

FORDERUNGSPROGRAMM

DER BUNDESSPARTE TRANSPORT UND VERKEHR



Dezember 2023

A. Unterstützungsmaßnahmen in der Krise

Die Energiekrise und die daraus resultierende enorme Verteuerung von Energie, die hohe Inflation, der Krieg in der Ukraine und im Nahen Osten und Arbeitskräftemangel belasten die Verkehrswirtschaft. Maßnahmen sind daher dringend erforderlich:

1. Energie und deren Verfügbarkeit muss für die Verkehrswirtschaft zu wettbewerbsfähigen Preisen sichergestellt werden
2. Es bedarf Entlastungsmaßnahmen für die Verkehrswirtschaft wie:
 - a. Senkung der MÖSt auf das EU-Mindestmaß und Steuerentlastung für Biokraftstoffe wie zB HVO
 - b. Einführung von Gewerbediesel wie zB in Frankreich, Spanien, Belgien
 - c. Aussetzung oder zumindest spürbare Entlastungsmaßnahmen zur CO₂-Bepreisung, insb. eine effektive Härtefallregelung
 - d. Entlastungen bei den Bahnstromkosten
 - e. Entlastungen beim Infrastrukturbenützungsentgelt (IBE) für Schienengüterverkehre
 - f. Senkung der Zulassungsgebühren, insb. des Behördenanteils von 119,80 Euro
 - g. Förderung von Straßenfahrzeugen, Luftfahrzeugen und Schiffen im Güter- und Personenverkehr mit alternativen Antrieben
 - h. Förderung der Marktreife von Sustainable Aviation Fuels, unter anderem durch Zweckwidmung der Einnahmen aus der Ticketabgabe und ETS-Luftfahrt
 - i. Förderungen für Elektro- und Wasserstoff-Busse
 - j. Investitionsförderungen für Triebfahrzeuge und Waggons im Schienengüterverkehr
3. Mehrfachbesteuerung von CO₂ Emissionen müssen unbedingt verhindert werden.
4. Der globale Arbeitsmarkt muss zur Bekämpfung des Arbeitskräftemangels geöffnet werden.
5. Um die ambitionierten Ziele des Pariser Klimaabkommens und das europäische Ziel der Klimaneutralität bis 2050 zu erreichen, ist eine gesamthafte und technologieoffene Transformationsstrategie notwendig, aber keine Einschränkung der Erwerbsausübungsfreiheit.
6. Weitere Schwerpunkte sollen Verwaltungsvereinfachungen bilden, die budgetneutral umzusetzen sind und für Unternehmen große Erleichterungen und Kostenersparnisse bringen (zB Beraten statt Strafen, Aufhebung des Lkw Nacht-60ers, Modernisierung des KFG und der StVO,...).

B. Wachstum und Unternehmertum

Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandortes Österreich und effizientere Nutzung vorhandener Technologien

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. Eine rasche und effektive Umsetzung der Maßnahmen ist nötig und ermöglicht eine nachhaltige Transformation der Verkehrswirtschaft, ohne die Wettbewerbsfähigkeit zu gefährden.

▫ **Effektive Härtefallregelung im Rahmen der ökosozialen Steuerreform**

Die ökosoziale Steuerreform, insbesondere die CO₂-Bepreisung führt zu erheblichen Zusatzbelastungen für die Transport- und Verkehrswirtschaft. Sie bedeutet einen starken Einschnitt für die Mobilitätsbranchen, die im Moment noch auf fossile Energieträger angewiesen sind - weil noch keine massentauglichen Alternativen verfügbar sind. Umso wichtiger ist es, adäquate Entlastungsmaßnahmen für die besonders betroffene Verkehrswirtschaft zu schaffen. Die Härtefallregelung muss so gestaltet sein, dass sie von Unternehmen der Verkehrswirtschaft auch entsprechend nachhaltig in Anspruch

genommen werden kann. Denn ohne ausreichende finanzielle Unterstützung wird der Umstieg auf emissionsfreie Fahrzeuge für viele Unternehmen im Verkehrssektor wirtschaftlich nicht zu stemmen sein.

▫ **Unterstützung von Befähigungs- und Konzessionsprüfungen durch ein Bonus-/Prämiensystem**

Die Prüfungen zum Gewerbezugang (u.a. Befähigungsprüfungen, Konzessionsprüfungen) und deren Vorbereitungskurse sind oft zeitintensiv und mit hohen Kosten verbunden. Daher sind bundesweite Fördermaßnahmen für Vorbereitungskurse sowie Prüfungen notwendig. Dadurch kann auch eine Gleichstellung mit dem tertiär akademisch-schulischen Bereich erreicht werden.

