

# POSITIONS- UND STRATEGIEPAPIER EU 2025 - 2029



# Vorwort



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



Sowohl unsere Mitgliedsunternehmen als auch ihre europäischen Mitbewerber stehen angesichts der unsicheren globalen wirtschaftlichen und geopolitischen Lage vor erheblichen Herausforderungen. Wie sowohl der Letta-Bericht zur Zukunft des Binnenmarktes als auch der Draghi-Bericht zur europäischen Wettbewerbsfähigkeit attestieren, stellen in Europa uneinheitlich geregelte Vorschriften und technische Standards, ein ausuferndes Berichtswesen, die Defossilisierung der (Mobilitäts-)Wirtschaft, hohe Energiepreise, der Mangel an Arbeitskräften, die teilweise Deindustrialisierung, Versäumnisse in der Digitalisierung und im Infrastrukturausbau sowie das immer stärker in Europa agierende China ernsthafte Bedrohungen für die europäische Wettbewerbsfähigkeit dar. Dazu kommen die in letzter Zeit zunehmend protektionistischer agierenden USA.

Damit Europas Unternehmen angesichts dieser Situation wettbewerbsfähig bleiben und langfristig und nachhaltig wirtschaften können, ist die europäische Politik gefragt, die entsprechenden Rahmenbedingungen schaffen. Unser Appel an die europäischen Entscheidungsträger umfasst daher unter anderem:

- ❖ **Terminal Strategie:** Mindest-Standards für UKV-Terminals, Betriebszeiten erweitern
- ❖ **Energy Roadmap:** Technologieoffenheit und Bekenntnis zum Import erneuerbarer Energie
- ❖ **Infrastrukturausbau:** EU-Infrastrukturfonds zur Absicherung der strategischen Logistik
- ❖ **Digitalisierung & Innovation:** One-Stop-Digitalshop, Abschaffung des EU-Fahrtenhefts, Digitale Automatische Kupplung und Europäisches Zugsicherungssystem
- ❖ **Arbeitskräftemangel:** Beschäftigung von Lenker:innen aus Drittstaaten

		Themengebiet	Top Vorschläge
Zukunft, Strategie und Energie		<a href="#"><u>European Terminal Strategy</u></a>	Mindest-Standards an Fläche, Kapazitäten, Betriebszeiten und Kosten/Preisen für UKV Erweiterung der Betriebszeiten auf 24/7 Neue Technologien und Automatisierung fördern
		<a href="#"><u>EU-Infrastrukturfonds &amp; Hafenausbau</u></a>	EU-Infrastrukturfonds für Verkehrsinfrastruktur Flexibilität bei Fiskalregeln für Infrastrukturprojekte
		<a href="#"><u>Donau-Fahrrinne-Erhaltung</u></a>	Ganzjährig verfügbare Abladetiefe von 25 dm bei Regulierungsniwwerwasser in Wasserstraße Donau Europäische Behörde mit Exekutivbefugnissen zur effizienteren Beseitigung von Infrastrukturmängeln
		<a href="#"><u>Arbeitskräftemangel</u></a>	Ausübung des Fahrberufs in Ausbildungsphase Mindestalter für alle Verkehrsträger moderner regeln Beschäftigung von Lenker:innen aus Drittstaaten
		<a href="#"><u>Energy Roadmap EU</u></a>	Erstellung einer Energy Roadmap Commitment zu Import erneuerbarer Energie. Alternative Kraftstoffe - Technologieoffenheit Wasserstoff als Zukunftslösung
		<a href="#"><u>RED III - Ausbau Erneuerbarer Energie</u></a>	Detaillierte Sektorziele hemmen Flexibilität Berücksichtigung anderer klimaneutralen Energieformen für Versorgungssicherheit
		<a href="#"><u>Count Emissions</u></a>	Berücksichtigung von Subunternehmen in Bilanzierung von THG-Emissionen Deutliche Regelungen für Überprüfung von Daten
		<a href="#"><u>Flottengrenzwerte</u></a>	Einsatz von alternativen Kraftstoffen Technologieoffenheit Abkehr vom Verbrenner-Verbot für PKW
		<a href="#"><u>Defossilisierung</u></a>	Pipelines der Ukraine für Wasserstoff nutzen Förderung von SAF und eFuels Ausweitung der EU-Wasserstoffinfrastruktur Berücksichtigung des Kraftstoffs in Infrastrukturmaut Green Finance für Verkehrswende mobilisieren
		<a href="#"><u>Ökologisierung der Unternehmensflotte</u></a>	Keine Verpflichtung zu emissionsfreier Fahrzeugflotte
Infrastruktur und Kombinierter Verkehr		<a href="#"><u>TEN</u></a>	Zeitnahe Fertigstellung des TEN-V-Netzes Koordinierung von Baumaßnahmen Freihalten von Ausweichrouten bei Störungen
		<a href="#"><u>Kombinierter Verkehr</u></a>	Prüfung alternativer Methoden zur Definition des Kombinierten Verkehrs Klare Vorgaben für die Schienenkompatibilität von Straßenfahrzeugen Zu- und Ablaufstrecken durch regionale Anbieter mit zero-emission-Vehicles

Harmonisierung & Digitalisierung		<a href="#"><u>Luftfahrt / SES II+</u></a>	Förderung der Marktreife von SAF Keine Verbote von Kurzstreckenflügen Engere Kooperation zwischen nationalen Aufsichtsbehörden & verschiedenen FAB gewünscht
		<a href="#"><u>Grenzverkehr</u></a>	Freie Fahrt für EU-Kennzeichen
		<a href="#"><u>Schadstoffklassen</u></a>	EU weite Vereinheitlichung von Aufklebern zur Kennzeichnung von Schadstoffklassen (für Schadstoffzonen) ab Werk
		<a href="#"><u>Mehrfachbestrafung</u></a>	Harmonisierung der Strafpraktiken im gesamten europäischen Raum Abgehen von rigoroser Bestrafung
		<a href="#"><u>Fahrtenschreiber</u></a>	EU-weit harmonisierte Regeln zur Toleranz bei geringfügigen Verstößen
		<a href="#"><u>Digitalisierung</u></a>	Europäischer „One-Stop-Digitalshop“ für fahrzeugbezogene Dokumente EU-weite Abschaffung des EU-Fahrtenhefts
Lenk- und Ruhezeiten		<a href="#"><u>Lenk- und Ruhezeiten: Bustouristik</u></a>	Aufschub der täglichen Ruhezeit Flexiblere Aufteilung der Lenkpausen
		<a href="#"><u>Ausnahmen von Lenk- und Ruhezeiten bei Baustellenverkehren</u></a>	Toleranz bei besonderen Ereignissen, wie Stau oder Umwegen Ausnahmen für Baustellenverkehre
		<a href="#"><u>Ruhezeit in der Fahrerkabine</u></a>	Sicherstellung von 5-Stern Parkmöglichkeiten statt Verpflichtung, die Kabine zu verlassen
Gewichte		<a href="#"><u>Gewichte und Abmessungen</u></a>	Anpassung des höchst zulässigen Gesamtgewichts für Fahrzeuge mit alternativen Antrieben Maximale Achslast als Berechnungsgrundlage Höhere Gewichtsgrenze für kranbare Sattelaufleger außerhalb des Kombinierten Verkehrs
		<a href="#"><u>Gewichtsanpassung Kleintransporter</u></a>	Anpassung des höchst zulässigen Gesamtgewichts für Kleintransporter mit alternativen Antrieben
Entlastung		<a href="#"><u>Verwaltungsaufwand</u></a>	LKW- und Busfahrer:innen: Kombinierung von Erstqualifikation und Führerschein Keine Bereitstellungspflicht für historische Daten bei multimodalen Reiseinformationsdiensten Lieferkettenrichtlinie und Nachhaltigkeitsbericht
		<a href="#"><u>Wahlfreiheit bei Vergabe (PSO)</u></a>	Wahlfreiheit zwischen Direktvergabe und wettbewerblicher Ausschreibung bei PSO-Verordnung muss erhalten bleiben
		<a href="#"><u>Regionen entlasten - Geoblocking-VO</u></a>	Regionen durch Einheimischentarife entlasten

<b>Schienenbahnen</b>		<u><a href="#">Leitlinien &amp; Gruppenfreistellungsvorordnung</a></u>	Erhöhung der Beihilfenintensität in den Leitlinien Erhalt der Beihilfenkategorie „Infrastruktturnutzung“ Direkte Zuschüsse für neue Technologien Förderung von multimodalen Terminals und privaten Gleisanschlussprojekten
		<u><a href="#">Fahrwegkapazität und Ausbau des Schienennetzes</a></u>	Durchgehende Zugfahrt Entlastung der Bahnstromkosten Effiziente Koordinierung bei Fahrwegkapazitätsplanung Harmonisierte Berichterstattung über Bauarbeiten
		<u><a href="#">Erfolgsmodell Nachtzug</a></u>	Senkung der Mautgebühren für Nachtzüge und Einführung eines Nachtsegments PSO-Unterstützung
		<u><a href="#">Innovationen im Schienengüterverkehr</a></u>	Digitale Automatische Kupplung (DAK): EU-weite unternehmensverträgliche Einführung Europäisches Zugsicherungssystem (ECTS): EU-weite unternehmensverträgliche Einführung mit Rücksicht auf Bestand

## Zukunft & Strategie

### 1. European-Terminal Strategy

**Rechtsakt / Stand Gesetzgebungsprozess:** „Richtlinie über den kombinierten Güterverkehr“, Vorschlag zur Änderung der Verordnung 2020/1056 und der Richtlinie 92/106/EEC - KOM (2023) 702, weder allgemeine Ausrichtung des Rats noch Ausschussbericht des Parlaments liegen vor, Verfahrensnummer: 2023/0396/COD

#### I. Allgemeine Bemerkungen:

Der unbegleitete Kombinierte Verkehr (UKV) nutzt die Verkehrsträger Straße und Schiene nach ihren systembedingten Stärken, nämlich der Schiene als Transportmittel über lange Strecke und der Straße auf der Kurzstrecke in der flexiblen Sammlung und Feinverteilung und trägt somit zu einer Verringerung der CO<sub>2</sub>-Belastung bei. Um eine Grundlage für die Qualität und Effizienz des UKV zu schaffen, müssen bestimmte Mindestanforderungen **an die infrastrukturellen, betrieblichen und finanziellen Aspekte** im Verkehrsbereich festgelegt werden. Diese Standards sollen sicherstellen, dass gewisse Einrichtungen ausreichend dimensioniert sind, eine angemessene Kapazität aufweisen **rund um die Uhr** verfügbar und zu transparenten und wettbewerbsfähigen Kosten und Preisen genutzt werden können.

