

TRANSPORT • VERKEHR

FORDERUNGSPROGRAMM der Bundessparte Transport & Verkehr

April 2019



Unser Land fährt gut.

TRANSPORT • VERKEHR

A. Wachstum und Unternehmertum

Mehr Anreize für Investitionen

- **Förderung von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben** (Ausbau der Forschung, Einsatz von alternativen Kraftstoffen/Antrieben in öffentlichen Flotten zur Marktdurchdringung/Marktreife)
Die Förderung alternativer Antriebe für Erdgas-(CNG), verflüssigtes Erdgas (LNG), Hybrid-, Elektrofahrzeuge usw hat technologieneutral und unter Berücksichtigung der heimischen Wertschöpfung zu erfolgen. Zur entscheidenden Forcierung von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben ist der Aufbau einer entsprechenden Ladeinfrastruktur notwendig, die aus öffentlichen Mitteln gefördert und vorangetrieben werden muss. Wichtig ist die Rechtssicherheit für die Wirtschaft, sodass längerfristige Dispositionen möglich sind.
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.
- **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 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
- **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.
- **Kein Gold Plating bei nationalen Regelungen insb. bei neuen wie zB der Schienenfahrzeug-Lärmzulassungsverordnung (SchLV) bezüglich Lärm und Erschütterungen.**
- **Förderungen zur energietechnischen Verbesserung** von Beschneiungsanlagen, Aufstiegshilfen und Pistengeräten.
- **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.
- **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.

- **Finanzielle Förderungen für Garagen/Tankstellen/Servicebetriebe** (insbesondere für kleine Unternehmen)
- **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.

Wettbewerbsfähiger Wirtschaftsstandort Österreich

Auf Initiative der Wirtschaftskammer Österreich fand ein umfassender Prozess zur Gestaltung eines **Gesamtverkehrsplans für den Güterverkehr/Logistik** in Österreich statt. Die im Rahmen des Arbeitsgruppenprozesses erarbeiteten wirtschaftsfreundlichen Maßnahmen sollen (weiterhin) rasch umgesetzt und aktuelle Herausforderungen/Themen im Arbeitsausschuss Logistik 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.
- **Anrechnung der Unternehmerprüfung** beim Berufszugang zum Güter- und Personenkraftverkehr
- **Gleiche Leistungen - Gleiche Rahmenbedingungen:**
Sharing Economy (Uber, checkrobin,...)
Gleiche Rahmenbedingungen müssen für gleiche Tätigkeiten gelten, ansonsten drohen Wettbewerbsverzerrungen. Es darf keine Umgehung geltender Rechtsvorschriften stattfinden. Wenn eine Tätigkeit gewerbsmäßig ausgeübt wird, dh wenn sie selbständig, regelmäßig und in der Absicht betrieben wird, einen Ertrag oder sonstigen wirtschaftlichen Vorteil zu erzielen, muss sie auch so behandelt werden. In diesem Zusammenhang fordern wir auch eine Angleichung der Rahmenbedingungen für Akteure der Landwirtschaft an jene des Straßengüterverkehrs.
- **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.

Anpassungen der höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte von Lkw