▫ **Abschaffung von Gold Plating im Sondergewerberecht**

Wir fordern

- **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:innen müssen die Möglichkeit haben, Maßnahmen zu setzen, um ihre Zuverlässigkeit wiederherzustellen. Die Gelegenheit dazu darf ihnen nicht entzogen werden.
- **keine Übererfüllung von EU-Vorgaben**, wie z.B.
 - nationale Übererfüllung der EU-Verordnungen zu Passagier- und Fahrgastrechten
 - **Streichung von nationalen Vorschriften, wo entsprechende EU-Vorgaben fehlen**: z.B. verpflichtende Bestellung von Eisenbahnaufsichtsorganen (stattdessen Einführung einer Kann-Bestimmung; die verpflichtende Bestellung eines EAO geht zulasten der heimischen Eisenbahnunternehmen), Entfall von bestimmten Genehmigungspflichten bei Vorhandensein eines Sicherheitsmanagementsystems
- **keine weiteren Verschärfungen der Grenzwerte für Schallemissionen im Bereich der Luftfahrt**, da dies derzeit technisch nicht möglich ist.

▫ **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)

▫ **Anpassungen an das höhere Eigengewicht von e-Kleintransportern (e-LNF)**

Durch das höhere Eigengewicht von elektrisch betriebenen leichten Nutzfahrzeugen kommt es entweder zur Reduktion der Nutzlast oder zur Überschreitung der 3,5t Grenze in mehreren Rechtsmaterien (Gewerberecht, Maut, Steuerrecht, Kraftfahrrecht...). Hier ist gesetzlich sowohl auf nationaler als auch auf EU-Ebene rasch Ausgleich zu schaffen.

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

- **Verbesserung der nationalen Rahmenbedingungen für den Verkehrsträger Schiene**
 - Erweiterung der Förderung des Schienengüterverkehrs
 - Beibehaltung und Erhöhung des bestehenden Beihilfensystems für den Einzelwagenverkehr und den unbegleiteten Kombinierten Verkehr, die Höhe soll sich in Zukunft am Verkehrsaufkommen orientieren
 - Entlastungen beim Infrastrukturbenützungsentgelt (IBE) für Schienengüterverkehre
 - Vorantreiben der technischen Harmonisierung (Zulassung, ETCS, ...)
 - Förderung der Digitalen automatischen Kupplung (DAK)
 - Digitalisierung der Bestellvorgänge und Betriebsabwicklung vorantreiben
 - 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.
 - Erhöhung der Durchschnittsgeschwindigkeit

- **Wettbewerbsfähigkeit des Luftfahrtsektors sicherstellen:**
 - **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.**
 - Deckelung des Maximalbetrages bei der Bewilligung mehrerer Außenlandungen, die in einem Antrag gestellt wurden, sowie die Verringerung des Maximalbetrages pro angesuchte Außenlandung.

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

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

- **Bereitstellung finanzieller Mittel zur Umsetzung der Clean Vehicle Directive**

- **Mobilität im ländlichen Raum:** 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.

- **Schulsikursförderung:** 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.

- **Beschleunigung und Vereinfachung** der Genehmigungsverfahren sowie die **Verhinderung** zusätzlicher **Bürokratie** für Seilbahnunternehmen
 Als negative Beispiele für einen immensen administrativen Aufwand für Unternehmen können die DSGVO, die EU-Richtlinie zur Nachhaltigkeitsberichterstattung von Unternehmen (CSRD) oder auch europäische Normen im Seilbahnbereich genannt werden.

- **Sicherung der klimaverträglichen Entwicklung des Wintertourismus**
 - Einheitliche und faire Rahmenbedingungen beim **Ausbau der Eigenproduktion erneuerbarer Energie** in den Bereichen Photovoltaik sowie Wasser- und Windkraft

- **Keine Benachteiligung von Pistengeräten beim Einsatz von Biokraftstoffen:** Durch den Einsatz von hochwertigem HVO kann der CO₂-Ausstoß von Pistengeräten um bis zu 90% reduziert werden. Der Einkauf von HVO für Pistengeräte ist für Seilbahnunternehmen teurer als der von fossilem Diesel. Im Gegensatz zum Straßenverkehr kann der In-Verkehr-Bringer bei HVO für Pistengeräte keine Anrechnung für die Substitutionsziele gemäß KVO vornehmen.
- **UVP-Verfahren:** Einschränkung des Untersuchungsrahmens (Scoping), Missbrauchsaufsicht für NGOs, Rücknahme der überschießenden Regelung zu Speicherteichen von Beschneigungsanlagen in Anhang 1, Ziffer 12
- **Natura 2000-Schutzgebiete:** Ausweisung von neuen Schutzgebieten nur im Einvernehmen mit der Seilbahnwirtschaft und mit Rücksicht auf das zukünftige Entwicklungspotenzial bestehender Skigebiete.
- **Finanzielle Förderungen für Garagen/Tankstellen/Servicebetriebe** insbesondere für Anschlussleistungen (vor allem für kleine Unternehmen).