#### II. Konkrete Vorschläge:

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

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

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

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

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

- **Umweltfreundlichere Terminals**

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

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

- **Kapazitäten und Flächen der Terminals Ausweiten**

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

- **Neue Technologien und Automatisierung fördern**

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

## 2. EU-Infrastrukturfonds und Hafenausbau

### I. Allgemeine Anmerkungen:

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

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

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

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

#### Gefahr von zunehmenden chinesischen Investitionen in Europa

Auf der anderen Seite haben insbesondere chinesische Unternehmen in eine breite Palette kritischer Infrastrukturen in Europa investiert, darunter Häfen, Flughäfen und Elektrizitätsunternehmen. Eine Studie identifizierte 24 chinesische Akquisitionen und 13 angekündigte Greenfield-Investitionsprojekte in der europäischen maritimen Infrastruktur von 2004 bis 2021.<sup>1</sup>

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

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

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

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

<sup>1</sup> [https://www.europarl.europa.eu/thinktank/de/document/IPOL\\_STU\(2023\)747278](https://www.europarl.europa.eu/thinktank/de/document/IPOL_STU(2023)747278);

[https://www.europarl.europa.eu/thinktank/de/document/IPOL\\_STU\(2023\)747279](https://www.europarl.europa.eu/thinktank/de/document/IPOL_STU(2023)747279).

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

## **II. Konkreter Vorschlag:**

- **Eigenständiges Finanzierungsinstrument für europäische Infrastrukturschutzschirm (Infrastrukturfonds)**  
Zum besseren Schutz bedeutender europäischer Verkehrsinfrastruktur sollte ein an den Mechanismus des Connecting Europe Facility angelehntes eigenständiges Finanzierungsinstrument (Infrastrukturfonds) geschaffen werden, um ein Gegengewicht zu chinesischen Infrastrukturinvestitionen bzw. Einflussnahmen zu schaffen.
- **Mehr Flexibilität bei Fiskalregeln der Europäischen Union**  
Die Fiskalregeln der Europäischen Union dürfen wichtige Infrastrukturprojekte nicht hemmen. Die neu veröffentlichte Leitlinie für die Mitgliedstaaten zu den Informationsanforderungen im Rahmen der mittel- bis langfristigen Finanz- und Strukturpläne stellt klar, dass die nationale Kofinanzierung von, durch die CEF geförderten, Infrastrukturprojekten nicht unter das Maastricht-Regime fällt. Dieser Schritt wird ausdrücklich begrüßt. Allerdings sollte dieser Schritt auch auf wichtige Infrastrukturprojekte, beispielsweise im Bereich der Military Mobility, des Schienenhochgeschwindigkeitsverkehrs, der Schaffung, Instandhaltung und Erneuerung von Eisenbahninfrastruktur und den Ausbau und die Modernisierung von Hafen- und Terminalinfrastruktur ausgeweitet werden.

### 3. Koordinierung der Erhaltungsmaßnahmen der Fahrrinne auf der gesamten Donau

#### I. Allgemeine Anmerkungen:

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

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

#### II. Konkrete Vorschläge:

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

## 4. Arbeitskräftemangel im Mobilitätssektor

**Rechtsakt / Stand Gesetzgebungsprozess:** Die Berufskraftfahrerrichtlinie (RL 2022/2561) ist seit Dezember 2022 in Kraft. / Die vorläufige Trilogeinigung für eine Änderung der Führerschein-Richtlinie, fand am 25.03.2025 statt, Verfahrensnummer: 2023/0053/COD / Die Richtlinie über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern (RL 2007/59/EG) wurde zuletzt 2019 geändert.

### I. Allgemeine Anmerkungen:

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

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

Hinsichtlich der Änderung der Führerscheinrichtlinie begrüßen wir, dass die Trilogpartner eine vorläufige Einigung über die Novellierung der Führerscheinrichtlinie gefunden haben, die einige Verbesserungen mit sich bringt. Insbesondere befürworten wir, die Ermöglichung des begleitetenden Fahrens von Lkw ab 17 Jahren unter bestimmten Voraussetzungen, die Möglichkeit mit einer Klasse B Berechtigung alternativ betriebene Fahrzeuge bis 4,250t lenken zu dürfen sowie, dass der Einführung verpflichtender Gesundheitsüberprüfungen eine Absage erteilt wurde. Um einheitliche Rahmenbedingungen und einen faireren Wettbewerb zu ermöglichen, sind allerdings noch weitere wesentliche Änderungen umzusetzen.

### II. Konkrete Vorschläge

- **Mindestalter bei Triebfahrzeugführer:innen**

Eine wesentliche Maßnahme zur Bekämpfung des Arbeitskräftemangels im öffentlichen Personennahverkehr wäre die unionsweite Herabsetzung des Mindestalters von Triebfahrzeugführer:innen auf 18 Jahre. Derzeit sieht die RL 2007/59/EG ein Mindestalter von 20 Jahren vor, von dem die Mitgliedstaaten nur in ihrem eigenen Hoheitsgebiet abweichen können.

- **Mindestalter bei Buslenker:innen**

Bei der Änderung der Führerscheinrichtlinie wurde der Aspekt des Mindestalters im Personenverkehr bedauerlicherweise vernachlässigt. Es wurden keine Schritte

unternommen, um auch hier das immer gravierender werdende Problem des Fahrermangels anzugehen. Hier sind jedenfalls Nachschärfungen notwendig. Die Angleichung des Mindestalters für gewerbliche Buslenker:innen (D95 und DE 95) an das für Lkw-Lenker:innen geltende Alter von 18 Jahren sollte jedenfalls anvisiert werden.

- **Begleitendes Lkw-Lenken ab 17 Jahren**

Dass die Europäische Kommission unsere Anregung zu L17 für die Klasse C im Kommissionsvorschlag aufgegriffen hat und das Begleitete Fahren für Lenker:innen, die das Alter von 17 Jahren erreicht haben, ermöglicht, ist sehr erfreulich. Bedauerlicherweise wurde die verpflichtende Einführung in der vorläufigen Trilogieinigung zu einer „Kann-Bestimmung“ abgeschwächt.

Wir schlagen daher, nach einer Evaluierungsperiode, die unionsweit harmonisierte verpflichtende Einführung vor. Wir halten diese Möglichkeit für einen wesentlichen Impuls zur Rekrutierung von Lkw-Lenker:innen.

- **Beschäftigung von Lenker:innen aus Drittstaaten**

Schaffung von Saisonkontingenten für die rasche und unbürokratische Beschäftigungsaufnahme ausländischer Arbeitskräfte in der Güterbeförderungsbranche.

- **Angehende Berufskraftfahrer:innen ohne Grundqualifikation (nur auf Basis des Führerscheins) sollen den Beruf für ein Jahr ausüben können, wenn die Grundqualifikation in diesem ersten Jahr absolviert wird**

Der Zugang zum Beruf sollte nicht zusätzlich erschwert werden. Wir schlagen vor, dass angehende Fahrer ohne Grundqualifikation (nur auf Basis des Führerscheins) den Beruf für ein Jahr ausüben können sollen und die Grundqualifikation in diesem ersten Jahr absolviert wird. Dies würde mehr Interesse für den Fahrerberuf zur Folge haben und den Berufszugang erleichtern.

- **Besonderheiten von E-Learning für Berufskraftfahrer:innen berücksichtigen**

Wir begrüßen die in der EU-Richtlinie 2022/2561 explizit aufgenommene Möglichkeit, Weiterbildungsinhalte freiwillig per E-Learning zu absolvieren. Die konkrete rechtliche Ausgestaltung in der Richtlinie ist leider nicht sehr praxistauglich und sollte entsprechend an die Besonderheiten von E-Learning angepasst werden: So lässt etwa die generelle Vorgabe, dass ein Weiterbildungsmodul innerhalb von 2 Tagen absolviert werden kann, die Vorteile der Lernform E-Learning außer Betracht; nämlich, dass der Lernstoff eines Moduls in einem längeren Zeitraum (zB 3 Monate) in kleineren Abschnitten gelernt und wiederholt werden kann.

## 5. European Energy Roadmap - Energieversorgung strategisch planen

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

- Mitteilung aus 2025: Aktionsplan für erschwingliche Energie
- Mitteilung aus 2024: Empfehlung zur Verwirklichung der Klimaneutralität bis 2050 COM(2024) 63 - neues Etappenziel: THG-Reduktion um 90% bis 2040 ggü Stand 1990
- RePowerEU aus 2022 (COM(2022) 108): infolge Invasion Russlands in Ukraine, vier Säulen für Energieversorgung: Energieeinsparungen; Diversifizierung der Energieversorgung; Erneuerbare Energie; Finanzierung
- Fit for 55-Paket aus 2021: Ziel der THG-Reduktion um 55% bis 2030; Paket betrifft auch „saubere Energie“: Erneuerbaren-RL (RED), Energieeffizienz-RL, Gas-Paket, Gebäudeeffizienz-RL
- EU-Klimaschutzgesetz aus 2021 (VO 2021/1119): Netto-Null-Ziel bis 2050 in EU
- European Green Deal aus 2019 (COM(2019) 640); Netto-Null-Ziel bis 2050 in EU
- EU-Mitteilung aus 2018 (COM(2018) 773) mit strategischer Langzeit-Vision „Ein sauberer Planet für alle“: acht Szenarien und sieben strategische Bausteine auf dem Weg zum Netto-Null-THG-Ziel bis 2050, davon einer zu sauberer Mobilität
- Energy Roadmap 2011 (COM/2011/0885): Vorläufer-Strategie (Ziel der THG-Reduktion um 80% bis 90% bis 2050 ggü Stand 1990), die beschreibt, wie das Energiesystem der EU bis 2050 weitgehend dekarbonisiert werden kann; Vier wesentliche Dekarbonisierungspfade: Energieeffizienz, erneuerbare Energie, Kernenergie und CCS.

