

POSITIONS- UND STRATEGIEPAPIER

der Bundessparte Transport und Verkehr



Vorwort



Mit über 230.000 Arbeitnehmer:innen und einer Bruttowertschöpfung von jährlich 15 Milliarden Euro tragen die österreichischen Verkehrs- und Transportunternehmen maßgeblich zur Versorgungssicherheit und zum Wirtschaftsstandort Österreich bei.

Aktuell sehen sich unsere Mitgliedsunternehmen aber mit erheblichen Herausforderungen konfrontiert. Neben der Defossilisierung der Mobilitätswirtschaft, belasten hohe Energiepreise, der Mangel an Arbeitskräften, eine überbordende Bürokratie und Versäumnisse im Infrastrukturausbau die heimische Wettbewerbsfähigkeit.



Wir sehen es als unsere Aufgabe, die österreichischen Verkehrs- und Transportunternehmen wettbewerbsfähiger zu machen und bei ihren Anstrengungen zur Defossilisierung zu unterstützen, um unsere Vision, einer zukunftsfähigen und nachhaltigen österreichischen Mobilitätswirtschaft zu verwirklichen.

Um wettbewerbsfähiges und nachhaltiges Wirtschaften in der Zukunft zu ermöglichen, muss die Politik die entsprechenden Rahmenbedingungen schaffen. Die Strategie und die konkreten Schritte zur Umsetzung unserer Vision versuchen wir in diesem Positions- und Strategiepapier darzulegen. Unsere Positionen umfassen unter anderem:

- ❖ **Energy Roadmap:** Ein klares Bekenntnis zu Energieimporten
- ❖ **Infrastrukturausbau:** Lückenschluss im übergeordneten Straßennetz, Ausbau der Bahninfrastruktur, Ausbau der Lade- und Tankinfrastruktur, Ausbau der Infrastruktur für Energieerzeugung und -Leitung
- ❖ **Förderung nachhaltiger Kraftstoffe:** Unterstützung der Entwicklung und Nutzung alternativer Treibstoffe wie bspw. HVO100 und nachhaltige Flugkraftstoffe.
- ❖ **Kampf gegen Arbeitskräftemangel:** Aufnahme von LKW-Lenker:innen in Mangelberufsliste, Steuerfreie Überstunden, Anpassung der Saisonbranchenregelung.
- ❖ **Nutzung von Innovationen im Schienenverkehr:** Implementierung digitaler und automatisierter Technologien zur Effizienzsteigerung, wie die digitale automatische Kupplung.


Ing. Mag. Alexander Klacska
Chairman of the Federal Party of Transport and Traffic


Dr. Erik Wolf
Business Leader of the Federal Party of Transport and Traffic

	Themen	Positionen
Zukunft & Strategie	 1. Austrian Energy Roadmap	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Erstellung einer Energy Roadmap ❖ Energieimporte sicherstellen ❖ Technologieoffenheit ❖ Energieinfrastruktur in der Ukraine nutzen
	 2. Ausbau der Infrastruktur	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Lückenschluss im übergeordneten Straßennetz ❖ Schneller Ausbau der Bahninfrastruktur ❖ Ausbau der Lade- und Tankinfrastruktur ❖ Ausbau der Infrastruktur für Energieerzeugung und-leitung
	 3. Effiziente Nutzung der Infrastruktur	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Bessere Konsultations- und Überwachungsmechanismen bei Sanierungen im Straßen- und Schienennetz ❖ Freie Trassen für Schienen-Güterverkehr ❖ Zentralkompetenz für Widmung von Logistikflächen ❖ Schiffbarkeit der Donau garantieren ❖ Koordinierung von Fahrverboten
	 4. Defossilisierung des Mobilitätssektors	<ul style="list-style-type: none"> ❖ HVO100 fördern ❖ Nachhaltige Flugkraftstoffe (SAF) fördern ❖ Alternative Treibstoffe in Schifffahrt fördern ❖ Flottenförderprogramm für die Binnenschifffahrt im Güterverkehr ❖ Förderung der Anschaffung alternativer Antriebe für gewerblichen Straßenverkehr ❖ Evaluierung von ENIN und BENIN ❖ Investitionsfreibetrag und -prämie auch für Brückentechnologien ❖ Überarbeitung der BMK-Förderungsrichtlinie ❖ CBAM - CO₂ Grenzausgleichssystem ❖ Modalsplit bei Schiene erhöhen
	 5. Kombinierter Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Erweiterung der Betriebszeiten von UKV-Terminals auf 24/7-Betrieb ❖ Kapazitäten und Flächen der Umschlagterminals ausweiten ❖ Umweltfreundlichere Terminals ❖ Kranbare Sattelaufleger auf EU-Ebene etablieren
Arbeitskräfte	 6. Sozial- und Arbeitsrecht	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Anhebung der Freibetragsgrenze für Mitarbeiterrabatte ❖ Senkung Sozial- und Lohnabgaben bei Pension ❖ Steuerfreie Überstunden
	 7. Saisonbranchenregelung	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Anpassung der Saisonbranchenregelung
	 8. LKW- und Buslenker:innen	<ul style="list-style-type: none"> ❖ LKW-Lenker:innen auf Mangelberufsliste ❖ Anerkennung Fahrerqualifizierungsnachweis ❖ L17 für LKW ❖ Sozial- und Steuerrecht verbessern ❖ Einfache Grundqualifikation und Fortbildung ❖ Absenkung des Mindestalters für Buslenker:innen