Wettbewerbsfähigkeit in der Europäischen Union

- **Kontrolle der Entsendebestimmungen zur Bekämpfung von Lohndumping**
Eine verstärkte Überprüfung der Umsetzung der EU-Entsenderichtlinie ist erforderlich, um aktiv gegen Lohndumping vorzugehen und sicherzustellen, dass ein fairer Wettbewerb für einheimische Arbeitskräfte gewährleistet wird.
- **Einheitliche Regelung und wirksame Kontrolle der Kabotage:**
Es bedarf einer konsequenten Bekämpfung von Praktiken, die bestehendes Recht umgehen und illegale Wettbewerbsvorteile schaffen. 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.
- **EU-weit möglichst einheitliche Rahmenbedingungen für Mautgebühren:**
Durch einheitlichere EU-Rahmenbedingungen bei der Bemautung könnte man bestehende Wettbewerbsverzerrungen durch unterschiedliche Umsetzung der EU-Wegekostenrichtlinie verringern.
- **Effiziente Umsetzung der EU-Wegekosten-Richtlinie:**
Praktikable und zeitnahe Umsetzung des Vorschlags der Europäischen Kommission für eine Novelle der EU-Wegekosten-Richtlinie in Bezug auf die CO₂-Emissionsklasse von schweren Nutzfahrzeugen mit aerodynamischen Anhängern, um günstigere Tarifklassen zu erreichen.
- **EU-weite Vereinfachungen im Schienenverkehr:**
 - Vereinfachung des grenzüberschreitenden Schienengüterverkehrs und der Interoperabilität
 - Baustellenkoordination im grenzüberschreitenden Schienenverkehr
 - technische Harmonisierung (Zulassung, ETCS, DAK ...)
 - Eine einfache und praxistaugliche Kommunikation im grenzüberschreitenden Bahnverkehr
 - Ermöglichung eines durchgängigen Zuglaufs: eine einmalige Überprüfung des Zuges für den gesamten Zuglauf muss länderübergreifend als ausreichend anerkannt werden
- **Grenzüberschreitende Kooperationen im Kombinierten Verkehr (insb. bei Terminals)**
- **Verhinderung von Carbon Leakage in der Luftfahrt:**
Vermeidung von EU-Regeln (u.a. Einführung von Kerosinsteuern und Verbot von Kurzstrecken und/oder Inlandsflügen), die zu Carbon Leakage durch die Verlagerung von Umsteigeverkehr auf Drehkreuze in Drittstaaten führen.
- **Sicherstellung der Versorgungssicherheit in der EU** während Krisen wie der Corona-Pandemie, Blackout oder ähnlichen Ausnahmesituationen sowie EU-weit einheitliche Einreiseregeln
- **Faire Passagier- und Fahrgastrechte:**

Sie 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. Zusätzlich ist es von Bedeutung die Passagier- und Fahrgastrechte an die Notwendigkeiten des multimodalen Reiseverkehrs anzupassen.

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.
 - Förderungen / Zuschüsse des Bundes für Weiterbildungsmaßnahmen - zB aus den Einnahmen für externe Kosten der Maut finanziert.
 - Bei der theoretischen Grundqualifikationsprüfung soll der Multiple Choice Test als Computerprüfung eingeführt werden und mittelfristig auch in der Fahrschule absolviert werden können (gemeinsam mit der theoretischen Führerscheinprüfung).
 - Bundeseinheitlicher Fragenkatalog der Multiple Choice Prüfung; Prüfung in Form einer Computerprüfung.
 - Verkürzung der Anmeldefrist zur Prüfung von aktuell drei Wochen auf 14 Tage.
 - Mindestens ein Prüfungstermin pro Monat pro Bundesland (statt wie bisher mindestens vier pro Jahr).
 - Senkung der **Gebühren** für die Grundqualifikationsprüfung.
- **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 möglichst rasch erlernen können. Gleichzeitig gehört der Zugang zur Fahrerqualifizierung (Grundqualifikationsprüfung) durch eine Reduktion der Kosten attraktiviert. Unabdingbar notwendig ist eine Verkürzung der Wartezeiten, um die Grundqualifikation ablegen zu können - dazu muss die Zahl der Prüfungstermine in allen Bundesländern erhöht werden.
 - Wir fordern die **Absenkung des Mindestalters für den Erwerb des D/D1-Führerscheines** von derzeit 21 auf 18 Jahre. EU-rechtlich ist dies bereits seit langem möglich. Die aktuell bestehende Entfernungsbeschränkung auf 50 Kilometer für junge Berufskraftfahrer:innen (in der Berufskraftfahrerrichtlinie) zur Beförderung von Fahrgästen im Linienverkehr sollte aufgehoben werden. Darüber hinaus sollte es Buslenkern unter 21 Jahren, die nach den nationalen Rechtsvorschriften Busse in ihrem Hoheitsgebiet lenken dürfen, erlaubt werden, diese auch im Hoheitsgebiet der anderen Mitgliedstaaten zu lenken, sofern diese ähnliche Rechtsvorschriften erlassen haben.
 - Außerdem fordern wir die **Ausdehnung des L17 Modells auf den C-Führerschein**, um auch im Güterbeförderungsbereich dem Lenkermangel zu begegnen und gleichzeitig den Lehrberuf Berufskraftfahrer:innen (Lkw) attraktiver zu gestalten.
- **Anerkennung von C-Führerscheinen sowie „Fahrerqualifizierungsnachweisen (C95)“ als „einschlägige abgeschlossene Berufsausbildung (im Mangelberuf)“** gemäß 12a AuslBG sowie Einbeziehung von „speziellen Kenntnissen oder Fertigkeiten“ als Qualifikationsnachweis für Mangelberufe gemäß § 12a Z 1 AuslBG und in den Katalog der Zulassungskriterien für Fachkräfte in Mangelberufen gemäß § 12a AuslBG (Anlage B), um die aufgrund des akuten Fahrermangels dringend notwendige Beschäftigung von Lenker:innen aus Drittstaaten zu ermöglichen.
- **Schaffung** von Saisonkontingenten für die rasche und unbürokratische Beschäftigungsaufnahme ausländischer Arbeitskräfte in der Güterbeförderungsbranche.