### I. Allgemeine Anmerkungen:

Die Defossilisierung des Verkehrs erfordert eine tiefgreifende Transformation, weg von fossilen Energieträgern und hin zu alternativen Antrieben und grünen Kraftstoffen. Die Mobilitätswende kann ohne eine Energiewende nicht gelingen. Dafür sind die notwendigen Rahmenbedingungen zu schaffen. Es ist eine nachhaltige Energieversorgung sicherzustellen, die alternative Infrastruktur auszubauen, sichere und belastbare Stromnetze sind durch den Netzausbau zu gewährleisten. Wichtig ist aus Sicht der Verkehrswirtschaft, dass grüne Energie (Strom, Kraftstoffe) für Unternehmen verfügbar und leistbar sind. Sind die Energiekosten nicht planbar gestaltet ist ein nachhaltiges Wirtschaften für die Unternehmen schlicht nicht möglich. Daher ist vom europäischen Gesetzgeber Pragmatismus und Flexibilität, auch bei den Klimazielen gefordert. So wie auch von EU-Klimakommissar Hoekstra bereits gefordert. Dabei muss Technologieoffenheit das Gebot der Stunde sein.

### I. Konkrete Vorschläge:

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

- **European-Energy-Roadmap**

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

- **Ausbau erneuerbarer Energien - Energieimporte**

Die Energietransformation erfordert einen massiven Ausbau an erneuerbaren Energien. Die Elektrifizierung von Industrie, Mobilität und anderen Bereichen führt zu einem enormen Mehrbedarf an grünem Strom, den Europa allein trotz Erneuerbaren-Ausbaus nicht produzieren wird können. Es werden daher Energieimporte notwendig sein. Es gibt weltweit viel wirkungsvollere und ertragreichere Standorte für die Produktion von Wind- und Solarstrom als in Europa, insb. im Mittleren Osten, Nordafrika, u.a. Die dort hergestellte Primärenergie kann in Energieträger wie Methan oder synthetische Kraftstoffe umgewandelt und gespeichert werden und derart nach Europa transportiert werden. Importierte E-fuels und LNG/CNG können insbesondere für die Defossilisierung vom Schwerverkehr als Übergangstechnologie eingesetzt werden.

- **Alternative Kraftstoffe - Technologieoffenheit**

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

- **Wasserstoff als Zukunftslösung**

Wasserstoffmobilität ist aus Sicht der Verkehrswirtschaft ein vielversprechender Ansatz zur Defossilisierung des Schwerverkehrs und auch für die Produktion von nachhaltigen Flugkraftstoffen (SAF) relevant, die für eine grüne Luftfahrt unverzichtbar sind. Daher sollte die Wasserstoffmobilität auch auf EU-Ebene stärker forciert werden. Für Wasserstoff als Zukunftslösung werden aber große Mengen an grünem Strom benötigt und sind hohe Investitionen erforderlich. Allerdings sind die engen Vorgaben der Erneuerbaren-Richtlinie (RED III) hinsichtlich des Additionalitätskriteriums (siehe [Punkt 6. RED III](#)) für erneuerbaren Wasserstoff, die einzuhalten sind, kritisch zu betrachten, da voraussichtlich auch klimaneutraler und kohlenstoffreduzierter Wasserstoff als Brückenslösungen für das Erreichen unsrer Klimaziele notwendig sein werden.

- **Infrastruktur für Wasserstoffbetankung und für Wasserstoffimporte**

Eine funktionierende Infrastruktur bildet das Rückgrat der Wasserstoffmobilität. Auf eine EU-weit rasche Umsetzung der Vorgaben der AFIR für die Wasserstoffbetankungsinfrastruktur ist daher zu achten. Zusätzlich sind

Infrastrukturprojekte wie das Projekt „SouthH2 Corridor“ - ein Infrastrukturprojekt zum Wasserstofftransport über 3.300 Kilometer von Nordafrika nach Europa - unbedingt zu realisieren und zu forcieren sind.

- Förderungen für den Ausbau der **Wasserstoff-Infrastruktur** innerhalb der EU

- **Finanzierung sicherstellen**

Der Infrastrukturausbau (Netzausbau) oder neue Technologien wie die Wasserstofftechnologie erfordern hohe Investitionen. Die Europäische Wasserstoffbank ist eine wichtige Initiative zur Förderung der Wasserstoffproduktion in Europa und des Imports von erneuerbarem Wasserstoff. Auch EU-Förderinstrumente wie CEF Energy für die Förderung grenzüberschreitender Energieinfrastruktur, sind zu begrüßen. Neben der optimalen Gestaltung von EU-Förderinstrumenten ist es auch wichtig, dass EU-Instrumente ein sinnvolles Zusammenspiel von EU-Finanzierungen und nationalen Förderungen ermöglichen. So bietet etwa die Europäische Wasserstoffbank den Mitgliedstaaten die Möglichkeit, für die Auktionen nationale Mittel zur Verfügung stehen. Dies stellt einen effizienten und Beihilfenrichtlinien-konformen Weg dar, um Betriebsförderung für nationale Produktionsanlagen bereitzustellen. Österreich hat im Rahmen seines Wasserstoffförderungsgesetz für derartige nationale Auktionen eigene Budgetmittel zur Verfügung gestellt.

## 6. RED III - Ausbau Erneuerbarer Energie

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

### I. Allgemeine Anmerkungen:

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

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

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

### II. Konkrete Vorschläge:

#### • Detaillierte Sektorziele im Verkehr hemmen Flexibilität

Der rasche Ausbau erneuerbarer Energie ist am Weg in Richtung eines klimaneutralen Energiesystems unbestritten notwendig. Jedoch führen detaillierte Sektorziele wie jene für den Verkehr nicht zwangsläufig zu Verbesserungen, sondern können auch die Flexibilität der Mitgliedstaaten hemmen. Als Beispiel sei die Nicht-Anrechenbarkeit von Beiträgen des Off-Road-Bereichs (Pistenraupen) auf das Verkehrsziel der RED III angeführt. Da z.B. Pistenraupen nicht dem Verkehr zugerechnet werden, fehlen Anreize für den Einsatz von erneuerbaren Kraftstoffen in diesem Bereich. Am Markt wird z.B. HVO100 für den Einsatz in Straßenfahrzeugen aufgrund der Anrechenbarkeit auf das Verkehrsziel der RED III zu günstigeren Bedingungen angeboten.

#### • Leistbare Energiepreise und die Verfügbarkeit erneuerbarer Energie

Nicht außer Acht gelassen werden darf in diesem Zusammenhang auch die Wettbewerbsfähigkeit der Verkehrsunternehmungen. Leistbare Energiepreise und die Verfügbarkeit erneuerbarer Energie müssen im Zuge der Defossilisierung des Verkehrs gewährleistet sein, wenn Verkehrsunternehmen auf alternative Fahrzeuge umsteigen.

- **Versorgungssicherheit auch andere klimaneutrale Energieformen**  
Da Strom ein volatiler Energieträger und nur beschränkt speicherbar ist, ist es wichtig, dass die RED III für die Versorgungssicherheit auch andere klimaneutrale Energieformen (gas- und flüssigförmige) entsprechend berücksichtigt.
- **Keine Verschärfung des Prinzips der Additionalität**  
Zu begrüßen ist, dass erneuerbarem Wasserstoff mit der Stärkung der Erneuerbaren Kraftstoffe nicht biogenen Ursprungs (RFNBOs - renewable fuels of non-biological origin) eine stärkere Rolle zukommt. Kritisch ist allerdings, dass in der notwendigen Phase des Markthochlaufs das Prinzip der Additionalität eine Verschärfung bringt. Dieser Ansatz ist kritisch zu hinterfragen, da insbesondere die Wasserstoffmobilität zur Erreichung der Klimaneutralität einen vielversprechenden Lösungsansatz zur Defossilisierung des Verkehrs darstellt, und deren Hochlauf dadurch verzögert bzw. behindert werden kann.

## 7. Count Emissions EU

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

### I. Allgemeine Anmerkungen:

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

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

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

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

### Forderungen des Rats

- Die Mitgliedstaaten können die Verwendung von **Primärdaten** für Transportvorgänge vorschreiben, die in ihrem Hoheitsgebiet beginnen und enden. Dies gilt für Unternehmen, deren Mitarbeiterzahl einen bestimmten, im nationalen Recht festgelegten Schwellenwert überschreitet. Die Anforderung gilt nicht für grenzüberschreitende Transportvorgänge, einschließlich Transitvorgänge durch das eigene Hoheitsgebiet, und für KMU.

- Die Kommission muss binnen 42 Monate nach Inkrafttreten der Verordnung eine zentrale EU-Datenbank mit Standardwerten für die Emissionsintensität fertigstellen.
- Binnen 36 Monate nach Inkrafttreten der Verordnung muss die Europäische Kommission ein **Berechnungstool** zur Berechnung der Treibhausgasemissionen entwickeln.
- Von einem Unternehmen generierte **Ausgabedaten** können unter bestimmten Umständen auch nach der Erbringung einer Transportdienstleistung **offengelegt** werden.
- Ein Jahr vor dem Geltungsbeginn der Verordnung muss die Europäische Kommission **Leitlinien** verabschieden, um eine breite Anwendung der ISO-Norm 14083 zu fördern. Dies soll KMU bei der Umsetzung der Verordnung unterstützen.