	Themen	Positionen
Arbeitskräfte	 9. <u>Triebfahrzeugführer:innen</u>	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Übernahme der Ausbildungskosten ❖ Absenkung des Mindestalters
	 10. <u>Nautisches Personal</u>	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Anerkennung des Befähigungsnachweises für Schiffsführer:innen
	 11. <u>Smart-Tacho 2</u>	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Umstieg auf Smart-Tacho 2 erleichtern
	 12. <u>CO₂-Kompensation</u>	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Effektive Härtefallregelung
Entlasten & fördern	 13. <u>Bahn entlasten</u>	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Klare Beihilfenregelungen auf EU-Ebene ❖ Wahlfreiheit im Rahmen der PSO-Verordnung ❖ Entlastung Infrastrukturbenutzungsentgelt (IBE) beim SGV ❖ Entlastungen bei den Bahnstromkosten ❖ Kostenübernahme iZm Einführung von ETCS & DAK
	 14. <u>Regionale Privatbahninfrastrukturen fördern</u>	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Rechts- und Planungssicherheit bei der Finanzierung für Privatbahninfrastrukturen ❖ Kostenübernahme des Infrastrukturbetriebs ❖ Sachlich gerechtfertigte Ausnahmen von EU-Recht
	 15. <u>Straßengüterverkehr entlasten</u>	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Steuerliche Entlastung bei MÖSt und Kfz-Steuer ❖ Kontrollbehörde gegen illegale Kabotage
	 16. <u>Reisebusverkehr entlasten</u>	<ul style="list-style-type: none"> ❖ digitale Meldeplattform statt EU-Fahrtenheft ❖ Harmonisierung von MwSt. in EU
	 17. <u>Luftfahrt fördern und Bürokratie abbauen</u>	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Gästeflugverordnung für Qualifikationen im Sportbereich international ausweiten ❖ Bundesweite Lockerung von Außenabflug- und Außenlandegenehmigungen ❖ Wegfall der Betriebsleiterpflicht in der Helikopterbranche ❖ Erleichterung von Nachtflügen und -landungen in der Helikopterbranche
	 18. <u>Seilbahnen entlasten & fördern</u>	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Schulsikursförderung ❖ Schnellere & einfachere Genehmigungsverfahren
	 19. <u>Fahrschulen fördern</u>	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Weiterentwicklung Fahrsicherheitstraining ❖ Qualitätssicherung bei der zweiten Phase der Führerscheinausbildung ❖ Schadloshaltung der Fahrschüler
	 20. <u>StVO vereinfachen</u>	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Gänzliche Abschaffung des Nacht 60er ❖ Anhänger ohne Zugfahrzeug bis 72 Std. abstellen ❖ Taxi: Ein- und Aussteigen lassen von Kund:innen in Halteverbotszonen ❖ Evaluierung und Lockerung von Wochenendfahrverbot ❖ Harmonisierung der Sondertransportbegleitvorschriften
	 21. <u>Faire Mautregelung</u>	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Doppelbelastung abschaffen ❖ Gesetzlichen Erhöhungsautomatismus abschaffen

		Themen	Positionen
Entlasten & fördern		22. Abschaffung von Goldplating	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Ausdehnung der Gültigkeit der Gemeinschaftslizenz ❖ Abschaffung der Doppelgleisigkeit bei Mitführverpflichtungen ❖ Einführung von Rehabilitierungsmaßnahmen für Kraftverkehrsunternehmen ❖ Kein Goldplating bei Passagierrechten, Eisenbahn und Luftfahrt, EU-Lieferketten-RL und bei Fahrtauglichkeitstests
		23. Gewichte und Abmessungen	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Nutzung von Brückentechnologien ❖ Doppelgelenkbusse ❖ Anpassungen bei e-Kleintransportern
		24. Mobilität am Land	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Forcierung gewerblicher Mikro-ÖV-Lösungen
Digitalisierung & Innovation		25. Digitalisierung	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Datenbank für mitzuführende Dokumente im Straßenverkehr einführen (One-stop-shop) ❖ C95/D95 als Computerprüfung in Fahrschulen ❖ Fahrverbote digitalisiert und zentral erfassen
		26. Green Logistics	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Förderung von innovativen Logistikkonzepten
		27. Automatisiertes Fahren	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Testumgebungen für Straße, Luft und Schiene ermöglichen ❖ Gesamtkonzept zur Zukunft der Taxibranche
		28. Innovationen im Schienenverkehr	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Digitale Automatische Kupplung (DAK) ❖ ETCS

Zukunft & Strategie

1. Austrian Energy Roadmap - Bekenntnis zu Energieimporten

I. Hintergrund & allgemeine Anmerkungen

Die Mobilitätswende kann ohne eine Energiewende nicht gelingen. Für die Verkehrswirtschaft ist essenziell, dass grüne Energie (Strom, Kraftstoffe) für Unternehmen verfügbar und leistbar sind. Dies derzeit noch nicht der Fall. Es muss daher eine nachhaltige Energieversorgung sichergestellt, die alternative Infrastruktur ausgebaut und sichere und belastbare Stromnetze durch Netzausbau gewährleistet werden.

II. Konkrete Vorschläge

Austrian-Energy-Roadmap

Um Alternativen für Unternehmen, beim Umstieg auf nicht-fossile Kraftstoffe, zu schaffen, und Planungssicherheit zu gewährleisten sollte in einer Austrian-Energy-Roadmap strategisch festgelegt werden, wann welche Mengen an fossilen Energieträgern von Erneuerbaren substituiert werden und zu welchem Ziel-Preis-Korridor. Österreich sollte sich auch in Brüssel dafür einsetzen, dass eine European-Energy-Roadmap (dieser Punkt wird auch in unserem [EU-Positionspapier](#) in Punkt 5 behandelt) diese Parameter auch gesamteuropäisch strategisch festlegt.

Ausbau erneuerbarer Energien - Energieimporte

Die Energietransformation erfordert einen massiven Ausbau an erneuerbaren Energien. Die Elektrifizierung von Industrie, Mobilität und anderen Bereichen führt aber zu einem enormen Mehrbedarf an grünem Strom, den weder Österreich noch Europa allein - trotz Erneuerbaren-Ausbau - produzieren wird können. Energieimporte sind daher unumgänglich. Es gibt weltweit 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. Österreich sollte sich daher auch in Brüssel dafür einsetzen, dass Energieimporte vorangetrieben werden (dieser Punkt wird auch in unserem [EU-Positionspapier](#) in Punkt 5 behandelt).