- **Attraktivierung eisenbahnspezifischer Berufe**
 - Übernahme der Ausbildungskosten durch die öffentliche Hand - Wachsenden Personalbedarf durch öffentliche Unterstützungsmaßnahmen für Ausbildungen decken:
Im Schienengüter- und -personenverkehr besteht derzeit ein großer Personalbedarf. Neben Lokführer:innen, Betriebs- und Instandhaltungsfachkräften werden auch akademische Fachkräfte sowie Ingenieur:innen gesucht. Das Vorhaben, Verkehre auf die Schiene zu verlagern, sollte durch öffentliche Unterstützungsmaßnahmen für Ausbildungen in der Eisenbahnbranche attraktiviert werden.
 - Absenkung und Harmonisierung des Mindestalters von Triebfahrzeugführer:innen im nationalen Recht im Sinne der 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:innen oder Straßenbahnfahrer:innen zu geben (beschäftigungspolitische und frauenfördernde Maßnahme). Es geht um eine Harmonisierung der Altersbestimmungen in den jeweiligen Rechtsvorschriften (TF-VO, StrabVO und EisbG).
 - Vereinfachte Voraussetzungen für die Qualifikation/Anforderungen als Betriebsleiter:in

- **Anerkennung der bahnspezifischen Ausbildung *Straßenbahnfahrer:in* und *Triebfahrzeugführer:in* als „einschlägige abgeschlossene Berufsausbildung (im Mangelberuf)“** gemäß 12a AuslBG sowie Einbeziehung von „speziellen Kenntnissen oder Fertigkeiten“ als Qualifikationsnachweis für Mangelberufe gemäß § 12a Z 1 AuslBG und in den Katalog der Zulassungskriterien für Fachkräfte in Mangelberufen gemäß § 12a AuslBG (Anlage B), um die aufgrund des akuten Fachkräftemangels dringend notwendige Beschäftigung von Straßenbahnfahrern/Triebfahrzeugfahrern aus Drittstaaten zu ermöglichen.

- **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. Die in Österreich bereits umgesetzte EU-Richtlinie über die Anerkennung von Berufsqualifikationen in der Binnenschifffahrt darf nicht zu einer weiteren Verschärfung des Mangels an nautischem Personal dienen - Quereinsteigern muss ein einfacher und rascher Zugang für die Anerkennung bzw. Erlangung der Befähigungsnachweise für Schiffsführer und sonstige Besatzungsmitglieder geboten werden, um das bisherige Ausmaß der touristischen Angebote der Schifffahrtsbranche aufrecht erhalten zu können.

- **Zur Optimierung der Rahmenbedingungen für Fahrschulen** fordern wir
 - Reibungslose Umsetzung der neuen Fahrlehrausbildung
 - Beibehaltung hoher Qualitätsanforderungen für Fahrschulbewilligungen
 - Qualitätssicherungsstandards für moderne Fahrschulen
 - Mobilitätsschule durch Fahrlehrelektromobilität und Radfahrlehrer
 - Vereinfachte Aufhebung der Automatikbeschränkung, um Fahrschüler bereits in der Fahrschule mit Elektromobilität und Automatikfahrzeugen vertraut zu machen (Code 78)
 - Umsetzung der neuen EU-Führerscheinrichtlinie ohne nationale Verstärkungen

D. Nachhaltige Mobilität

Maßnahmen zur Reduktion von CO₂-Emissionen im Verkehr

- **Förderung alternativer Antriebe und Treibstoffe:**
Es bedarf technologieneutraler Förderungen für CO₂-arme Kraftstoffe und alternative Antriebe, die Unternehmen Planungssicherheit bringt: Anreize zur Entwicklung und Verbreitung sind durch
 - finanzielle Förderungen,
 - die 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.