## II. Konkrete Vorschläge:

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

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

Transportes umfassend zu erfassen und zu bewerten. Dadurch kann mehr Kostenwahrheit entstehen, was dazu führen kann, dass mehr europäische statt EU-ausländische Komponenten nachgefragt werden.

## 8. Flottengrenzwerte - Technologieneutralität statt Verbrenner-Verbot

**Rechtsakt / Stand Gesetzgebungsprozess:** Verordnung 2023/851 vom 19. April 2023 zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/631 in Bezug auf die **Verschärfung der CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und neue leichte Nutzfahrzeuge**.

Vorschlag für die Änderung der Verordnung (EU) 2019/631 zur Festlegung von CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen vom 01.04.2025, Verfahrensnummer: 2025/0070/COD

Verordnung (EU) 2024/1610 vom 14.05.2024 zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/1242 im Hinblick auf die **Verschärfung der CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge** und die Einbeziehung von Meldepflichten, zur Änderung der Verordnung (EU) 2018/858 und zur Aufhebung der Verordnung (EU) 2018/956

### I. Allgemeine Anmerkungen:

#### CO<sub>2</sub>-Emissionsgrenzwerten bei PKW und LNF

Mit der EU-Verordnung 2023/851 vom 19. April 2023 wurden CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge verschärft. Danach müssen neue PKW und leichte Nutzfahrzeuge ab 2035 emissionsfrei werden. Das bedeutet faktisch ein „Aus des Verbrennerautos“.

#### CO<sub>2</sub>-Emissionsgrenzwerten bei schweren Nutzfahrzeugen (LKW und Busse)

Die VO 2024/1610 vom 14. Mai 2024 sieht neue Emissionsgrenzwerte für schwere Nutzfahrzeuge (LKW und Busse). Diese sehen für neue schwere Nutzfahrzeuge (mit Ausnahme der Stadtbusse) 45% Emissionsminderung ab 2030, 65% ab 2035 und 90% ab 2040. Zudem gelten bei neuen Stadtbussen ab dem Jahr 2035 eine Emissionsminderung von 100% vor.

Als Teil des Kompromisses, um eine Einigung zu erzielen, wurde ausverhandelt, eine Methodik für die Zulassung schwerer Nutzfahrzeuge zu entwickeln, die ausschließlich mit CO<sub>2</sub>-neutralen Kraftstoffen betrieben werden. Damit sollen neben Elektro- und Wasserstoff-LKW künftig auch LKW zugelassen werden, die ausschließlich mit E-Fuels oder Biokraftstoffen betrieben werden. Mit den verschärften CO<sub>2</sub>-Emissionsreduktionsvorgaben sollen Anreize geschaffen werden, um den Anteil emissionsfreier schwerer Nutzfahrzeuge, die in der Union auf den Markt gebracht werden, zu erhöhen.

Sollte eine solche Methodik entwickelt werden, würde dies bedeuten, dass emissionsfreie Lkw und Busse, die beispielsweise mit Strom oder Wasserstoff betrieben werden, einen zunehmenden Anteil des Angebots der Hersteller ausmachen würden. Verbrennungsmotoren würden damit im Laufe der Zeit zurückgehen.

Anfang März 2025 kündigte die Kommission eine Änderung der CO<sub>2</sub>-Standardverordnung an, die nun umgesetzt wurde. Anstelle einer Jahresfrist, innerhalb derer die EU-Vorgaben einzuhalten sind, haben Unternehmen nunmehr drei Jahre Zeit. Die Überschreitung der CO<sub>2</sub>-Vorgaben in einem Jahr ist zulässig, wenn diese in einem oder zwei anderen Jahren durch Übererfüllung kompensiert wird. Das bedeutet mehr Spielraum für Unternehmen und mehr Klarheit, ohne an den vereinbarten Zielen etwas zu ändern. Damit kam von der Leyen den

Forderungen der angeschlagenen Automobilindustrie nach, der erhebliche Strafen bei Nichteinhaltung der jährlichen Fristen drohen.

## II. Konkreter Vorschlag:

- **Technologieoffenheit**

Bei der Defossilisierung des Verkehrssektors müssen der Grundsatz der Technologieoffenheit stärker berücksichtigt werden. Ein Verbot des Verbrennungsmotors ist abzulehnen, da die Technologie kein CO<sub>2</sub> verursacht, sondern der Kraftstoff. Um die CO<sub>2</sub>-Minderungsziele zu erreichen, muss ein breites Bündel an Technologien und Energieträgern genutzt werden. Hierzu zählen neben der batteriebetriebenen Elektromobilität auch der Einsatz von wasserstoffbetriebenen Fahrzeugen sowie die Nutzung von modernen Verbrennungsmotoren angetrieben durch Biokraftstoffe, synthetischen Kraftstoffen oder Wasserstoff. Jede dieser Technologien wird ihren Beitrag leisten, in Summe braucht es ein breites Technologie-Portfolio.

- **Einsatz von alternativen Kraftstoffen im Verbrennungsmotor**

Biokraftstoffe und synthetische Kraftstoffe (E-Fuels) spielen eine wichtige Rolle bei der Defossilisierung des Straßenverkehrs. Denn CO<sub>2</sub>-neutrale Kraftstoffe wie Biogas, Biokraftstoffe oder synthetische Kraftstoffe können zu erheblichen CO<sub>2</sub>-Reduktionen und zur Verbesserung der Luftqualität beitragen. Um die Klimaziele im Verkehr zu erreichen, braucht es - neben dem weiteren Hochlaufen der E-Mobilität - den Einsatz erneuerbarer Kraftstoffe mit geringerem CO<sub>2</sub>-Fußabdruck. Dies gilt vor allem für jene Fälle, in denen E-LKWs oder H2-LKWs nicht oder nur schwer einsetzbar sind. Zentral für die Defossilisierung des Verkehrssektors ist der Einsatz von alternativen Kraftstoffen im Verbrennungsmotor. Der Hochlauf dieser Bio- und synthetischen Treibstoffe sollte daher durch eine ehrgeizige, aber realistische Beimengungsquote von nachhaltigen Kraftstoffen unterstützt werden. Eine verstärkte Beimengung von nachhaltigen CO<sub>2</sub>-neutralen Kraftstoffen (z.B. Biokraftstoffe Generation I, II, und III sowie RFNBOs und RCFs) kann den CO<sub>2</sub>-Ausstoß der Flotte deutlich senken.

- **Erforschung und Entwicklung alternativer Kraftstoffe**

Forschung und Entwicklung sind auch auf europäischer Ebene zu forcieren, um Innovation im Bereich alternativer Kraftstoffe, wie beispielsweise HVO100 oder Wasserstoffmobilität, voranzutreiben.

- **Revision des Verbrennerverbots für PKW**

Falls es gelingt, bei der Einigung betreffend die CO<sub>2</sub>-Emissionsgrenzwerte für LKW den technologieoffenen Ansatz durchzusetzen, wäre als nächster Schritt anzudenken, das Verbrennerverbot für PKW mit der Revision 2026 zu „reparieren“.

- **Mehr Pragmatismus und Flexibilität**

Weitere Flexibilisierungen und mehr „Pragmatismus“ sind notwendig. Aus heutiger Sicht lässt sich das Bild eines rasanten Aufstiegs der Elektromobilität so nicht bestätigen. Tatsache ist, dass sich die E-Mobilität viel langsamer durchsetzt als

erwartet. Neben Zurückhaltung der Marktteilnehmer bestehen am Markt auch reale Hindernisse, ohne deren Beseitigung sich E-Mobilität nicht etablieren kann. Wenn Klimaschutz im Verkehr vorankommen soll, dann sollte stärker auf vorhandene Potenziale (erneuerbare Kraftstoffe) und tatsächliche Trends (Käuferverhalten, Beliebtheit von Hybrid-Fahrzeugen, Festhalten am Verbrenner) Bedacht genommen werden.

## 9. Begleitende Forderungen zur Defossilisierung im Verkehr

### I. Allgemeine Anmerkungen:

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

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

Um die Klimaziele zu erreichen, sind zudem im Verkehrsbereich hohe zusätzliche Investitionen notwendig. Der Investitionsbedarf, um den Verkehr in Österreich bis 2040 klimaneutral zu gestalten, wird für Unternehmen auf rund 45 bis 65 Mrd. EUR geschätzt.

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

### II. Konkrete Vorschläge:

- Green Finance für die Verkehrswende mobilisieren / Finanzmittel für Zusatzinvestitionen im Verkehr aufstellen**

Um den hohen Investitionsbedarf sicherzustellen, ist ein Mix an Maßnahmen und Förderungen mit Anreiz- und Hebelwirkung notwendig. Im Mobilitätsbereich sind zur Umstellung auf klimaneutrale Antriebe vor allem Anschubfinanzierungen nötig. Solange sich alternative Antriebe im Lkw-Bereich betriebswirtschaftlich nicht bzw. noch zu wenig rechnen, fehlt der Anreiz, um in größerem Umfang umzusteigen. Damit Umstellung auf Fahrzeuge mit klimaneutralen Antrieben und Nutzung erneuerbarer Energien im öffentlichen, gewerblichen und privaten Personen- sowie Gütertransport auf breitere Beine gestellt werden, sollten die aktueller Förderprogramme wie ENIN und EBIN sollten auf einen Mobilitäts-Zukunftsfoonds erweitert werden, der aus nationalen und EU-Geldern gespeist wird. Neben Förderungen und steuerlichen Anreizen sind weiters neue Green Finance Instrumente zu etablieren, um auch private Gelder für die Finanzierung der Verkehrswende stärker heranzuziehen. Auch Private-Public-Partnership-Modelle könnten den Maßnahmenmix sinnvoll ergänzen. Die EU muss dabei den Rahmen für die Schaffung neuer Green-Finance-Instrumente und Finanzierungsmodelle und erlaubter Subventionen schaffen