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 grünem Wasserstoff zu füllen. Es bedarf der Unterstützung wirtschaftlicher Investments, die einen raschen Ausbau der Energieinfrastruktur der Ukraine gewährleisten. Künftige Investitionen sollten gezielt auch in die Erneuerung und die Umrüstung der Gasnetzinfrastuktur in der Ukraine fließen, damit diese adaptiert und „fit“ für Transporte mit grünem Wasserstoff gemacht wird. Österreich sollte sich daher auch in Brüssel für eine weitere Integration der Ukraine in den Europäischen

Binnenmarkt einsetzen (dieser Punkt wird auch in unserem [EU-Positionspapier](#), Punkt 11., behandelt).

Alternative Kraftstoffe - Technologieoffenheit

Alle Möglichkeiten zur Defossilisierung sind auszuschöpfen. Im Verkehr bedarf es eines Bündels an Maßnahmen (Wasserstoff, E-Mobilität, synthetische Kraftstoffe, E-Fuels, etc.). Die Elektromobilität ist zwar wichtig, ist 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. Wasserstoff ist ebenso für die Produktion von nachhaltigen Flugkraftstoffen (SAF) relevant, die für eine grüne Luftfahrt unverzichtbar sind (siehe [Punkt 4 Defossilisierung](#)).

2. Infrastrukturausbau

I. Hintergrund & allgemeine Anmerkungen

Eine gut funktionierende und verlässliche Infrastruktur ist Grundvoraussetzung für einen wettbewerbsfähigen Standort und somit das Wohlstandsniveau eines Landes. Um den wachsenden Anforderungen im Hinblick auf die Transformation gerecht zu werden bedarf es allerdings noch weiterer Investitionen in Schiene, Straße und Energie.

II. Konkrete Vorschläge

Lückenschluss im übergeordneten Straßennetz

Um Staus zu vermeiden, die Flüssigkeit des Güter- und Personenverkehrs zu gewährleisten und die Anbindung an die Stadt zu verbessern müssen die Lücken im übergeordneten Straßennetz geschlossen werden. Wir fordern die Realisierung der im BundesstraßenG verankerten Bauvorhaben.

Aufgrund der Auswirkungen von Bau- und Sanierungsmaßnahmen unserer Nachbarstaaten auf den österreichischen Güter- und Personenverkehr bedarf es auch übergreifender Konzepte mit den Nachbarstaaten für den Bau und die Sanierung hochrangiger Straßen (siehe [Punkt 3 Effiziente Nutzung der Infrastruktur](#)). Beim Infrastrukturausbau jenseits der Grenze bspw. im Rahmen des TEN-V Netzes (dieser Punkt wird auch in unserem [EU-Positionspapier](#) in Punkt 13 behandelt) sollte auf vertraglicher Grundlage eine Priorisierung nach einheitlicher Methodik auf Basis von Verkehrsprognosen mit stärkerer Gewichtung des Güterverkehrs erfolgen.

Bahninfrastrukturausbau - Zulaufstrecken Brennerbasistunnel

Der Bahn fehlen Kapazitäten, um ihren Anteil am Güterverkehr zu erhöhen. Wir fordern daher den Ausbau der Bahninfrastruktur sowie die Schaffung ausreichender Infrastrukturkapazitäten. Beim Bahnausbau kommt insbesondere der Beschleunigung des Bahnprojekts Brenner-Nordzulauf erhebliche Bedeutung zu. Die bestehenden Infrastrukturkapazitäten sollten maximal genutzt werden, durch Trassenreservierungen für den Schienengüterverkehr und eine Erhöhung des Kombinierten Verkehrs (siehe [Punkt 3 Effiziente Nutzung der Infrastruktur](#)).

Ausbaus der (Schnell-)Lade- und Tankinfrastruktur

Um den Hochlauf der Wasserstoffmobilität zu fördern und die Nutzung der E-Mobilität für Unternehmen praktikabler zu gestalten muss die notwendige (Schnell-)Lade- und Tankinfrastruktur geschaffen werden. Wir fordern die

- ❖ rasche und konsequente Schaffung alternativer Lade- und Tankinfrastruktur in Übererfüllung der Ziele der AFIR-Verordnung, weil eine bloß richtliniengetreue Umsetzung für eine nachhaltige Transformation im Transport- und Schwerverkehr unzureichend ist;
- ❖ Sicherstellung der Finanzierung für den Ausbau der alternativen Infrastruktur;
- ❖ Beschleunigung von Planungsprozessen im Infrastrukturausbau durch Verkürzung der Planungs- und Genehmigungszeiten für Infrastrukturprojekte (Beschleunigung von UVP-Genehmigungsverfahren);
- ❖ Vereinfachung administrativer Prozesse durch digitale Plattformen und Verfahren (Bereitstellung von Echtzeit-Informationen über verfügbare Ladestationen).
- ❖ Mobilisierung privater Gelder für Infrastrukturprojekte durch Schaffung neuer attraktiver Veranlagungsformen (z.B Fondsvariante)

Ausbau der Infrastruktur für Energieerzeugung und-leitung

Beim Ausbau der Lade- und Tankinfrastruktur muss notwendigerweise auch der Ausbau der Infrastruktur für die Energieerzeugung und Energieleitung mitgedacht werden. Hierbei bedarf es noch weiterer Anstrengungen und Investitionen.

3. Effiziente Nutzung der Infrastruktur

I. Hintergrund & allgemeine Anmerkungen

Effiziente Verkehrswege wie Straßen, Schienen und öffentliche Verkehrsmittel reduzieren Wegzeiten, fördern die Wirtschaft und tragen zur Verringerung von Umweltbelastungen bei. Im hochrangigen europäischen Verkehrsnetz sollte nicht in nationalen Grenzen gedacht werden. Es bedarf übergreifender Konzepte mit den Nachbarstaaten, sowohl beim Bau und der Sanierung hochrangiger Straßen als auch beim Ausbau und der Sanierung des Bahnnetzes (dieser Punkt wird auch in unserem [EU-Positionspapier](#) in Punkt 13 behandelt).