- Auch fordern wir eine staatliche Unterstützung der Entwicklung von alternativen Treibstoffen für die Luftfahrt (z.B. Zweckwidmung der Einnahmen aus der Ticketabgabe und ETS), insbesondere Sustainable Aviation Fuel (SAF), aber auch die Schifffahrt bis zur Marktreife. Auch die Umstellung von bestehenden Raffinerien auf die Produktion von SAF soll gefördert werden, sowie der Ausbau von Produktionskapazitäten generell.

- **Förderung von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben, um die Mehrkosten abzufedern**

- Technologieneutralität ist auch bei der noch ausstehenden Überarbeitung der CO₂-Emissionnormen für LKW auf EU-Ebene zu berücksichtigen

- **Aufbau der Ladeinfrastruktur/logistische Erleichterungen und Ausbau erneuerbare Energie** 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.

Für die Forcierung der Elektromobilität ist der Ausbau erneuerbarer Energie massiv und rasch voranzutreiben und ein wirtschaftlich vernünftiger Strompreis (inkl. Netzgebühren) sicherzustellen. Weiters sind auch die Sicherheit und Belastbarkeit des Stromnetzes zu gewährleisten. Für die Errichtung der nötigen Infrastrukturen (Ladestellen, Speicher, Netze, Leitungen) ist zudem die Beschleunigung von UVP-Genehmigungsverfahren unerlässlich.

- Unterstützung beim Ausbau der Netzinfrastruktur (Anschlussleistung) bei den Elektroversorgungsunternehmen und Förderungen für die notwendige Erhöhung der Netzanschlussleistung in öffentlichen Garagen aus Bundesmitteln

- **Hochlauf von Wasserstoffmobilität in Österreich fördern**

In einigen Bereichen, wie im Fernverkehr, ist aus heutiger Sicht der Elektroantrieb noch schwierig umsetzbar. Ein zentraler Baustein zur Erreichung der Klimaziele im Bereich der Schwerlastfahrzeuge ist Wasserstoff. Dies belegt eine jüngst veröffentlichte Studie von Deloitte im Auftrag des Konsortiums H₂-Mobility Austria, in welcher die Rahmenbedingungen für den erfolgreichen Hochlauf der Wasserstoffmobilität in Österreich herausgearbeitet werden. Für die Wasserstoffmobilität in Österreich braucht es ein Bündel an Maßnahmen und Initiativen. Aktuell übertreffen die berechneten Kosten für Wasserstoff-LKW und eine flächendeckende Tankinfrastruktur noch jene Kosten der vorhandenen Infrastruktur für die Betankung von Dieselfahrzeugen. In den nächsten zwei Jahren müssen in Kooperation mit der Bundesregierung klare Rahmenbedingungen geschaffen werden, um diese Kosten für die Wasserstoff-Infrastruktur merklich zu senken und Investitionssicherheit für die Unternehmen zu schaffen. Das Beratungsunternehmen Deloitte rechnet damit, dass in Österreich 80 % der technologischen Mehrkosten in der Tankinfrastruktur und bei den Fahrzeugen gefördert werden könnten. Um bis 2030 rund 2.000 Fahrzeuge auf die Straße zu bringen und dafür auch die notwendige Tankinfrastruktur zu schaffen, würde man laut Studie rund 460 Mio. EUR an Fördervolumen benötigen.

- Förderung der industriellen Produktion von eFuels

- **Vermeidung von Umwegverkehren durch bundesweite Koordinierung von Lkw- Fahrverboten**

- **Jährliche technische Überprüfung von Anhängern unabhängig vom Land der Zulassung des Anhängers unionsweit durchführbar machen:** Um Leerfahrten und damit Kosten und CO₂-Emissionen einzusparen ist es von Vorteil, wenn die jährliche technische Überprüfung in dem EU-Land stattfinden kann, in dem sich der Anhänger zum Zeitpunkt der anstehenden Überprüfung befindet. Dies wäre auch für den kombinierten Verkehr förderlich, da insbesondere Aufleger dadurch flexibler und effizienter auf anderen Transportmitteln (Bahn und Schiff) befördert werden können, ohne dass sie zwischendurch länger als notwendig aus dem Transportgeschehen abgezogen werden müssen.

- **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 (Siehe Punkt B. E und F.)
- **Staatliche Beihilfen:** Die dringende Notwendigkeit einer Verkehrsverlagerung sollte sich im Regulierungsansatz der EU für staatliche Beihilfen (Eisenbahnleitlinien und Gruppenfreistellungsverordnung) widerspiegeln, der starke Anreize für eine Verlagerung auf die Schiene bieten und es den Mitgliedstaaten erleichtern sollte, den Schienenverkehr zu unterstützen.

Attraktivierung des kombinierten Verkehrs:

- Fortschreibung und erhebliche Erhöhung der Förderungen für den Kombinierten Verkehr, i.e. Ausbau und Neuansiedelung von Terminals und Anschlussbahnen,
- Mittel für Investitionen in Transportgeräte wie kranbare Sattelaufleger, innovative Systeme und Technologien, zur Implementierung neuer Technologien, wie der digitalen automatischen Kupplung, 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 den Kombinierten Verkehr sind so zu gestalten, dass sie bei den Akteuren Zuspruch finden, verkehrsträgerübergreifend Transporte durchzuführen.