- Energieinfrastruktur in der Ukraine ausbauen**

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

- Unterstützung wirtschaftlicher Investments, die einen raschen Ausbau der Energieinfrastruktur der Ukraine gewährleisten.
- Künftige Investitionen sollten gezielt auch in die Erneuerung und die Umrüstung der Gasnetzinfrastruktur in der Ukraine fließen, damit diese adaptiert und „fit“ für Transporte mit grünem Wasserstoff gemacht wird. Die weitere Integration der Ukraine in den Europäischen Binnenmarkt und die Schaffung attraktiven Wirtschaftsumfeldes würden derartige Investitionen beschleunigen.
- **Förderungen ausbauen**  
Dazu sind Förderungen und Finanzierungen als Anreiz entsprechend zu erhöhen und hierfür auf europäischer Ebene die geeigneten Rahmenbedingungen zu schaffen:
  - Effizienzsteigerung von bestehenden Technologien durch Förderung von **Brückentechnologien** zur Erreichung der CO2-Neutralität
  - Förderung der industriellen Produktion von **eFuels**.
  - Ermöglichung einer - nach EU-Behilfenrecht zulässigen - Erhöhung der nationalen Förderungen für alternative Antriebe im Transportbereich (beispielsweise in Österreich durch **EBIN** und **ENIN** )
- **Berücksichtigung der Art des Kraftstoffes bei Infrastrukturmaut**  
Die Wegekostenrichtlinie (EU) 2022/362 sieht zwar vor, dass Mitgliedstaaten für die Infrastrukturbenutzung eine Gebühr erheben können, die entsprechend den CO2-Emissionen des Fahrzeugs differenziert werden muss. Um angemessene Anreize zu setzen und die Wirtschaftlichkeit alternativer Kraftstoffe zu erhöhen, sollte unseres Erachtens verpflichtend Rücksicht auf die Art des getankten Kraftstoffes genommen werden, sodass alternative Kraftstoffe wesentlich entlastet werden.
- **Förderung von innovativer Logistik (*Green Logistics*)**  
Stärkere und gezieltere Förderung von **innovativer Logistik (*Green Logistics*)**. Beispiele dafür sind u.a. die Unterstützung von Innovationen bis zur Marktreife, Förderung alternativer Antriebstechnologien, verbesserte Aerodynamik und erleichterte Typisierung.
- **Flottenförderprogramm für die Binnenschifffahrt im Güter- und Personenverkehr**  
Durch gezielte Forschungs- und Förderschwerpunkte sollte ein vorzeitiger Umstieg auf die neueste Schiffstechnologie ermöglicht werden. Bestehende Förderprogramme zur umweltfreundlichen Flottenmodernisierung sind fortzusetzen und auszubauen, da in der Personenschifffahrt eine Motorumrüstung eines Fahrgastschiffes überhaupt nicht gefördert wird. Die Leistungs- und Wettbewerbsfähigkeit der heimischen Schifffahrt könnte somit erhöht werden. Dies kann jedoch nur durch Impulsförderungen der öffentlichen Hand erfolgen, da die einzelnen Schifffahrtsunternehmen dazu allein nicht in der Lage sind.

## 10. Ökologisierung der Unternehmensflossen (Greening corporate fleets)

**Rechtsakt / Stand Gesetzgebungsprozess:** Die Kommission hat 2024 eine öffentliche Konsultation zu „Greening Corporate Fleets“ abgehalten und im März 2025 eine Kommunikation zur Dekarbonisierung von Unternehmensflossen veröffentlicht. Eine öffentliche Konsultation zu green corporate fleets wurde für Q2/2025 angekündigt. Mit einem Richtlinien-Vorschlag der Kommission ist noch vor Ende 2025 zu rechnen.

### I. Allgemeine Anmerkungen

Die Initiative zur „Ökologisierung der Unternehmensflossen“ zielt darauf ab, die Umstellung auf emissionsfreie Fahrzeuge bei Unternehmensflossen zu beschleunigen. Der Verkehrssektor soll damit zur Erreichung der Klimaziele beitragen. Allerdings folgt die Anschaffung eines Fahrzeuges bei Betrieben (Firmenwagen, Mietflossen, Taxiunternehmen, große Logistik LKW-Flossen) anderen Kriterien als bei einem Privatkauf. Unternehmen haben andere betriebliche Anforderungen und unterschiedliche Bedarfe an die Ladeinfrastruktur. In der Mitteilung der Kommission wurden zur Steigerung des Anteils von emissionsfreien Fahrzeugen in den Betrieben unterschiedliche Maßnahmen und Praktiken in Betracht gezogen. Diese umfassen Anpassungen an das Steuersystem, Taxivorschriften für schadstofffreie Fahrzeuge, Ladestationen an Flughäfen, Elektrifizierung der Inseln in Griechenland, Emissionsfreie Fahrzeuge durch Steuerpolitik attraktiver machen, Möglichkeiten auf lokaler Ebene mit städtischen Mobilitätsdiensten, Vermietungsunternehmen: Vorreiter am Flughafen.

### II. Konkrete Vorschläge

#### • Keine verpflichtenden Vorgaben

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

## Infrastruktur und Kombinierter Verkehr

### **11. TEN-V Ausbau und Koordinierung von Baumaßnahmen im Kernnetz**

**Rechtsakt / Stand Gesetzgebungsprozess:** Verordnung (EU) 2024/1679 über Leitlinien der Union für den Aufbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes, zur Änderung der Verordnungen (EU) 2021/1153 und (EU) Nr. 913/2010 und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013.

#### **I. Allgemeine Anmerkungen:**

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

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

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

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

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

#### **II. Konkrete Vorschläge:**

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

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

- **Zulaufstrecken zum Brenner-Basistunnel**

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

## 12. Kombinierter Verkehr

**Rechtsakt / Stand Gesetzgebungsprozess:** Vorschlag zur Änderung der Verordnung 2020/1056 und der Richtlinie 92/106/EEC - KOM (2023) 702, Der Rat hat seine Allgemeine Ausrichtung noch nicht gefunden, das Parlament hat seine Position noch nicht festgelegt, Verfahrensnummer: 2023/0396/COD

### I. Allgemeine Anmerkungen:

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

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

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

beseitigen. Bei Infrastrukturmaßnahmen von gesamteuropäischer Bedeutung sind Verfahrensverzögerungen durch Mitgliedstaaten hintanzuhalten.

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

## II. Konkrete Vorschläge:

### Intermodaler Güterverkehr, Berechnung externer Kosten und Aggregierte Daten

Im Hinblick auf die vorgeschlagenen Änderungen merken wir an:

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

- **Schienenkompatibilität von Straßenfahrzeugen**  
Es bedarf klarer Vorgaben für die **Schienenkompatibilität von Straßenfahrzeugen** (Kranbarkeit, Formen, Größen etc.).
- **Klare Regelungen für staatliche Beihilfen**  
Weiters bedarf es klarer Regelungen für **staatliche Beihilfen** (Beihilfen zur Verringerung der externen Kosten, Interoperabilitätsbeihilfen, Investitionsbeihilfen für Anlagen) in der Richtlinie 92/106/EWG über den Kombinierten Verkehr und/oder in den derzeit überarbeiteten Leitlinien für staatliche Beihilfen im Eisenbahnsektor.
- **Zu- und Ablaufstrecken durch regionale Anbieter**  
Aktuell bestehen beim grenzüberschreitenden kombinierten Verkehr für die Zu- und Ablaufstrecken im Straßenverkehr Ausnahmen von den Kabotagebestimmungen. Leider ist im aktuellen Richtlinienentwurf für die Änderung der Kombiverkehrs-RL keine Abkehr dieser Praxis angedacht.

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

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

## Harmonisierung & Digitalisierung

### **13. Luftfahrt und Single European Sky II plus**

**Rechtsakt / Stand Gesetzgebungsprozess:** Verordnung 2024/2803 zur Verwirklichung des Einheitlichen Europäischen Luftraums trat im Dezember 2024 in Kraft.

#### **I. Allgemeine Anmerkungen:**

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

Weiterhin muss die Vereinheitlichung des zivilen, europäischen Luftraums verfolgt werden.

#### **II. Konkrete Vorschläge:**

Unserer Ansicht nach geht der Rechtsakt aber noch nicht weit genug und ist daher als Zwischenschritt zu sehen. Folgende Punkte sind jedenfalls noch offen:

- **Nachhaltige Flugkraftstoffe zur Marktreife fördern**  
Die Förderung der Marktreife nachhaltiger Flugkraftstoffe kann durch verschiedene Maßnahmen erreicht werden, darunter die Zweckbindung der Einnahmen aus der Ticketabgabe und dem Emissionshandelssystem (ETS) im Luftverkehr. Ziel ist es durch diese Förderungen, deren Verfügbarkeit und Wettbewerbsfähigkeit auf dem Markt zu verbessern. Es bedarf einer kohärenten EU-Strategie zur gezielten Förderung von Pilotprojekten und der Schaffung eines regulatorischen Rahmens zur Steigerung der Produktion und Nutzung nachhaltiger Flugkraftstoffe.
- **Weiterentwicklung der Performance Review Body (PRB)**  
Die Performance Review Body (PRB) ist ein unabhängiges Beratungsgremium, das von der Europäischen Kommission eingesetzt wird, um bei der Umsetzung des Leistungs- und Gebührensystems des Single European Sky (SES) zu helfen. Die PRB besteht aus Branchenexperten und gibt Empfehlungen an die Kommission ab. Die PRB hat auch Empfehlungen für die unionsweiten Zielbereiche für den vierten Referenzzeitraum (RP4 - Reference Period 4, 2025-2029) des SES-Leistungs- und Gebührensystems abgegeben. Wir schlagen vor, dass die Kompetenzen des Performance Review Body (PRB) ausgebaut werden sollen, um eine effektivere Bewertung der Leistung im Rahmen des einheitlichen europäischen Luftraums zu ermöglichen.

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

Fragmentierung des europäischen Luftraums beizutragen, die Optimierung des europäischen ATM-Netzwerks (EATMN) zu unterstützen und eine Arbeitsstruktur dafür bereitzustellen. Solche Initiativen, wie diese der InterFAB und FABEC (Cooperation for a Single European Sky) sollen gestärkt werden.

