Arbeiten zur Erhebung von Fahrverboten wurde bekannt, dass Fahrverbote nicht zentral digital erfasst sind. Es sollte daher auch die jeweils zuständige Behörde verpflichtet werden, erlassene Fahrverbote, zentral in eine Datenbank einzuspeisen, so dass dem Rechtsunterworfenen auch mittels entsprechender Auswertungssoftware Darstellungen möglich sind. Dies würde ebenso für kontrollierende Organe entsprechende Rechtssicherheit bieten.

○ **Ratifizierung des E-CMR durch Österreich**

Österreich soll das Zusatzprotokoll zum Übereinkommen der Vereinten Nationen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR) betreffend den elektronischen Frachtbrief (e-CMR) zügig unterschreiben und ratifizieren. Die Einführung der Möglichkeit, auch einen elektronischen Frachtbrief zu verwenden, kann Verwaltungserleichterungen und somit Kosteneinsparungen für Unternehmen bringen

IMPRESSUM

Wirtschaftskammer Österreich | Bundessparte Transport und Verkehr

Geschäftsführer: Dr. Erik Wolf

1045 Wien, Wiedner Hauptstraße 63

T 05 90 900-3255 | F 05 90 900-257

E bstv@wko.at | W <http://wko.at/verkehr>

Für den Inhalt verantwortlich: Mag. Barbara Adametz-Schneller

Trotz sorgfältiger Prüfung sämtlicher Beiträge in dieser Broschüre sind Fehler nicht auszuschließen und die Richtigkeit des Inhaltes ist daher ohne Gewähr.