- **Zur Verbesserung der Aerodynamik**
- **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
 - **41 t hzG generell für kranbare Sattelaufleger** zum Ausgleich des um bis zu 1t höheren Eigengewichts im Vergleich zu Standard- und Leichtbausattelanhängern
 - **Streichung der 100 km-Grenze für 44t** 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.
- **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.
 - **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.
 - **Austro Control (ACG): klare Unterscheidung zwischen hoheitlichen Aufgaben und den privatwirtschaftlichen Dienstleistungen** der Flugsicherung.
 - **Harmonisierung der Sondertransportbegleitvorschriften:** § 97 StVO - Österreichweite Geltung von Ausweisen für Straßenaufsichtsorgane.
 - Sicherstellung der **Finanzierung des öffentlichen städtischen Nahverkehrs**, insbesondere der Infrastruktur, auf gesetzlicher Basis.
 - **Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs**
 - **Zur Verlagerung des privaten Individualverkehrs hin zum Öffentlichen Personenverkehr bedarf es**
 - der Forcierung überregionaler Verkehrsplanung - Optimierung von Anschlüssen
 - Erhöhung der Fahrgastkapazität im städtischen Kraftfahrlinienverkehr durch Erhöhung der zulässigen Länge von Gelenksomnibussen auf 25 m
 - Anreize zur Nutzung des ÖV, beispielsweise durch steuerliche Begünstigungen (wie Jobticket)
 - **Maßnahmenpaket Öffi-Beschleunigung**
 - 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
 - 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
 - **Novelle des Gelegenheitsverkehrsgesetzes/Bundesbetriebsordnung ("Einheitsgewerbe Taxi")**
Gefordert wird eine Neugestaltung der Berufs- und Marktzugangsbedingungen (= Novelle des Gelegenheitsverkehrsgesetz und der Bundesbetriebsordnung). Das bisher getrennte Taxi- und Mietwagengewerbe soll zu einem einzigen Gewerbe zusammenzulegen. Aus Gründen des Marktauftrittes und der Wiedererkennung durch die Konsumenten soll das Einheitsgewerbe als „TAXIGEWERBE“ bezeichnet werden. Mit dem Vorschlag soll die Qualität im Gewerbe gehoben, aber auch Verwaltungsvereinfachung erzielt werden. In der tatsächlich legislativen Umsetzung des neuen Einheitsgewerbes ist durch Sondervorschriften auch darauf Bedacht zu nehmen, dass - neben dem klassischen Taxigewerbe - die klassi-

schen Geschäftsfelder des ehemaligen Mietwagengewerbes (Schüler- und Patientenbeförderungen, Beförderungen von Personen mit besonderen Bedürfnissen, uva.) auch unter Beachtung der neuen Rahmenbedingungen möglich sind. Folgende Prinzipien stehen im Mittelpunkt der Überlegungen:

- Modernisierung des Branchenrechts + faire Wettbewerbsbedingungen für alle Marktteilnehmer (Verhinderung von Geschäftsmodellen, die zu Lohn- und Sozialdumping führen)
- Maßnahmen zur Qualitätssicherung für Unternehmen (5-jährige Überprüfung des finanziellen Zustandes) + Qualifizierungsoffensive für Lenker (Einführung eines auf 5 Jahre befristeten Scheckkartenausweis für alle Lenker)
- Entbürokratisierung für Unternehmer
- Digitalisierungsoffensive für Kunden (Schaffung einer neuen österreichweit einheitlichen Taxi-APP/Informationsplattform)
- Entlastung der Behörden (Ausstellung eines auf 5-Jahre befristeten Scheckkartenausweises könnte auch durch externe Dienstleister erfolgen)

- **Neue Tarifstrukturen für Schülerbeförderung im Gelegenheitsverkehr (Bus, Pkw):**
Ziel dieser Tarifreform muss sein, zu einer praxistgerechten Vergütung der Leistungen des PKW- und Busgewerbes zu gelangen. Dazu muss die Grundstruktur der Tarife im Schülergelegenheitsverkehr geändert werden. Wir benötigen dringend eine Abkehr von der reinen Km-bezogenen Vergütung, hin zu einer Orientierung an einem Splitsatz, der insbesondere die Zeitkomponente (und damit Personalkosten) entsprechend berücksichtigt. Die derzeit gewährten Tarife sind schlichtweg nicht mehr kostendeckend und ist daher die Aufrechterhaltung der Schülerbeförderung in zunehmendem Maße nur noch durch Zuzahlungen Dritter (zumeist Gemeinden zu gewährleisten). Dieser langjährigen Negativ-Entwicklung muss dringend gegengesteuert werden - wir brauchen kostendeckende Tarife ohne Zuzahlung Dritter, 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.

- **Schulsportförderung:** 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.

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. Die Vorschriften sind derzeit nicht eindeutig genug, nicht kontrollierbar und werden in den einzelnen Mitgliedstaaten unterschiedlich ausgelegt. Eine weitere Liberalisierung der Kabotage - wie von der Europäischen Kommission in ihrem „Mobility Package“ vorgeschlagen - lehnen wir grundsätzlich ab, **solange es keine EU-weit einheitlichen wirtschaftlichen und sozialen**

Rahmenbedingungen im Hinblick auf das Transportgewerbe gibt. Zudem muss schon jetzt eine **wirksame und intensivere Kontrolle der Vorschriften** sichergestellt werden.