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

- **Ehrgeizigere Fristen für strukturelle Veränderungen**

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

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

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

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

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

Die Kerosinsteuerbefreiung ist ein wichtiges Mittel, um die Wettbewerbsfähigkeit der Luftfahrtindustrie zu bewahren und sicherzustellen, dass Fluggesellschaften auf internationaler Ebene wettbewerbsfähig bleiben. Die Einführung einer Kerosinsteuer

könnte sich negativ auf die Wirtschaft auswirken, da sie potenziell den Tourismus, den Handel und die Mobilität von Personen und Gütern beeinträchtigen würde. Zudem ist eine einheitliche globale Umsetzung einer Kerosinsteuer nicht realistisch umsetzbar und würde daher nur dazu führen, dass Fluggesellschaften auf Flughäfen in Ländern mit niedrigeren Steuern ausweichen, was wiederum zu einer Verlagerung des Luftverkehrs und einer Verzerrung des Wettbewerbs führen könnte.

## 14. Grenzverkehr: Freie Fahrt für EU-Kennzeichen

### I. Allgemeine Anmerkungen:

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

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

### II. Konkreter Vorschlag:

- **Freie Fahrt, 24/7, 365 Tage im Jahr**  
Das Ziel muss es sein, die freie Fahrt von Fahrzeugen des Straßengüterverkehrs mit EU-Kennzeichen innerhalb der EU-Grenzen, rund um die Uhr, an 365 Tagen im Jahr uneingeschränkt zu gewährleisten.
- **Einwirken auf Mitgliedstaaten überbordende Grenzkontrollpraktiken abzustellen**  
Bis zur Verwirklichung des unionsweiten Abbaus von Grenzkontrollen für EU-Kennzeichen im Straßengüterverkehr sollte seitens der Kommission auf die Mitgliedstaaten eingewirkt werden, ihre Grenzkontrollpraktiken effizient und zielgerichtet durchzuführen, ohne den freien Warenverkehr unnötig zu behindern.

## **15. EU weite Vereinheitlichung von Aufklebern zur Kennzeichnung von Schadstoffklassen (für Schadstoffzonen) ab Werk**

### **I. Allgemeine Anmerkungen:**

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

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

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

### **II. Konkreter Vorschlag:**

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

## 16. Ausschließen von Mehrfachbestrafungen

### I. Allgemeine Anmerkungen:

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

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

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

Das Problem der Mehrfachbestrafung ist grundsätzlich auf nationaler Ebene vorhanden und ist nicht in allen EU-Mitgliedsstaaten gleichermaßen präsent. Dennoch ist es in vielen EU-Mitgliedsstaaten in unterschiedlichem Maße zu beobachten, wie zum Beispiel in Belgien, Tschechien, Dänemark und Schweden<sup>3</sup>. Daher erachten wir es als wünschenswert, dass dieses Problem auf europäischer Ebene diskutiert wird und länderübergreifende Lösungsansätze gefunden werden.

Daher schlagen wir Folgendes vor:

### II. Konkrete Vorschläge:

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

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

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

<sup>3</sup> [\\*IRU-ENFORCEMENT-HANDBOOK.pdf \(uicr.org\)](http://www.ircr.org)

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

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

## 17. Einheitliche Anwendung des Sozialrechts bei Fahrtenschreibern im Straßenverkehr

**Rechtsakt / Stand Gesetzgebungsprozess:** Verordnung (EU) 165/2014 vom 04.02.2024 über Fahrtenschreiber im Straßenverkehr, zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr.

### I. Allgemeine Anmerkungen:

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

### II. Konkreter Vorschlag:

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

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

## 18. Digitalisierung von fahrzeugbezogenen Dokumenten

### I. Allgemeine Anmerkungen:

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

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

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

### II. Konkrete Vorschläge:

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

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

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

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

<b>Für das Fahrzeug</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zulassungsschein</li> <li>• Deckkennzeichen für im Ausland zugelassenen Anhänger</li> </ul>
<b>Optional für das Fahrzeug</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lärmarmzertifikat</li> <li>• Dokumente für Kabotage</li> <li>• Mietvertrag im Original (bei gemietetem Auto)</li> </ul>
<b>Für die Lenker:innen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Digitaler Führerschein, Pass oder Personalausweis bzw. Kopie davon;</li> <li>• Vom Fahrer gem Artikel 36 der VO 2014/165 mitzuführende Aufzeichnungen, insbesondere alle am laufenden Tag und an den vorherigen 28 (56) Tagen erstellten handschriftlichen Aufzeichnungen und Ausdrucke, die gemäß der Verordnung 561/2006 und 165/2014 vorgeschrieben sind;</li> <li>• Vom Fahrer gem Artikel 1 Z 11 lit b der RL 2020/1057 zur Überprüfung einer Entsendung mitzuführende Unterlagen</li> <li>• Beschäftigungsbestätigung (zB wenn Lenker ein Mietfahrzeug lenkt)</li> </ul>
<b>Optional für die Lenker:innen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bestätigung Fahrzeug lenken zu dürfen</li> <li>• EU-Fahrerbescheinigung (für Lenker:innen weder aus EU noch aus EWR)</li> <li>• Eventuell Visum, Gefahrgut(führer)schein (Bei Gefahrguttransport)</li> <li>• EU-Bestätigung für lenkfreie Tage</li> <li>• Fahrerqualifizierungskarte für Berufskraftfahrer:innen (für Lenker:innen, bei denen Code95 nicht im Führerschein vermerkt ist)</li> </ul>

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

In vielen Ländern gibt es bereits digitale Versionen des EU-Fahrtenheftes. Wir begrüßen, dass die Digitalisierung des Fahrtenhefts innerhalb der gesamten Union

nun auf der Agenda steht. Denn die manuelle Führung des EU-Fahrtenhefts birgt das Risiko von fehlerhaften Eintragungen, die zu Strafen führen können.

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

- **Gefahrgutprüfung und wiederkehrende Prüfungen**

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

- **Gewährleistung von Datenschutz und Datensicherheit**

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

## Lenk- und Ruhezeiten

### **19. Überarbeitung der Lenk- und Ruhezeiten für die Bustouristik (Personengelegenheitsverkehr)**

**Rechtsakt / Stand Gesetzgebungsprozess:** Verordnung (EU) 2024/1258 vom 24.04.2024 -zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 hinsichtlich der Mindestanforderungen an Mindestfahrtunterbrechungen sowie die täglichen und wöchentlichen Mindestruhezeiten im Sektor des Personengelegenheitsverkehrs und hinsichtlich der Befugnis der Mitgliedstaaten, Sanktionen für in einem anderen Mitgliedstaat oder einem Drittstaat begangene Verstöße gegen die Verordnung (EU) Nr. 165/2014 zu verhängen

#### **I. Allgemeine Anmerkungen:**

##### **Unterschiedliche Vorschriften im Mischverkehr**

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

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

#### **II. Konkrete Vorschläge:**

- Wir begrüßen, dass die „12 Tage Regelung“ auch im Inland erlaubt wurde**  
Die bisher nur bei grenzüberschreitenden Fahrten erlaubte 12-Tage Regelung wurde auch im Inland erlaubt. Bedauerlicherweise wird jedoch nicht über Änderungen der Anwendung (45h Ruhezeit davor und 69/90h danach) diskutiert. Auch weiterhin ist dies nur mit einer einzigen Reisegruppe erlaubt- eine Mischung verschiedener Fahrten liegt nicht am Tisch. Leider haben weder die Europäische Kommission noch das Europäische Parlament Vorschläge der Branche aufgenommen, den Ruhezeit-Ausgleich zu flexibilisieren (bis zu drei Wochen danach).

## 20. Toleranzen bei den Lenk- und Ruhezeiten in der Güterbeförderung und Sonderregeln

**Rechtsakt / Stand Gesetzgebungsprozess:** Verordnung (EG) 561/2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr.

### I. Allgemeine Anmerkungen:

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

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

Auch beim Betrieb von batterieelektrisch betriebenen Fahrzeugen bestehen Herausforderungen aufgrund der längeren Ladedauer im Vergleich zur Betankung mit herkömmlichen Kraftstoffen. Daher besteht die Notwendigkeit die Vorgaben für Lenk- und Ruhezeiten von an die Elektrifizierung des Straßentransports anzupassen und den Ladevorgang von batterieelektrisch betriebenen Fahrzeugen bestmöglich in den Fahrbetrieb zu integrieren.

### II. Konkrete Vorschläge:

- Wir schlagen daher die Schaffung einer Ausnahmemöglichkeit für Baustellenverkehre vor, wie sie in Artikel 13 VO 561/2006 bereits für andere Situationen besteht. Damit die Fahrer:innen beim Eintritt unvorhergesehener Ereignisse angemessen reagieren können, schlagen wir die Einführung von Toleranzen bei den Lenk- und Ruhezeiten bei besonderen Umständen wie Stau oder Umwegen - nicht nur in den Leitlinien - vor.
- Wir schlagen eine Anpassung der Lenk- und Ruhezeiten vor, um Fahrzeugbewegungen im Zusammenhang mit dem Ladevorgang von batterieelektrisch betriebenen Fahrzeugen während der Pause/Ruhezeiten zu ermöglichen.

## 21. 5-Stern Parkplätze statt Verbot der wöchentlichen Ruhezeit in der Kabine

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

### I. Allgemeine Anmerkungen:

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

### II. Konkrete Vorschläge

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

Bei der Schaffung adäquater Parkplätze sollte das Konzept der 5-Stern-Parkmöglichkeiten berücksichtigt werden. Diese sollten folgende Kriterien erfüllen: Sicherheit, Sauberkeit, Wärme, soziale Einrichtungen und Leistbarkeit. Durch die Schaffung solcher modernen Parkplätze der Zukunft - wie er bspw. auf der A8 Innkreisautobahn<sup>4</sup> gerade gebaut wird - die speziell auf die Bedürfnisse der LKW-Fahrer:innen zugeschnitten sind, kann eine sichere und moderne Umgebung für ihre Ruhezeiten gewährleistet werden.