II. Konkrete Vorschläge

Bessere Koordinierung bei Ausbau und Sanierungen am Schienennetz

Maßnahmen in unseren Nachbarstaaten, wie beispielsweise die Generalsanierung der Bahninfrastruktur in Deutschland gehen mit Voll- und Teilsperren im für Österreich wichtigsten Schienengüterverkehrskorridor, dem Rhein-Donau-Korridor einher. Die

Umleiterstrecken sind teilweise auf Grund von Beschränkung der Zuglänge/Zuggewicht und des hohen Aufkommens im Personenverkehr nicht ausreichend.

Zur Vermeidung langer Bauzeiten und Schienennetz-Ausfällen sollte sich Österreich sollte in Brüssel dafür einsetzen, dass ein gesamteuropäischer Konsultations- und Überwachungsmechanismus bei Sanierungs- und Instandhaltungsarbeiten im hochrangigen Schienennetz eingeführt wird (dieser Punkt wird auch in unserem [EU-Positionspapier](#) in Punkt 13 behandelt). Es bedarf eines vorausschauenden und steuernden Kapazitätsmanagements auf Ausweichrouten sowie eines Monitorings der Mehrkosten.

Bessere Koordinierung bei Ausbau und Sanierungen am Straßennetz

Die Erneuerung der Straßeninfrastruktur ist von entscheidender Bedeutung für den effizienten und sicheren Straßengütertransport. Dabei ist es essenziell, die Modernisierungsmaßnahmen so zu planen und umzusetzen, dass der Verkehrs- und Warenfluss möglichst ungestört aufrecht bleibt.

Ein gestaffelter Ansatz, bei dem die Bauarbeiten abschnittsweise und gut koordiniert durchgeführt werden, stellt sicher, dass nicht alle Verkehrswege bzw. Verkehrsträger gleichzeitig betroffen sind, sodass die Versorgungssicherheit gewährleistet und Staus verhindert werden. Zum Beispiel werden sinnvolle Entlastungsmaßnahmen bei der geplanten Erneuerung der Luegbrücke benötigt, etwa die zeitweilige Aufhebung des Nachtfahrverbots.

Gerade durch enge Zusammenarbeit mit allen relevanten Akteuren - von der Landesverwaltungen über Verkehrsplaner bis hin zu den betroffenen Unternehmen - können entsprechende Strategien entwickelt werden, die den reibungslosen Ablauf der Modernisierungsmaßnahmen gewährleisten können, ohne den Alltag unnötig zu beeinträchtigen.

Bessere Koordinierung für Sondertransporte

Zudem ist eine bedarfsgerechte Baustellenkoordinierung für Sondertransporte auf Autobahnen durch die ASFINAG mit der Transportbranche notwendig, damit jederzeit für Sondertransporte eine Korridorroute Nord/Süd sowie West/Ost befahrbar ist.

Rasche Verfahrensabläufe - beschleunigte Bauabwicklung

Es bedarf rascher Verfahrensabläufe bei Sanierungsbedarf von Straßen sowie kurzfristige Ausnahmen bzw den Entfall von Verkehrsbeschränkungen (Nachtfahrverbot / Fahrverbotskalender).

Freie Trassen für den Schienen-Güterverkehr

Der Modal Split nach Transportaufkommen für 2021 zeigt, dass über 70% der Transportleistung in Österreich auf den Verkehrsträger Straße entfallen und lediglich rund 27% auf den Verkehrsträger Schiene. Neben dem geforderten Ausbau der Bahninfrastruktur ist die Schaffung freier Trassen für den Schienen-Güterverkehr Grundvoraussetzung, um den Schienenanteil am Modal Split zu erhöhen. Um die maximale Kapazitätsnutzung auf der Schiene sicherzustellen, benötigt es auch einer Stärkung des Kombinierten Verkehrs (siehe [Punkt 5 Kombiniertes Verkehr](#)).

Widmung von Logistikflächen

Zur effizienten Nutzung der Infrastruktur gehört auch die Widmung von Logistikflächen, die zum Bau von Logistikzentren herangezogen werden können und keine Widmung als Wohngebiet haben. Wir fordern eine bundesweite Regelung und zentrale Kompetenz für die Widmung von Logistikflächen. Bei der Flächenwidmung sollen bundeseinheitliche Rahmenbedingungen erstellt werden und die Anforderungen von Logistik unter Einbeziehung der Branche mitberücksichtigt werden.

Wettbewerbsfähige Schiffbarkeit der Donau

Wir fordern erhebliche Investitionen in die Modernisierung und Instandhaltung der Wasserstraße Donau, der Schleusen und Häfen im gesamten Verlauf. Nur mit einer gut ausgebauten und instandgehaltenen Infrastruktur kann ein reibungsloser und effizienter Schiffsverkehr sichergestellt werden und die Binnenschifffahrt ihre Rolle als umweltfreundlicher Verkehrsträger erfüllen. Notwendig sind dazu auch Anpassungen der Wasserstraßen Donau, um flexibel mit den Auswirkungen des Klimawandels, wie z.B. Niedrigwasserperioden oder Hochwasser, umzugehen und den ganzjährigen Betrieb sicherzustellen. Die finanziellen Voraussetzungen zur Umsetzung des Aktionsprogramms Donau sind fortlaufend im Budget zu berücksichtigen.

Aktuell ist eine optimale Auslastung der Güterschiffe auf der Wasserstraße Donau aufgrund der oftmals beeinträchtigten Fahrrinne nicht möglich. Unternehmen stehen vor der Herausforderung, die Schifffahrt auf der Donau gegenüber anderen Verkehrsträgern wettbewerbsfähig zu halten. Es müsste eine ganzjährig verfügbare Abladetiefe von 25 dm bei Regulierungsniederwasser gewährleistet sein, um eine optimale Auslastung der Güterschiffe zu gewährleisten. Österreich soll sich auch in Brüssel einsetzen, damit die internationale Kooperation der Donauanrainerstaaten forciert wird (dieser Punkt wird auch in unserem [EU-Positionspapier](#) in Punkt 3 behandelt).