Höheres Gewichtslimit für kranbare Sattelaufleger auch für Einsätze außerhalb des Kombinierten Verkehrs auf **EU-Ebene**, um die Verlagerung der Fracht auf die Schiene zu erleichtern (41 Tonnen)

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. Bestehende Förderprogramme zur umweltfreundlichen Flottenmodernisierung sind fortzusetzen und auszubauen, da in der Personenschifffahrt eine Motor-Umrüstung eines Fahrgastschiffes überhaupt nicht gefördert wird. Die Leistungs- und Wettbewerbsfähigkeit der heimischen Schifffahrt könnte somit erhöht werden. Dies kann jedoch nur durch Impulsförderungen der öffentlichen Hand erfolgen, da die einzelnen Schifffahrtsunternehmen dazu allein nicht in der Lage sind.

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 zusätzliche Anreize zur Nutzung des ÖV
- Streichung der Umsatzsteuer auf Tickets im gesamten Öffentlichen Verkehr als Maßnahme gegen die Teuerung und für effizienten Klimaschutz (für Bus, Bahn und Straßenbahn) und für die Seen- und Flussschifffahrt im Linienverkehr
- 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).

- 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 Beschneiungsanlagen, Aufstiegshilfen und Pistengeräten.

Bewusstseinsbildung

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

Förderung von Spritspartrainings: Neben der technischen Weiterentwicklung der Fahrzeuge, einer effizienten Streckengestaltung (Routenoptimierung) wirkt sich insbesondere das Fahrverhalten der Lenker:innen 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 F.)

E. Entlastung und Bürokratieabbau

- **Fahrleistungsabhängige Maut:**
 - Streichung der Verpflichtung zur jährlichen Inflationsanpassung auch in Zukunft und zumindest im Jahr 2025
 - Tarifbegünstigung für gasbetriebene Fahrzeuge
 - Verwendung der Einnahmen aus externen Kosten für Ökologierungsmaßnahmen des Straßenverkehrsgewerbes (zB Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen für Lkw- und Buslenker:innen)
- **Senkung der MÖSt auf das EU-Mindestmaß und Steuerentlastung für Biokraftstoffe wie zB. HVO**
- **Senkung der Kfz-Steuer für das Güterbeförderungsgewerbe auf das EU-Mindestniveau**
- **Reduktion der Zulassungskosten bei Fahrzeugen**
- **Entlastungen im Bereich Schiene:**

- Entlastungen bei den Bahnstromkosten
 - Entlastungen beim Infrastrukturbenutzungsentgelt (IBE) für Schienengüterverkehre Die
 - Die Zählpunktsaldierung muss erhalten bleiben.
 - Der Zugang zur Ökostrom-Förderung für Eisenbahnunternehmen muss geschaffen werden.
- **Novelle der Eisenbahnkreuzungsverordnung**, insb. unter Berücksichtigung der nicht öffentlichen Eisenbahnübergänge
- **Abschaffung der Preistransparenzdatenbank für Treibstoffe und der Preistransparenzverordnung Treibstoffpreise.**
- **Streichung der Umsatzsteuer auf Tickets im gesamten Öffentlichen Verkehr** als Maßnahme gegen Teuerung und für effizienten Klimaschutz (für Bus, Bahn und Straßenbahn)
- **Kilometergeld - Fahrradboten:** deutliche Erhöhung der Steuerfreigrenze für beruflich gefahrene Kilometer mit dem Fahrrad (Anpassung der Grenze der RZ 356a Lohnsteuerrichtlinien)

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 Lenker:innen 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.
 - 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 der Lenkerbranche 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 Verwaltungsstrafpraxis.
 - Strafen für Verkehrsunternehmen sollen in einem ausgewogenen Verhältnis zur Schwere des Verstoßes stehen.
 - Die Doppelbestrafung von Lenker:innen und Unternehmen für Delikte der Lenker:innen, auf die der Unternehmer:innen 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.
 - Praxisfreundliche und für die Unternehmen transparentere Gestaltung des Risikoeinstufungssystems
- **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.