---

<sup>4</sup> [https://www.ots.at/presseaussendung/OTS\\_20230505\\_OTS0041/asfinag-baustart-fuer-truck-stop-hausruck-an-der-a-8-innkreisautobahn-bild](https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20230505_OTS0041/asfinag-baustart-fuer-truck-stop-hausruck-an-der-a-8-innkreisautobahn-bild)

## Gewichte und Abmessungen

### **22. Überarbeitung der Richtlinie zu Gewichten und Abmessungen**

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

#### **I. Allgemeine Anmerkungen:**

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

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

#### **II. Konkrete Vorschläge:**

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

- Schienenkompatibilität**

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

- Höhere Gewichtsgrenze für kranbare Sattelauflieger**

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

- „Lang-LKW“**

Um CO2-Einsparungen im Verkehr zu erreichen und die Effizienz des Transportvorgangs zu steigern, könnte der Einsatz von „Lang-LKW“ nach deutschem Vorbild geprüft werden. Dabei ist zu berücksichtigen, dass Lang-Lkw mit einem größeren Transportvolumen höchstens auf ausgewählten Strecken bei Einhaltung der

aktuell geltenden höchstzulässigen Gesamtgewichte eingesetzt werden dürfen, und zwar als Ergänzung und nicht als Konkurrenzierung des bestehenden Angebots im Schienengüterverkehr. Die Einführung von Gigalinern hingegen wird in Österreich als nicht realisierbar erachtet.

- **Maße für Autotransporter**

Auch die Maße für Autotransporter sollten im Sinne der Effizienzsteigerung und CO2-Einsparung, angepasst werden. Wenn diese beispielsweise um lediglich 60 cm verlängert werden, könnten zwei Fahrzeuge mehr transportiert werden.

- **Maximale Achslast**

Bei der Einhaltung des maximal zulässigen Gesamtgewichts sollte die maximale Achslast, also die vom Hersteller angegebene höchste technisch mögliche Achslast, als Grundlage für die Ermittlung der Achslast herangezogen werden und nicht, wie derzeit üblich, die höchstzulässige Achslast.

- **Doppelgelenkbusse**

Wir fordern eine Erhöhung bzw. Angleichung der Längenmaße von Doppelgelenkbusen und Bussen mit Anhänger zu überlangen Doppelgelenktrolleybussen (25m).

- **Sattelschlepper**

Bei den Maßen von Sattelschleppern sollten Veränderungen vorgenommen werden, damit diese mit aerodynamischen Bauteilen versehen werden können.

- **Alternativ betriebene zweiachsigre Busse (M3)**

Bei zweiachsigem Omnibussen mit alternativem Antrieb soll das derzeit höchstzulässige Gewicht von 19.500 kg um das zusätzliche, für die alternative Antriebstechnik erforderliche Gewicht angehoben werden

## 23. Berufszugang - Kleintransportergewerbe: Gewichtsanpassung für alternativ betriebene Fahrzeuge

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

### I. Allgemeine Anmerkungen:

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

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

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

### II. Konkreter Vorschlag:

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

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

## Entlastung

### 24. Verringerung des Verwaltungsaufwandes und Rationalisierung der Meldevorschriften im Verkehr

**Stand/Gesetzgebungsprozess:** Die Europäische Kommission hat vor dem Hintergrund der geopolitischen Veränderungen einen aus unserer Sicht dringend erforderlichen Kurswechsel hin zu mehr Wettbewerbsfähigkeit und regulatorischer Vereinfachung vollzogen. Mit den Ende Februar 2025 veröffentlichten ersten beiden Omnibus-Vorschlägen zur Vereinfachung der Nachhaltigkeitsgesetzgebung (CSRD, CSDDD, CBAM, Taxonomie) hat die EU-Kommission ihre Vereinfachungsambitionen mit dem Ziel, bis 2029 die Bürokratiekosten für Unternehmen allgemein um mind. 25 % und für KMU um mindestens 35 % zu reduzieren, auch in den Bereichen der Nachhaltigkeitsgesetzgebung bekräftigt.

#### I. Allgemeine Anmerkungen:

Wir begrüßen diese Zielsetzung, da Unternehmen nach wie vor von überbordendem bürokratischem Aufwand belastet werden. In Hinsicht auf die Omnibus-Vereinfachungsvorschläge sind grundsätzlich alle Maßnahmen, die zur Vereinfachung und Steigerung der Praxistauglichkeit der Vorgaben im Nachhaltigkeitsbereich beitragen, zu begrüßen. Auch den „stop the clock-Mechanismus“ bewerten wir als positiv.

#### II. Konkrete Vorschläge:

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

- **Verbesserte Ausbildung:** Kombination zwischen Führerschein und Grundqualifikation (Berufskraftfahrerrichtlinie (Richtlinie (EU) 2022/2561))  
Da die Mehrheit der Lkw- und Busfahrer:innen verpflichtet ist, die Anforderungen einer Grundqualifikation zu erfüllen, ist es sinnvoll, die Grundqualifikation mit einer Ausbildung und Prüfung für den Führerschein zu kombinieren. Wir schlagen vor, künftig die explizite Möglichkeit zu schaffen, die Führerscheinausbildung und die Grundqualifikation stärker zu integrieren. Eine strikte Trennung zwischen Grundqualifikation und Führerscheinausbildung würde den Zeitaufwand und die Kosten für die Bewerber:innen erhöhen. Dies kann ihre Berufswahl zu Ungunsten des Fahrerberufs beeinflussen.
- **Wiederholungen bei Weiterbildung vermeiden, indem die Dauer der Weiterbildung schrittweise ab der 2. Weiterbildung reduziert wird, da Fahrer:innen schon mehr Erfahrung gesammelt haben (Berufskraftfahrerrichtlinie (Richtlinie (EU) 2022/2561))**  
Bezüglich der Organisation der Weiterbildung über die 5-Jahresperiode sollen Fahrer:innen und Unternehmen die Möglichkeit haben, frei nach deren individuellen Voraussetzungen über die Verteilung der Weiterbildung innerhalb der 5-Jahresperiode zu entscheiden.

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

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

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

Zu den Vereinfachungsvorschlägen des Omnibus-Pakets schlagen wir vor:

- **Einschränkung des Anwendungsbereichs der CSDDD (Lieferketten-RL)**  
Die vorgeschlagene Vereinfachung der Sorgfaltspflichten sowie die Beschränkung auf direkte Geschäftspartner sind zu begrüßen. Unabhängig von ihrem Anwendungsbereich hat die CSDDD signifikante Auswirkungen auf sämtliche Unternehmen, insbesondere auf KMU (sog „Trickle-Down-Effekt“). Es ist daher jedenfalls zu begrüßen, dass die Sorgfaltspflichten nunmehr auf direkte Lieferanten beschränkt werden und lediglich bei nachweisbarer Kenntnis auch bei der indirekten Lieferkette zu prüfen sind. Unverständlich ist, dass die Sorgfaltspflichten weiterhin auch für inner-EU Lieferketten gelten sollen. In Kombination mit der Einschränkung der Sorgfaltspflicht auf direkte Geschäftspartner könnte dies dafür sorgen, dass europäische Unternehmen sich gegenseitig überprüfen, wohingegen Unternehmen in außereuropäischen Risikogebieten, die sich am Beginn einer Zuliefererkette befinden, nicht überprüft werden. Dies kann nicht im Sinne der anvisierten Steigerung der europäischen Wettbewerbsfähigkeit sein.

- **Einschränkung des Anwendungsbereichs der CSRD (Nachhaltigkeitsbericht)**  
Die Einschränkung des Anwendungsbereichs der CSRD wird ausdrücklich begrüßt. Im Sinne einer Vereinheitlichung und einfachen Überblickbarkeit wäre eine Angleichung auch der Umsatz-/Bilanzsummengrenzen an jene der CSDDD (> 450 Mio Euro weltweiter Jahresumsatz) sehr zu begrüßen. Wichtig ist allerdings, dass der *Trickle-Down-Effekt* entsprechend abgedeckt wird. Zudem müssen auch die VSME weiter reduziert werden.

## 25. Wahlfreiheit im Schienenverkehr im Rahmen der PSO-Verordnung

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

### I. Allgemeine Anmerkungen zur PSO:

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

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

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

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

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

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

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

## II. Konkreter Vorschlag zur PSO:

- **Die Wahlmöglichkeit im Schienenverkehr zwischen Direktvergabe und wettbewerblicher Ausschreibung muss erhalten bleiben.**

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

## 26. Regionen entlasten - Einheimischentarife

**Stand/Gesetzgebungsprozess:** Verordnung (EU) 2018/302 vom 28.02.2028 über Maßnahmen gegen ungerechtfertigtes Geoblocking und andere Formen der Diskriminierung aufgrund der Staatsangehörigkeit, des Wohnsitzes oder des Ortes der Niederlassung des Kunden (Geoblocking-Verordnung).

### I. Allgemeine Anmerkungen

Grundsätzlich werden die Ziele der Geoblocking-Verordnung, nämlich ein reibungsloses Funktionieren des Binnenmarkts zu gewährleisten geteilt. Die Geoblocking- Verordnung richtet sich ihrer Intention nach vor allem gegen technische Voreinstellungen, die es Kunden aus einem Mitgliedstaat verwehren, den Zugang zu einer Webseite zu erreichen, die der Anbieter primär für Kunden eines anderen Staates eingerichtet hat.

In Bereichen außerhalb des elektronischen Handels ist die Anwendung allerdings zu hinterfragen. Es fehlen klar definierte Leitlinien für die die Zulässigkeit sachlich gerechtfertigter Differenzierungen, insbesondere für regionale Erfordernisse und ziel- und kundengruppenspezifische Maßnahmen.

Ganz besonders im Zusammenhang mit regional verwurzelten Dienstleistungen, etwa im Zusammenhang mit der Tourismuswirtschaft, führt die mangelnde Ausdifferenzierung von sachlichen Rechtfertigungen und Ausnahmebestimmungen dazu, dass massive Rechtsunsicherheit im Zusammenhang mit der notwendigen Berücksichtigung regionaler Erfordernisse besteht.