Bessere Koordinierung von Fahrverboten

Fahrverbote schränken die Verfügbarkeit der Infrastruktur zeitlich oder örtlich ein und bewirken dadurch ein erhöhtes Verkehrsaufkommen zu anderen Zeiten bzw. auf anderen Strecken. Zur Vermeidung von Umwegverkehren sollte eine bundesweite Koordinierung von LKW-Fahrverboten erfolgen. Durch die durch Fahrverbote bedingten Umwegverkehre entstehen in Österreich allein jährlich volkswirtschaftliche Kosten von bis zu 285 Mio € und zusätzlicher CO₂ Ausstoß von bis zu 500.000 t. Eine Änderung bei der Erteilung individueller Ausnahmegenehmigungen von Fahrverboten ist insofern erforderlich, als der Passus „erhebliche“ (wirtschaftliche) Nachteile gestrichen werden muss, weil sonst (entsprechend den Erkenntnissen der Höchstgerichte) Ausnahmegenehmigung de facto von den Behörden nicht mehr erteilt werden können.

Aufgrund der Internationalität des Verkehrs ist auch eine enge Abstimmung von Fahrverboten zwischen Staaten und Regionen notwendig, sonst verstärken sich deren negative Effekte.

4. Defossilisierung des Mobilitätssektors

I. Hintergrund & allgemeine Anmerkungen

Die Defossilisierung des Verkehrs erfordert eine tiefgreifende Transformation, weg von fossilen Energieträgern und hin zu alternativen Antrieben und grünen Kraftstoffen. Dieser Übergang zu emissionsarmen Fahrzeugen ist allerdings mit erheblichen Kosten verbunden. Um die notwendige Kostendeckung sicherzustellen, müssen die Rahmenbedingungen für die Nutzung alternativer Antriebstechnologien verbessert werden.

Umweltfreundliche Kraftstoffe bzw. Energien, wie bspw. grüner Strom, Wasserstoff, Biokraftstoffe (zB HVO) und synthetische Kraftstoffe (insb. e-Fuels) sind preislich zu entlasten (steuerlich oder bei Maut berücksichtigen). Zudem ist neben der Sicherstellung eines wirtschaftlich vernünftigen Strompreises (inkl. Netzegebühren) ein massiver Ausbau der (Schnell-)Lade- und Tankinfrastruktur sowie der Infrastruktur für Energieerzeugung und -leitung notwendig.

II. Konkrete Vorschläge

HVO100 fördern

Die Kraftstoffverordnung 2012 (KVO) enthält Bestimmungen zur Reduzierung von Treibhausgasemissionen im Verkehr. Ihr Anwendungsbereich erstreckt sich nur auf den Bereich, der vom KFG abgedeckt wird und umfasst alle Kraftstoffe und Strom für Kraftfahrzeuge, die auf öffentlichen Straßen verwendet werden. Unternehmen, die Kraftstoffe ausschließlich für Anwendungen abgeben, die nicht unter das KFG fallen (z.B. Pistenraupen, Schiffe, ...) können den Einsatz von HVO daher auch nicht auf die Ziele des §§ 5,6 und 7 KVO anrechnen lassen.

In der Praxis erhalten Unternehmen vom Energiehändler bei Kauf von HVO nur dann einen „Rabatt“, wo eine Anrechnung auf die Ziele der KVO (Substitutionsziel, Minderung der Treibhausgasemissionen) erlaubt ist. Bei Pistenraupen oder anderen Off-Road-Fahrzeugen ist dies nicht der Fall. Unternehmen, die HVO im Off-Road-Bereich freiwillig einsetzen, weil sie nachhaltig agieren wollen, haben dadurch einen Nachteil. Durch eine Förderung könnte dieser Nachteil/Mehrkosten abgefedert werden.

Wir regen die Förderung der Mehrkosten für den Einsatz von HVO100 durch den Klima- und Energiefonds für Anwendungen außerhalb der KVO an, wo ein Elektroantrieb keine Alternative ist (zB Pistenraupen, Schifffahrt usw.).

Nachhaltige Flugkraftstoffe (SAF) zur Marktreife fördern

Eine besondere Herausforderung am Beginn werden die Verfügbarkeit und der Preis von SAF (bis zu 5x höher als Kerosin) in der EU sein. Um zeitnah substantielle Fortschritte in diesem Bereich zu machen, müssen jedenfalls auch bereits bestehende Steuern und Abgaben aus dem Luftverkehr (insb. die Flugticketabgabe und die Erlöse aus dem aktuellen ETS) zweckgewidmet bzw. herangezogen werden, um die Produktion von SAF zu fördern oder den Preis zu stützen („Contracts for Difference“ = anfängliche hohe Preisdifferenz zwischen SAF und gewöhnlichen Kerosin wird durch Förderungen in der Einführungsphase gestützt). Zusätzlich sollen Mittel aus dem Transformationsfonds für den Hochlauf von SAF genutzt werden. Das System „Book and Claim“ ermöglicht es an verschiedenen Flughäfen

unterschiedliche Mischverhältnisse zwischen Kerosin und SAF zu tanken, und dadurch im Jahresschnitt das vorgeschriebene Mischverhältnis zu erreichen. Dadurch kann besonders in der Einführungsphase die zu erwartende unterschiedliche Verfügbarkeit von SAF ausgeglichen werden, bis das vorgeschriebene Verhältnis von Kerosin zu SAF EU-weit einheitlich verfügbar ist. Zusätzlich wird der Umstieg von Kerosin auf synthetisches SAF durch die Anforderung, dass nur zusätzliche nachhaltige Elektrizität zur Herstellung von synthetischen SAF verwendet werden darf, erschwert.

In diesen Punkten sind sowohl die Politik auf nationaler als auch auf EU-Ebene gefordert, um sowohl die herausfordernden Umweltziele zu erreichen als auch die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Luftfahrt gegenüber Mitbewerbern in den anliegenden Weltregionen (z.B. Bosphorus und Golfstaaten) zu sichern. Entsprechende Luftverkehrsabkommen mit Drittstaaten können eine Wettbewerbsverzerrung verhindern.