Wir fordern:

- EU-weit einheitliche, bindende Regelungen zur Kabotage (z.B. eine einheitliche, klare Definition von „Kabotage“ auf EU-Ebene: 1 Be- und Entladung)
 - Schaffung einheitlicher Überprüfungsmöglichkeiten für Kabotage auf EU-Ebene (durchnummeriertes Kabotage-Kontrollblatt)
 - explizite Mitführverpflichtung der Belege im Fahrzeug in der VO 1072/2009
 - Aufnahme von Verstößen gegen Kabotage-Vorschriften in die EU-Liste der schwerwiegenden Verstöße
 - technische Verknüpfung von Beschäftigungsverhältnis und Fahrerkarte, um Kontrollmöglichkeit beim Auslesen der Fahrerkarte zu schaffen, ob Beförderer, Zulassungsbesitzer und Unternehmen, welches Lenker beschäftigt, zusammenpassen (Anwendung des intelligenten Fahrerschreibers zur Kabotage-Kontrolle)
-
- **Wirtschaftlichen Schaden durch Grenzkontrollen minimieren**
 - **Einrichtung von Güterverkehrskorridoren:** Zur Aufrechterhaltung des Verkehrsflusses und der Verkehrssicherheit müssen Kontrollstellen eine Auffächerung von fließendem Verkehr und zu kontrollierenden Fahrzeugen ermöglichen. Die dafür geeignete Infrastruktur an den ehemaligen Grenzübergängen sollte derart genutzt werden, dass möglichst viele Spuren verfügbar und bei Bedarf Ausleitungen des zu kontrollierenden Verkehrs möglich sind.
Zudem müssen alle technischen und verfahrensrechtlichen Möglichkeiten genutzt werden, um die Kontrollbehörden vor Ort in ihrer Entscheidung zu unterstützen, bei welchen Fahrzeugen eine Überprüfung sinnvoll und notwendig erscheint.
-
- **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**
Neu zu beschließende 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.
-
- **Liberalisierung des Luftverkehrs unter fairen und transparenten Wettbewerbsbedingungen**
Die Bestrebungen der Europäischen Kommission, die Interessen der europäischen Luftverkehrswirtschaft zu schützen, sollen auch von Österreich unterstützt werden. Nur bei gleichzeitigem Schutz der europäischen Fluglinien vor unlauterem Wettbewerb kann eine fortschreitende Liberalisierung erfolgen.
-
- **Technische Harmonisierung (Zulassung, ETCS,..) im Eisenbahnverkehr EU-weit und international vorantreiben**
-
- **Durchgängigen Zuglauf ermöglichen:** eine einmalige Überprüfung des Zuges für den gesamten Zuglauf muss länderübergreifend als ausreichend anerkannt werden
-
- Eine **einzige Sprache** zur Kommunikation im **grenzüberschreitenden Bahnverkehr** (Englisch wie im Flugverkehr).

B. 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 praxisingerechte 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-Lenkens 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**
 - Förderung der Ausbildung, zB von Triebfahrzeugführern
 - Anpassung des Mindestalters des Triebfahrzeugführers im nationalen Recht an die EU-Richtlinie 2007/59/EG (20./18. Lebensjahr)
 - Kein Gold Plating bei der Aus- und Weiterbildung im Eisenbahnbereich: So ist insbesondere eine Ausweitung der EU-Regelungen für Triebfahrzeugführer jener Bahnen abzulehnen, die bisher nicht unter das EU-Regime gefallen sind (kein Mehrwert/kein Sicherheitsgewinn).
- **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**