Gerade in strukturschwachen, ländlichen Regionen die besonders stark vom Tourismus abhängig sind, generiert vor allem der Wintertourismus eine Wertschöpfung die Wohlstand ermöglicht und Abwanderung verhindert. Allerdings wird die einheimische Bevölkerung dadurch oft mit einer erhöhten Verkehrsbelastung und höheren Preisen in gewissen Bereichen des Alltags konfrontiert. Um hier verträgliche, regionale Lösungen wie bspw. Einheimischentarife zu ermöglichen, muss Rechtssicherheit sichergestellt werden.

### II. Konkreter Vorschlag

- **Ermöglichung von Einheimischentarifen**

Um einen verträglichen Ausgleich zu schaffen, sollte die Geoblocking-Verordnung sachliche Differenzierungen bei angebotenen touristischen Dienstleistungen (bspw. Einheimischentarife) zulassen. Die im Februar 2025 gestartete Initiative der EU-Kommission zur Evaluierung der Wirksamkeit der Geoblocking-Verordnung bietet dazu die Möglichkeit.

## Schienenbahnen

### **27. Leitlinien für staatliche Beihilfen im Landverkehr und multimodalen Verkehr**

**Stand/Gesetzgebungsprozess:** Am 18. Juni 2024 veröffentlichte die Europäische Kommission ihren Entwurf zu den Leitlinien für staatliche Beihilfen im Landverkehr und multimodalen Verkehr sowie den Entwurf zur Gruppenfreistellungsverordnung für staatliche Beihilfen im Landverkehr und multimodalen Verkehr. Für das Q2 2025 soll ein zweiter Entwurf an die EU-Mitgliedstaaten gehen. Die finalen Versionen sollen mit Q4/2025 bzw. Q1/2026 angenommen werden. Verfahrensnummer: 2022/0209/NLE

#### **I. Allgemeine Anmerkungen:**

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

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

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

#### **II. Konkrete Vorschläge**

- Ausgleich der eingesparten externen Kosten**  
Es braucht eine Erhöhung der Beihilfeintensität bei „Beihilfen zur Reduktion der externen Kosten“ auf 100 % der förderfähigen Kosten in den Leitlinien.
- Ausgleich der systembedingten Wettbewerbsnachteile**  
Wir fordern die Beibehaltung der Beihilfenkategorie „Beihilfen für die Infrastruktturnutzung“ in den neuen Leitlinien, einschließlich der heutigen Beihilfeintensität von 100 % der förderfähigen Kosten.
- Anreize für die Modernisierung der europäischen Güterwagenfotten**  
Um die europäischen Güterwagenfotten fit für neue Technologien, wie bspw. die digitale automatische Kupplung (DAK) zumachen sollten Beihilfen in Form von

direkten Zuschüssen gewährt werden und Einschränkung der Fördernehmer basierend auf deren Unternehmensgröße in den Leitlinien vermieden werden.

- **Förderung von Investitionen in multimodale Terminals und private Gleisanschlüsse**

Wir schlagen die Festlegung des Schwellenwerts für private Gleisanschlussprojekte in der Gruppenfreistellungsverordnung (GVO) auf 2,5 Mio. EUR pro Projekt vor; Ebenso schlagen wir eine Festlegung einer Beihilfeintensität von 100 % mit klar definierten förderfähigen Kosten anstelle der verpflichtenden ‚Funding Gap‘ Analyse, die für Unternehmen und den Fördergeber hohen administrativen Aufwand bedeutet in den Leitlinien vor; Zudem sollte in die Leitlinien und die GVO Be-/Entladeequipment in die Liste der förderfähigen Kosten für private Gleisanschlüsse aufgenommen werden.

## 28. Nutzung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn im einheitlichen europäischen Eisenbahnraum

**Stand/Gesetzgebungsprozess:** Vorschlag für eine Verordnung zur Änderung der Richtlinie 2012/34/EU und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 - KOM (2023) 443, der Rechtsakt befindet sich im Trilogverfahren, Verfahrensnummer: 2023/0271/COD

### I. Allgemeine Anmerkungen:

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

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

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

### II. Konkrete Vorschläge:

#### • Koordinierungsaufwand bei Fahrwegkapazitätsplanung

Die Beteiligung der Akteure an der Kapazitätsplanung muss angemessen und kosteneffizient sein. Unnötig hoher Koordinierungsaufwand auf Seiten des Infrastrukturbetreibers (IB), wodurch der Prozess der Kapazitätsplanung und -zuweisung verlangsamt wird, ist zu vermeiden. Dies gilt auch für die Konsultationen zum Netzfahrplanentwurf (Art. 32. (10)).

#### • Aktualisierung der Kapazitätsstrategie

Die Aktualisierung der Kapazitätsstrategie, wie sie in Art. 16 (4) und des Kapazitätsmodells gemäß Art. 17 (2, 3) vorgesehen ist, ist nicht machbar.

Der derzeitige Vorschlag würde die IB dazu zwingen, dieselben Änderungen an mehreren Strategiedokumenten parallel vorzunehmen, was einen hohen Arbeitsaufwand verursacht, aber keinen zusätzlichen Nutzen bringt. Ebenso sind kontinuierliche Änderungen der Kapazitätsstrategie und des Modells nicht machbar, da die Grenzpunkte ständig aktualisiert werden müssten.

Art. 22 (1) besagt: "Der Betreiber der Infrastruktur führt innerhalb von sechs Monaten nach der Erklärung eines Fahrwegs als stark ausgelastet oder überlastet eine Kapazitätsanalyse durch." Dieser Ansatz, für überlastete und stark ausgelastete Infrastrukturen dieselbe Maßnahme zu verwenden, ist aus unserer Sicht nicht effizient, führt zu hohem Verwaltungsaufwand und verlängert die Verfahren. **Wir empfehlen daher, zwischen Maßnahmen für stark ausgelastete und für**

**überlastete Infrastrukturen zu unterscheiden.** Generell gilt es, übermäßigen bürokratischen Aufwand für Infrastrukturbetreiber zu vermeiden, um eine effiziente Umsetzung dieser Verordnung zu gewährleisten.

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

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

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

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

## 29. Fortsetzung des Erfolgsmodells „Nachtzug“

### I. Allgemeine Anmerkungen

Im „Europäischen Klimagesetz“ hat sich die Europäische Union ambitionierte CO<sub>2</sub>-Einsparziele gesetzt, insbesondere für den Verkehrssektor. Nachtzüge leisten dabei einen wichtigen Beitrag zur Erreichung dieser Klimaziele, da sie eine umweltfreundliche Option für den Langstreckenverkehr sind und durch hohe Energieeffizienz und geringen Flächenverbrauch überzeugen.

Zudem sprechen Nachtzüge eine breite Zielgruppe an und verfügen über langfristiges wirtschaftliches Potenzial. Derzeit kann dieses Potenzial jedoch nur eingeschränkt genutzt werden. Hohe Betriebskosten, eine begrenzte Auslastung (durch meist nur eine Fahrt pro Tag) sowie EU-weite infrastrukturelle Engpässe erschweren einen wirtschaftlichen Betrieb. Um den Ausbau nachhaltiger Nachtzugverbindungen voranzutreiben, sind gezielte Maßnahmen und geeignete politische sowie infrastrukturelle Rahmenbedingungen erforderlich..

### II. Konkrete Vorschläge

- **Senkung der Mautgebühren für Nachtzüge und Einführung eines Nachtsegments**  
Die Trassengebühren machen 10-20 % der Gesamtkosten im Nachtzugbetrieb aus. Ein eigenes, kostengünstigeres Preissegment für Nachtzüge - EU-weit abgestimmt - würde die Wirtschaftlichkeit deutlich verbessern. Dies könnte, wie im belgischen Modell über eine vollständige oder teilweise Rückerstattung der Trassenpreise und Bahnstromkosten erfolgen. Gleichzeitig sollten Infrastrukturbetreiber für Einnahmeausfälle kompensiert werden. Die neuen EU-Leitlinien zur Trassenpreisgestaltung bieten den geeigneten Rahmen für eine solche Regelung.
- **PSO-Unterstützung**  
Neue Nachtzugverbindungen - vor allem grenzüberschreitend - erfordern hohe Vorabinvestitionen und bergen wirtschaftliche Risiken. Öffentliche Bestellungen (PSO), wie sie in der Verordnung (EG) 1370/2007 vorgesehen sind, ermöglichen staatliche Unterstützung zur Anlauf- und Risikofinanzierung. Diese Möglichkeit wird bislang kaum ausgeschöpft. Eine gezielte Anwendung würde den Aufbau neuer Linien erleichtern, insbesondere auf Relationen mit hohem ökologischem Nutzen, aber noch unsicherem Marktumfeld.
- **Verbesserung der strategischen und Ad-hoc-Kapazitätsplanung und -verwaltung, um Verspätungen und Unterbrechungen zu verringern**  
Verspätungen im Nachtzugverkehr entstehen häufig durch Baustellen und geringe Priorität im Netz, insbesondere in der morgendlichen Hauptverkehrszeit. Eine bessere strategische und operative Kapazitätsplanung - etwa durch eine EU-weite frühzeitige Baustellenkoordination und fest reservierte Trassen - kann die Zuverlässigkeit erhöhen. Zusätzlich braucht es klare Priorisierungsregeln, die dem öffentlichen Interesse an klimafreundlicher Mobilität Rechnung tragen. Die laufende

EU-Verordnung zur Nutzung von Fahrwegkapazitäten (COM 2023/0271) sollte  
Nachzüge hier explizit berücksichtigen.

## 30. Förderung von Innovationen im Schienengüterverkehr

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

### I. Allgemeine Anmerkungen

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

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

### II. Konkrete Vorschläge:

#### • **Digitale automatische Kupplung (DAK)**

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

#### • **EU-weit harmonisiertes Zugsicherungssystem ETCS**

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

#### • **Förderungen für den Umstieg auf ETCS**

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