Zusammengefasst bedarf es einer kohärenten EU-Strategie flankiert von nationalen Maßnahmen zur gezielten Förderung von Pilotprojekten, der Schaffung eines regulatorischen Rahmens und langfristige Investitionssicherheit zur Steigerung der Produktion und Nutzung nachhaltiger Flugkraftstoffe.

Förderung der Entwicklung alternativer Treibstoffe für die Schifffahrt

Auch fordern wir eine staatliche Unterstützung der Entwicklung von alternativen Treibstoffen für die Schifffahrt bis zur Marktreife.

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.

Förderung alternativer Antriebe im gewerblichen Straßenverkehr

Es bedarf Investitionen in neue Technologien. Unternehmer brauchen Unterstützung für die Anschaffung moderner, umweltfreundlicher Fahrzeuge, wie z.B. Wasserstofffahrzeuge. Denn mit Elektromobilität allein wird die Defossilisierung des Verkehrs nicht gelingen.

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt ist bspw. eine vollständige Umstellung von Taxi- oder LKW-flotten auf Elektromobilität aufgrund spezifischer Anforderungen und Einschränkungen nicht möglich. Das ist den hohen Anforderungen an Elektrofahrzeuge, der mangelnden Lademöglichkeiten für Lenker zu Hause, der unsicheren Verfügbarkeit von öffentlichen Schnellladestationen, der Schwierigkeiten beim Laden an Taxistandplätzen, der eingeschränkten Tauglichkeit der Reichweite der Fahrzeugmodelle und der fehlenden Allradantrieb-Modelle geschuldet. Es müssen daher auch andere Maßnahmen (emissionsarme Treibstoffe, HVO 100 etc) forciert und unterstützt werden.

Daher braucht es neben einer Vielzahl an begleitenden Maßnahmen einen raschen und flächendeckenden Einsatz von alternativen Kraftstoffen, wie HVO, für

Verbrennungsmotoren. Dadurch können auch Bestandsflotten je nach Beimengungsgrad zum fossilen Kraftstoff CO₂-ärmer bis nahezu CO₂-neutral betrieben werden. Um den Unternehmen Planungssicherheit zu bieten, fordern wir zudem technologieneutrale Förderungen für CO₂-arme Kraftstoffe und alternative Antriebe durch Anpassung der Steuersätze und Verbesserung der Rahmenbedingungen:

- ❖ Tarifierungen/Befreiung bei der Maut,
- ❖ Ausnahmen von IG-L Fahrverboten,
- ❖ Berücksichtigung der höheren Eigengewichte von Gas-, Wasserstoff- und Elektrofahrzeugen im Gewerbe- und Arbeitsrecht, im Kraftfahrrecht, bei der Maut und im Führerscheingesetz.

Evaluierung der Förderprogramme ENIN und EBIN

Wir fordern eine Evaluierung der Lenkungswirkung von Förderprogramm „Emissionsfreie Nutzfahrzeuge und Infrastruktur“ (kurz ENIN) bzw. „Emissionsfreie Busse und Infrastruktur“ (kurz EBIN). Zudem bedarf es einer Anpassung der Ausschreibungsparameter und Aufstockung der finanziellen Dotierung:

- ❖ Ausdehnung des Förderzeitraums bis 2030, da die geförderten Fahrzeuge am Markt noch nicht vorhanden sind.
- ❖ Aufstockung des Fördervolumens von derzeit 365 Mio
- ❖ In der Jury, die über die Anträge entscheidet, muss auch die Wirtschaft vertreten sein.

Investitionsfreibetrag und -prämie auch für Brückentechnologien nach neuestem Technikstand

Dem Wirtschaftsstandort müssen auch in der Übergangszeit verlässliche Transportkapazitäten zur Verfügung stehen, damit eine flächendeckende Versorgungssicherheit mit leistbarem gewerblichem Verkehr sichergestellt ist. Bis zum Markthochlauf alternativer Antriebs- und Kraftstoffoptionen muss der Ausbau notwendiger Infrastrukturen technologieoffen weiterentwickelt werden. Daher sollten Investitionsfreibetrag und -prämie auch für fossile Verbrennertechnologie nach neuestem Stand der Technik geöffnet werden.

Überarbeitung der BMK-Förderungsrichtlinie für Motorumbauten in Personenschiffahrt

Derzeit schließt die Förderungsrichtlinie des BMK Motorumbauten bei Schiffen im Personenverkehr aus. Durch gezielte Umbauten von bspw. Diesel- auf Elektromotoren und die durch die Modernisierung von Fahrzeugen erzielten Effizienzsteigerungen in der Personenschiffahrt könnten erheblich zur Reduktion von Emissionen und zur Förderung nachhaltiger Mobilität beitragen. Wir fordern daher eine Überarbeitung der Förderungsrichtlinien, die Motorumbauten in der Personenschiffahrt förderungsfähig macht.

CBAM - CO₂ Grenzausgleichssystem

Durch CBAM (Carbon Border Adjustment Mechanism, deutsch CO₂-Grenzausgleichsmechanismus) soll erreicht werden, dass bestimmte Importwaren, bei deren Produktion in Drittländern Treibhausgase ausgestoßen werden, im Vergleich zu im EU-Raum hergestellten Produkten gleich gestellt werden und EU-Hersteller die gleichen Wettbewerbsbedingungen wie ihre Mitbewerber aus Drittländern mit geringeren Klimazielen haben.