- **Luftfahrt:**
 - **Rasche Erweiterung der Gästeflugverordnung** für Qualifikationen im Sportflugbereich auf weitere Länder.
 - **Lockerung und bundesweite Vereinheitlichung der Pflicht für Außenabflug- und Außenlandegenehmigungen** für den gewerblichen Bereich, sodass auch kurzfristig in Auftrag gegebene Dienstleistungen umsetzbar sind. Die Bundesländer sollen sich auf eine gemeinsame, flexible und rasche Bearbeitung von Außenlandebewilligungen einigen. Die derzeitige Praxis der Verschärfung und des Aufbaus zusätzlicher Hürden ist nicht nur für die Hubschrauberbranche nachteilig, sondern gefährdet bereits die Versorgung entlegener Gebiete in Österreich bzw. verunmöglicht den flexiblen und raschen Einsatz von Hubschraubern, wenn sie gebraucht werden.
 - **Wegfall der Betriebsleiterpflicht** in der Helikopterbranche.
 - Erleichterung von Nachtflügen und -landungen in der Helikopterbranche.
 - Vereinfachung der Umweltverträglichkeitsprüfungen (UVP), damit Verkehrsinfrastruktur- und alternative Kraftstoffproduktionsprojekte, schneller umgesetzt werden können.
 - Zweckbindung der **Ticketabgabe** und Einnahmen aus ETS für die Förderung der Entwicklung von alternativen Treibstoffen (SAF) für die Luftfahrt bis zur Marktreife.
 - **Keine nationalen Alleingänge** bei der Besteuerung der Luftfahrt.
- **Schienebahnen:**
 - Zwecks Verfahrensbeschleunigung wäre eine **Neugestaltung der Betriebsbewilligung** sinnvoll. Dabei wäre nur eine mögliche Alternative der Entfall des Betriebsbewilligungsverfahrens.
 - **Entfall der allgemeinen Anordnungen an Betriebsbedienstete im Eisenbahnbereich**, sofern das Unternehmen über ein eingerichtetes und zertifiziertes Sicherheitsmanagementsystem (SMS) verfügt.
 - **Entfall der verpflichtenden Bestellung eines Betriebsleiters** bei Vorhandensein eines Sicherheitsmanagementsystems (SMS) in Form einer Kannbestimmung.
 - **Erleichterungen für Anschlussbahnen:** Entfall der Bestimmungen über die Regulierung des Schienenverkehrsmarktes betr. Zugang zu verästelten Anschlussbahnen (Streichung von § 75a Abs 3 EisebG).
 - **Beibehaltung/Keine Ausweitung des Anwendungsbereiches des Eisenbahn-Beförderungs- und Fahrgastretegesetzes**
- **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 Netzes und Sicherstellung der entsprechenden Finanzierung:**

- **Rechtzeitige Realisierung der erforderlichen Zulaufstrecken zu den TEN-T Achsen durch die EU-Mitgliedsstaaten**
- **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“)**
- **Die Konnektivität von Flughäfen ist besonders durch das Angebot an Flugverbindungen definiert.** Je mehr Flugverbindungen desto besser die Konnektivität, desto höher die Attraktivität des Flughafens und des Standortes, den der Flughafen bedient. **Der Flughafen Wien ist aufgrund seiner hohen Konnektivität zu einem wichtigen Hub in Zentraleuropa geworden. Für den Ausbau dieser Position ist der Bestand von Kurzstreckenflügen von Bedeutung, da diese für den Umsteigeverkehr existentiell sind.** Wenn Kurzstreckenflüge nicht mehr zugelassen werden, wird die Position des Flughafen Wiens als Hub geschwächt, da viele Umsteiger dann auf andere Hubs ausweichen, die sich alle außerhalb Österreichs befinden. Davon wären auch nationale Fluglinien stark betroffen. Eine weitere Auswirkung ist der Verlust der Attraktivität Österreichs, insbesondere Wiens und dessen Umlands als Wirtschaftsstandort.
- **Bau der dritten Piste am Flughafen Wien**
- **Keine (weitere) zeitliche Einschränkung der Betriebszeiten der Flughäfen**
- **Aufrechterhaltung des erfolgreichen und beispielhaften Dialogforums des Flughafen Wien**
- **Verbesserte multimodale Anbindung der Flughäfen va an das hochrangige Schienennetz** (zB Flughafen Graz mit Koralmbahn) und Ausbau von Check-In-Möglichkeiten auf den Hauptbahnhöfen der Landeshauptstädte und Wiens, wenn es eine Schnellzugverbindung zu einem Flughafen gibt.
- **Förderung des öffentlichen Personennah- und regionalverkehrs und dessen verstärkter Ausbau, Umsetzung der hierfür nötigen Infrastrukturprojekte (auch Ausbau innerstädtischer Schienennetze)**
- **Qualitätsoffensive bei den Privatbahnen: Es sind neue politische Rahmenbedingungen notwendig, die kleine und mittlere Eisenbahnunternehmen nicht mehr benachteiligen**
 - **Gleichbehandlung aller Bahnen** für eine flächendeckende Versorgung der 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**