C. 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 der Berechnung:** Wir fordern die Schaffung eines transparenten, auf Kosten basierenden Mautsystems auf Autobahnen und Schnellstraßen („**Open Book Kalkulation**“) sowie ein Verbot von Dividendenzahlungen / Gewinnausschüttungen bei im Staatsbesitz befindlichen ausgegliederten Gesellschaften. Außerdem ist eine Aktualisierung der Berechnungsgrundlagen für die Wegekosten und Maut notwendig.
- **Insbesondere für Autobusse soll eine eigene, vom Lkw abgekoppelte Mauttarifkategorie geschaffen werden.**
- **Der jährliche Valorisierungs-Automatismus soll abgeschafft werden.**
 - Kurzfristig wäre bei Beibehaltung der jährlichen Valorisierung jedenfalls sicherzustellen, dass nur jene Kostenelemente, die einer tatsächlichen Teuerung unterliegen (zB, Personalkosten, Sachaufwand,..) für die Berechnung herangezogen werden und nicht das gesamte Volumen der Mauteinnahmen.
 - Die Tarife für das nächste Jahr müssen bereits im Sommer kundgemacht werden.
- **Tarifanreize für schadstoffarme/-freie Fahrzeuge:** diese sollten nicht nur für Elektro- und Wasserstofffahrzeuge, sondern auch für gasbetriebene Kfz über 3,5 t (LNG und CNG) gelten, außerdem sollen diese nicht nur in einer Rückerstattung der externen Kosten der Luftverschmutzung bestehen, sondern angelehnt an das deutsche Modell eine generelle Befreiung von der Mautpflicht vorsehen.
- Wir sprechen wir uns vehement **gegen eine flächendeckende Maut für Fahrzeuge über 3,5t** aus, 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.
- **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. Unberechenbare zusätzliche Belastungen für Unternehmen wie beispielsweise auch die geplante Differenzierung der Mautgebühren nach CO₂ müssen verhindert werden. CO₂ ist bereits durch die bestehende Mineralölsteuer ausreichend internalisiert. Doppelbesteuerungen sind jedenfalls zu vermeiden. Eine strenge Zweckbindung der Einnahmen der externen Kosten für den Straßenverkehr ist unbedingt erforderlich.

- **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**
- **Gleicher Steuersatz für Erdgas unabhängig vom Aggregatzustand, dh für LNG auch Erdgasabgabe, nicht MÖSt**
- **Gänzliche Abschaffung der Flugabgabe**
- **Änderung des Energieabgabenvergütungsgesetzes:** es soll dieses wieder in der Fassung des BGBl. Nr. 92/2004 gelten, wonach ein wesentliches Kriterium für den Anspruch auf Vergütung die Verwendung für betriebliche Zwecke ist.
- **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.**
- **Entlastungen im Bereich Schiene:**
 - Die Kosten für die Infrastrukturbenutzung auf der Schiene (IBE) müssen reduziert und harmonisiert werden, um die Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers zu erhöhen.
 - Die Zählpunktsaldierung muss möglich sein
 - Zugang zur Ökostromförderung für Eisenbahnunternehmen
 - Senkung der Elektrizitätsabgabe für Bahnstrom auf zumindest EU-Durchschnitt
 - Entlastung bei Netzentgelten und Ökostrombeiträgen
 - Zugang zur Energieabgabenrückvergütung

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

□ **EU-Sozialvorschriften - Forderungen zum „Mobility Package“ der EK**

Lenk- und Ruhezeiten:

Der EK-Entwurf bringt einige begrüßenswerte Darstellungen. Wir fordern jedoch

- ein eigenes Arbeitszeitregime für Bus-Fahrpersonal, welches den speziellen und flexiblen Bedürfnissen der Branche (wie zB eine praxisgerechte 12-Tage Regelung) Rechnung trägt,
- eine Teilungsmöglichkeit der 45-minütigen Fahrtunterbrechung auf 3x15 Minuten,
- Ausnahmen von den Lenk- und Ruhezeitbestimmungen für regionale Baustellenverkehre und für Winterdienste.
- Abgelehnt wird, Ausgleichsruhezeiten für verkürzte wöchentliche Ruhezeiten nur im Anschluss an eine reguläre wöchentliche Ruhezeit nehmen zu können.
- Ebenso lehnen wir eine Regelung ab, wonach Fahrer alle drei Wochen zum Wohnort zurückkehren müssen (verbunden mit umfassenden schriftlichen Dokumentationspflichten des Fahrers), bzw. regelmäßige wöchentliche Ruhezeiten oder Ausgleichsruhezeiten nicht im Fahrzeug verbracht werden dürfen. Dies vor allem deshalb, da autobahnahe Unterkünfte oft fehlen bzw. deren Standard unter dem modern ausgestatteter LKWs liegt und die vorhandene Parkplätze keinen ausreichenden Schutz der Beladung vor Diebstahl leisten.
- Betreffend Grenzübertritt und Ländercode lehnen wir die Regelung, dass der Ländercode beim ersten möglichen und verfügbaren Halteplatz eingegeben werden muss, als administrativ zu aufwändig ab. Stattdessen soll der Ländercode beim ersten Halt nach Grenzübertritt eingegeben werden. Dieser Halt ist als die gemäß der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 vorgesehene Pause oder Ruhezeit oder jeder andere den Bedürfnissen des Fahrers oder der Beförderung dienende Halt für zu verstehen. Erfolgt der Grenzübertritt mit einer Fähre oder einem Zug, so trägt der Fahrer im Ankunftshafen oder -bahnhof das Symbol des Landes ein.