Einführer von CBAM-Waren haben Berichtspflichten, die - so die Befürchtung der Spediteure - auf diese als indirekte Zollvertreter übergewälzt werden. Denn Industrieunternehmen

wünschen, dass die Spediteure als indirekte Zollvertreter die Berichtspflicht zu CBAM übernehmen. Dieser bürokratische Aufwand würde eine Aufstockung des Personals bedeuten, allerdings können die anfallenden Kosten nicht immer weiterverrechnet werden und ist daher für klein- und mittelständische Speditionen problematisch. Die Branche fordert daher folgende Änderungen:

- ❖ Die Europäische Kommission hat Ende 2023 sogenannte Default Values für alle vom Carbon Border Adjustment Mechanism betroffenen KN-Codes veröffentlicht. Diese Standardwerte können für die ersten drei vierteljährlichen CBAM-Berichte verwendet werden. Die Möglichkeit, Standardwerte zu verwenden, soll bestehen bleiben und dauerhaft zur Anwendung kommen! Bislang gibt es eine Vereinfachung des bürokratischen Aufwands durch Standardwerte (gilt für eine Übergangsphase). Diese sollen aus Gründen der Vereinfachung bestehen bleiben anstatt der äußerst komplexen Berechnungsmodalität.
- ❖ Haftung des indirekten Zollvertreters: Die Speditionsbranche lehnt die Haftung für CBAM ab. Gerade im Falle der Lieferung aus Ländern wie zB China ist nicht davon auszugehen, dass belastbares, verlässliches Zahlenmaterial zu bekommen ist.

Attraktivierung des Verkehrsträgers Schiene zur Erhöhung des Modalsplit

Die unzureichende EU-weite Harmonisierung auf betrieblicher, technischer und regulatorischer Ebene führt zu hohen Kosten insbesondere im Schienengüterverkehr und damit zu einem Verlust an Wettbewerbsfähigkeit. Das Ziel der Defossilisierung ist u.a. auch durch die verstärkte Nutzung der Schiene zu erreichen. Aufgrund des niedrigen Rollwiderstandes der Schiene ist der Verkehrsträger Schiene deutlich (6x) energieeffizienter als andere Verkehrsträger. Es ist daher notwendig, den Schienengüterverkehr attraktiver und damit konkurrenzfähiger zu machen, wie zum Beispiel durch

- ❖ Förderungen beim Infrastruktur-Benützungsentgelt (IBE), des kombinierten Verkehrs, des unbegleiteten Einzelwagenverkehrs, der Anschlussbahnen.
- ❖ Befreiung der Vor- und Nachläufe des kombinierten Verkehrs von den Straßeninfrastrukturkosten (dies würde den Einzugsbereich bestehender Terminals erweitern und es den Betreibern des kombinierten Verkehrs ermöglichen, wettbewerbsfähigere Produkte zu entwickeln).
- ❖ Übernahme der Zusatzkosten beim Wechsel auf den Verkehrsträger Schiene im Terminal.
- ❖ Kostenübernahme des Infrastrukturbetriebes bei regionalen Privatbahnunternehmen.
- ❖ Übernahme der Einführungskosten bei ETCS und DAK im Schienengüterverkehr.

Ausbaus der (Schnell-)Lade- und Tankinfrastruktur

Siehe [Punkt 2. Infrastrukturausbau.](#)

Ausbau der Infrastruktur für Energieerzeugung und-leitung

Siehe [Punkt 2. Infrastrukturausbau.](#)

5. Kombinierten Verkehr fördern - Terminals ausbauen und effizienter nutzen

I. Hintergrund & allgemeine Anmerkungen

Wir sehen die Stärkung des Kombinierten Verkehrs als eine unserer obersten Prioritäten. Der kombinierte Verkehr nutzt die Verkehrsträger Schiene, Wasser und Straße 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 CO₂-Belastung bei.

Die Rahmenbedingungen für den Kombinierten Verkehr sind 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.

Für eine Stärkung des kombinierten Verkehrs müssen 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 sind und zu transparenten und wettbewerbsfähigen Kosten und Preisen genutzt werden können

II. Konkrete Vorschläge

Erweiterung der Betriebszeiten auf 24/7

Um den Bedürfnissen der Kunden und den Fahrplänen der Züge gerecht zu werden und eine zu hohe Auslastung zu vermeiden, sollten die Betriebszeiten des UKV auf 24/7 Stunden erweitert werden. Österreich sollte sich auch in Brüssel dafür einsetzen, dass die Betriebszeiten unionsweit harmonisiert erweitert werden, um den europäischen Wirtschaftsstandort insgesamt zu stärken (dieser Punkt wird auch in unserem [EU-Positionspapier](#) in Punkt 1 behandelt).

Umweltfreundlichere Terminals

Der Einsatz emissionsarmer oder emissionsfreier Antriebe für Umschlaggeräte, wie zum Beispiel mit Elektro-, LNG-, CNG- oder Wasserstoffmotoren, muss auf europäischer aber auch auf nationaler 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 Cargobeamers, die das horizontale Be- und Entladen von Sattelaufliegern und Sattelschleppern ermöglichen), die dazu beitragen, Prozesse an Umschlagplätzen zu automatisieren und zu optimieren. Diese müssen, so gut wie es geht, gefördert und auch auf europäischer Ebene harmonisiert werden (dieser Punkt wird auch in unserem [EU-Positionspapier](#) in Punkt 1 behandelt). Zudem soll die Automatisierung des Terminalbetriebs durch den Einsatz halbautomatischer und vollautomatischer Geräte wie Automated RTG, Automated RMG und Automated TT auf nationaler und europäischer Ebene gefördert werden.

Neben der Förderung von Carriern braucht es auch für Spediteure, die eine wesentliche Rolle bei der Verlagerung spielen, Förderanreize.

Auf EU-Ebene: 41t kranbare Sattelaufleger

Um den Einsatzbereich der Huckepack-Sattelanhänger zu erweitern, die Verladung auf die Schiene zu steigern und somit die Investition für Unternehmen rentabler zu gestalten, soll das Gewichtslimit bei der Verwendung von kranbaren Sattelaufliegern generell - auch außerhalb des kombinierten Verkehrs - auf 41t (von derzeit 40t) angehoben werden. Dies hätte ein großes Verlagerungspotential auf die Schiene zur Folge, da bisher nur ca. 5% aller Sattelaufleger kranbar sind (dieser Punkt wird auch in unserem [EU-Positionspapier](#) in den Punkten 14 und 25 behandelt).