- **Stärkere Berücksichtigung der Schiene in der Raumplanung** durch Erstellung einer gemeinsamen bundesweiten Datenbasis über Betriebsflächen und Bahnanschlüsse, regelmäßiges Monitoring und kooperative Planungsprozesse sowie Initiierung eines Anschlussbahnverzeichnis
- **Verbesserung der digitalen Infrastruktur (Breitbandausbau, 5G)**, Flächendeckende Breitbandversorgung entlang der Schienenwege
- **Ausbau der Elektrifizierung im Schienenbereich**
- **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.
- **Effizienter Ausbau und Nutzung der Infrastruktur in allen Ballungsräumen**, vor allem die Widmung von Logistikflächen, die zum Bau von Logistikzentren herangezogen werden können und keine Widmung als Wohngebiet haben.
- **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.
- **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:innen 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. Es ist wichtig, dass diese Parkplätze überwacht und sicher sind und den Bedürfnissen der Fahrer:innen unter anderem in Bezug auf Beleuchtung und Hygiene entsprechen. Insbesondere müssen auch entsprechende Abstellmöglichkeiten für begleitpflichtige Schwer-/Sondertransporte geschaffen werden, dies speziell für Windradtransporte zur Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten sowie 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.

Effizientere Nutzung der Infrastruktur

- **Wirtschaftsverträgliche und EU-konforme Lösungen für den Alpen transit:**
 - **Verbesserung des kombinierten Verkehrs**
 - **Höheres Gewichtslimit für kranbare Sattelaufleger** auch für Einsätze außerhalb des Kombinierten Verkehrs 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**
 - **Ausbau von Zulaufstrecken zum Brenner-Basistunnel**
 - **Verbesserte Systemvoraussetzungen bei den Bahnen** wie etwa die Entlastung bei Bahnstromkosten, 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 allein 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 den Erkenntnissen 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:innen 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; Ausnahme vom Halte-/Parkverbot für Vertragspartner der Sozialversicherungsträger im Zuge von „Krankenbeförderungen“
- **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 Fahrer:innen 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.
- **Staatliche Förderung von freiwilligem Spritspartraining**

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:innen mitführen müssen. Damit können die relevanten Dokumente auch online abgebildet sein und somit Strafen für Lenker:innen und Unternehmen vermieden werden, sollte der Lenker:innen (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 die Fahrer:innen ein Papierbuch suchen zu lassen (zB Ladebordwand). Zudem sollen Positivkontrollen, bei denen kein Mangel festgestellt wird, verpflichtend in der Datenbank vermerkt werden.

- **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 gesteuerte 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
 - Einführung und Förderung der Digitalen Automatischen Kupplung (DAK)
 - EU-weit harmonisierte Einführung und Förderung des Zugsicherungssystems ETCS

- 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 Verschiebehöfen 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/ Umweltschutz und Erreichung der Klimaziele**

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. Darüber hinaus ist die Mitverantwortung der Auftraggeber im Zusammenhang mit einer möglichst ökologischen Logistikkette einzufordern. Bei der Notwendigkeit, aufgrund der Erreichung von Klimazielen, im Verkehr CO₂-Einsparungen zu erzielen, spielt für uns die Optimierung von Fahrzeugabmessungen eine wichtige Rolle. Daher fordern wir Adaptierungen bei den Längen und Maßen für LKW, wobei damit keine generelle Einführung von sogenannten Gigalintern verbunden sein soll, sondern eine effizientere Nutzung der Transportvolumina ohne eine Änderung an den Gesamtgewichten der Fahrzeugkombinationen. Lang-Lkw mit einem größeren Transportvolumen sollen höchstens auf ausgewählten Strecken bei Einhaltung der aktuell geltenden höchstzulässigen Gesamtgewichte eingesetzt werden (so könnte das Schwerverkehrsaufkommen um ein Drittel reduziert werden; zwei Lang-LKW ersetzen drei Fahrten mit herkömmlichen LKW). Dies jedoch nur als Ergänzung und nicht als Konkurrenzierung des bestehenden Angebots im Schienengüterverkehr. Auch die Maße für Autotransporter sollten angepasst werden. Wenn diese beispielsweise um lediglich 60 cm verlängert werden, könnten zwei Fahrzeuge mehr transportiert werden. Weiters sollten Veränderungen bei den Maßen von Sattelschleppern vorgenommen werden, damit diese mit aerodynamischen Bauteilen versehen werden können, wodurch ein weiterer Beitrag für die Erreichung der Klimaziele geleistet würde.

○ **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 (mittelfristig auch in der Fahrschule ergänzend zur Landesregierung) 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.



Medieninhaber, Redaktion und Verleger: Wirtschaftskammer Österreich, Bundessparte Transport und Verkehr, Wiedner Hauptstraße 63, 1045 Wien, wko.at
Design: Alice Gutleiderer; Um eine leichtere Lesbarkeit des Textes zu gewährleisten, wurde auf eine durchgängig geschlechtsspezifische Schreibweise verzichtet.
Selbstverständlich sind aber alle Geschlechter im Sinne der Gleichbehandlung angesprochen. Offenlegung laut Mediengesetz: wko.at/offenlegung
Trotz sorgfältiger Prüfung sämtlicher Beiträge in dieser Broschüre sind Fehler nicht auszuschließen und die Richtigkeit des Inhaltes ist daher ohne Gewähr.