Smart Tachograf und Umrüstung

- Wir können einen abgestuften Zeitplan für die Umrüstung von Altfahrzeugen auf den intelligenten Tachographen Version 2 (automatische Aufzeichnung des Grenzübertritts) unterstützen. Allerdings lehnen wir den vom EP vorgeschlagenen dreistufigen Zeitplan ab, weil dieser einen zu großen Zeitdruck erzeugt und für die betriebliche Umsetzung außerdem zu kompliziert ist. Stattdessen unterstützen wir - in Anlehnung an die aktuellen Vorschläge des Rats sowie der EU-Kommission - einen nur mehr zweistufigen Zeitplan, der großzügigere und damit für die Wirtschaft akzeptablere Umrüstungsfristen von 4 sowie 7 Jahren vorsieht (je nachdem, um welche Generation von Kontrollgeräten es sich handelt). Wir schlagen jedoch folgenden Zeitplan für die Umrüstung vor:
 - Bis spätestens 5 Jahre nach Inkrafttreten der Änderungs-Verordnung
 - Analog (gemäß Anhang I VO 3821/85)
 - Digital 1. Generation: Kontrollgeräte der Version bis 30.9.2011 (Anhang IB VO 3821/85)
 - Digital 2. Generation: Kontrollgeräte der Version ab 1.10.2011 (Anhang IB VO 3821/85)
 - Bis spätestens 8 Jahre nach Inkrafttreten der Änderungs-Verordnung
 - Digital 3. Generation: Kontrollgeräte der Version ab 1.10.2012 (Anhang IB VO 3821/85)
 - Digital „Intelligent“ Version 1: Kontrollgeräte der Version gemäß Anhang 1C idF der VO 2016/799 sowie deren Änderungs-VO 2018/502 (Inkrafttreten am 2.3.2019 bzw. am 5.6.2019)

Entsendungen im Verkehr:

Wir fordern:

- Ausschluss von Transit und grenzüberschreitenden Personen- und Gütertransporten vom Anwendungsbereich der allgemeinen Entsenderichtlinie 96/71 und der Richtlinie 2014/67 und Regelungen dazu nur innerhalb der lex specialis.
- Anwendung der allgemeinen Entsenderichtlinie auf Kabotage vom 1. Tag an. Ausnahme: mehrmaliges Zu- und Abladen von Waren bzw. Abholung und Absetzen von Passagieren auf dem Weg

ins Zielland; bei Güterbeförderung soll auch eine beschränkte Anzahl an „Cross-Trade“-Operationen erlaubt sein, um wirtschaftlich sinnvolle Transportabläufe zu ermöglichen.

- Für alle Transporte, die unter die Richtlinien 96/71 und 2014/67 fallen, fordern wir eine harmonisierte und einfache Meldepflicht nach EU-Recht mit:
 - einfachen Dokumentationsanforderungen,
 - minimalen Verpflichtungen für den Fahrer, Unterlagen im Fahrzeug mitzuführen,
 - einer einzigen Entsendemeldung für sechs Monate im Voraus für alle potenziellen Fahrer,
 - einem Verbot für die Mitgliedstaaten, abweichende nationale Vorschriften einzuführen.

Lenkerarbeitszeit - Konsultation der EK

- Wir lehnen eine Einschränkung bei den derzeitigen Regeln der durchschnittlichen Wochenarbeitszeit (48 Stunden innerhalb eines Durchrechnungszeitraumes von 4 bis zu 6 Monaten) entschieden ab, da die damit verbundene Flexibilität für die Bewältigung der täglichen Arbeitsabläufe in der internationalen Transportwirtschaft und damit für die Existenz der in diesem Segment agierenden Unternehmen unerlässlich ist.
- In Bezug auf die Bereitschaftszeit weisen wir darauf hin, dass diese tatsächlich unklar definiert ist und damit häufig zur Verwirrung der Normadressaten und aller sonstigen Prozessbeteiligten (einschließlich Interessenvertretungen und auch Vollzugsbehörden) führt. Wir sind jedoch der Auffassung, dass größere Transparenz durch eine Mitteilung zur Auslegung erreicht werden kann und keiner Änderung der RL bedarf.

□ 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.

- Beraten statt Strafen bei geringfügigen Vergehen
- Strafen für Verkehrsunternehmen sollen in einem ausgewogenen Verhältnis zur Schwere des Verstoßes stehen z.B. bei Verletzung reiner Formvorschriften: Gemeinschaftslizenz vergessen - 363€ Mindeststrafe.
- 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.

□ 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.

- **Ersatzlose Abschaffung des Schülerbeförderungsausweises für Buslenker** mit Lenkberechtigung D95 (die gesetzlich verpflichtende Weiterbildung gemäß den Bestimmungen des Gelegenheitsverkehrs- und des Kraftfahrlineiengesetzes im Ausmaß von 35 Stunden ersetzt den Ausweis).
- **Einheitlicher Personenbeförderungsausweis** für Taxi/Mietwagen und Schülerbeförderunglenker mit PKW in Scheckkartenformat mit Foto für Taxilenker und Mietwagen- und Schülerbeförderunglenker.
- **Entfall der verpflichtenden Bestellung von Eisenbahnaufsichtsorganen** - stattdessen Einführung einer Kann-Bestimmung, da es sich um Gold Plating handelt.
- **Entfall des Betriebsbewilligungsverfahrens** gemäß § 34 EisbG, 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.
- **Vereinfachung und Harmonisierung der eisenbahnrechtlichen Rahmenbedingungen/Vorschriften** - Neukodifikation des EisBG sowie eine Neugestaltung aller eisenbahnspezifischen Verordnungen
- **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.

D. 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 Transportaufgaben 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.

- **Zügige Umsetzung des Single European Sky** („einheitlicher europäischer Luftraum“)
- **Verbesserte multimodale Anbindung der Flughäfen (va an das hochrangige Schienennetz)**
- **Ermöglichung des Ausbaus der 3. Piste/Flughafen Wien**
- **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)
 - **Sicherstellung 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
- **Verlängerung der Breitspur** in den Großraum Wien/NÖ zur Schaffung einer neuen Logistkdrehscheibe zwischen West- und Osteuropa und Asien
Der Wirtschaftsstandort Österreich hat die historische Chance, sich als neue Logistik-Drehschreibe zwischen Asien und Europa zu positionieren. Bei jedem Umschlag wird Wertschöpfung geschaffen. Als Binnenland hat Österreich keinen nationalen Hafen, der als Umschlagsknotenpunkt in Richtung Asien dienen kann. Ziel ist, für den Standort Österreich ein neues internationales Geschäftsfeld zu erschließen. Die Drehscheibenfunktion im Landverkehr zwischen Europa und Asien ist einzigartig und stärkt das österreichische Schienenaufkommen.
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.

- **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 Donaustrecke 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 Logistikknoten 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.

Effizientere Nutzung der Infrastruktur

- **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**
Die moderne Warenlogistik stellt die Transportwirtschaft vor völlig neue Situationen und damit verbundene Herausforderungen. Vor allem die Herausforderungen in der urbanen Logistik werden immer höher. Es ist daher nötig, das gesicherte Abstellen von Anhängern ohne Zugfahrzeug bis zu 72 Stunden zu ermöglichen.
- **Anpassung der StVO an die Erfordernisse der Taxi- und Mietwagenbranche**
Hier soll ua ermöglicht werden: Ein- und Aussteigen lassen von Kunden in Halteverbotszonen; Durchfahrtsmöglichkeit von Taxis in Fußgängerzonen, die auch von Bussen oder öffentlichen Schienenverkehrsmittel benutzt werden; Befahren von Fußgängerzonen für Besorgungs- und Botenfahrten; Nutzung von Behindertenparkplätzen zum Ein- und Aussteigen von blinden Kunden, Ausnahmemöglichkeit bei Bodenmarkierungen auch für Taxis, Möglichkeit der Festsetzung von Taxistandplätzen in Fußgängerzonen.
- **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 Sommermonaten. Dieser stellt eine unzureichend argumentierte Bürde für die heimische Wirtschaft, zu Gunsten des ausländischen PKW-Transitverkehrs, dar.

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.