Änderung der Kombiverkehrsrichtlinie auf EU-Ebene

Österreich soll sich in Brüssel unter anderem dafür einsetzen, dass die geplante Änderung der Verordnung 2020/1056 und der Richtlinie 92/106/EEC eine Berechnungsmethodik der externen Kosten wählt, die im Einklang mit der Wegekostenrichtlinie steht. Zudem sollte eine Befreiung von Fahrverboten und die Zulassung nicht kodifizierter intermodaler Ladeeinheiten angedacht werden (dieser Punkt wird auch in unserem [EU-Positionspapier](#) in Punkt 14 behandelt).

Befreiung der Vor- und Nachläufe des Kombiverkehrs von Straßeninfrastrukturkosten (siehe [Punkt 13. Bahn entlasten](#)).

Arbeitskräftemangel

6. Verkehrsträgerübergreifende Maßnahmen im Sozial- und Arbeitsrecht

I. Hintergrund & Allgemeine Anmerkungen

Angesichts der demografischen Veränderungen und des zunehmenden Fachkräftemangels ist es unerlässlich, attraktive Arbeitsbedingungen zu schaffen, um qualifizierte Arbeitskräfte zu gewinnen und zu halten. Dies betrifft auch ältere Arbeitnehmer:innen, die nach dem Eintritt in den Ruhestand weiterhin am Arbeitsmarkt aktiv bleiben möchten, sowie die Anpassung der steuerlichen Rahmenbedingungen. Die vorgeschlagenen Maßnahmen sollen die finanzielle Belastung der Arbeitnehmer:innen reduzieren und Anreize für eine längere Erwerbstätigkeit schaffen. Dies umfasst die Senkung der Sozial- und Lohnabgaben für Pensionist:innen, die Erhöhung der Steuerfreiheit von Überstunden und die Anhebung der Freibetragsgrenze für Mitarbeiterrabatte.

II. Konkrete Vorschläge

Senkung der Sozial- und Lohnabgaben für Pensionist:innen

Wir sprechen uns dafür aus, Sozial- und Lohnabgaben für pensionsbeziehende Personen, die freiwillig noch aktiv am Arbeitsmarkt teilnehmen möchten, noch weiter zu senken. Zwar werden seit dem Jahr 2024 die Dienstnehmer:innenbeiträge zur Pensionsversicherung bis zu einem Zuverdienst in Höhe von 1.036,88 Euro übernommen, es ist für pensionsbeziehende Personen jedoch völlig unverständlich, dass auch weiterhin Abzüge vom Bruttolohn für Krankenkassa- oder darüberhinausgehende Pensionsbeiträge vorgenommen werden. Beiträge sollen daher nicht erneut geleistet werden müssen, wenn diese bereits während des gesamten aktiven Berufslebens geleistet wurden.

Erhöhung der Steuerfreiheit von Überstunden von 18 (10) auf 30 Stunden

Wir fordern steuerbegünstigte Überstunden gem. § 68 Abs. 2 EStG von derzeit 18 (für 2024 und 2025 ab 2026 wiederum 10) auf generell 30 Stunden pro Monat zu erhöhen. Aufgrund des Lenker:innenmangels ist die Leistung von Überstunden häufig unumgänglich. Der Lenker:innenmangel führt jedoch dazu, dass dem Wunsch des Fahrpersonals, Überstunden durch Zeitausgleich abzugelten, nicht immer entsprochen werden kann. Oft können die Unternehmen die geleisteten Überstunden nur ausbezahlen. Dies sollte allerdings für die Mitarbeiter steuerlich attraktiver gestaltet werden, damit mehr „Netto vom Brutto“ bleibt.

Jedenfalls soll die gem § 124b Z 440 lit b EStG für 2024 und 2025 bestehende Regelung, wonach 18 Überstunden steuerbegünstigt sind, generell unbegrenzt über den 31.12.2025

Anhebung der Freibetragsgrenze für Mitarbeiterrabatt

§ 3 Abs 1 Z 21 EStG 1988 sieht einen Freibetrag bzw. eine Freigrenze für Mitarbeiterrabatte vor. Rabatte im Ausmaß von maximal 20 % bleiben steuerfrei. Wird diese Freigrenze überschritten, bleiben Rabatte insoweit steuerfrei, als sie den Freibetrag von jährlich € 1.000,- nicht übersteigen. Diese Freibetragsgrenze von € 1.000,- ist zumindest seit dem Jahr 2016 nicht mehr erhöht worden. Im Lichte der Teuerung und Preiserhöhungen der letzten Jahre ist diese Grenze von € 1.000,- aus unserer Sicht mittlerweile deutlich zu niedrig

angesetzt. Wir fordern daher eine spürbare Erhöhung des Freibetrages für Mitarbeiterrabatte.

7. Anpassung der Saisonbranchenregelung

I. Hintergrund & Allgemeine Anmerkungen

§ 1159 Abs. 2 letzter Satz ABGB idF [BGBI I 2017/153](#) lautet, „Durch Kollektivvertrag können für Branchen, in denen Saisonbetriebe im Sinne des § 53 Abs. 6 des Arbeitsverfassungsgesetzes [BGBI. Nr. 22/1974](#) überwiegen, abweichende Regelungen festgelegt werden.“ Diese Bestimmung trat mit 1.10.2021 in Kraft.

Aufgrund dieser gesetzlichen Bestimmung wurden in den Kollektivverträgen jener Branchen, in welchen die Saisonalität durch die Kollektivvertragsparteien im Einvernehmen festgestellt wurde, vom Gesetz abweichende Kündigungsfristen und -termine festgelegt. Nunmehr ist jedoch unklar, ob den Arbeitgeber oder der Arbeitnehmer im Falle einer Kündigung die Beweislast dafür trifft, ob es sich bei der jeweiligen Branche tatsächlich um eine Saisonbranche handelt oder nicht. Diese Frage hat in der Praxis für massive Unsicherheiten gesorgt, da sich Arbeitgeber trotz Feststellung der Saisonalität durch die Kollektivvertragsparteien, nicht darauf verlassen können, dass es sich tatsächlich um eine Saisonbranche handelt. Sollte die Beweislast letztlich den Arbeitgeber treffen, so wären die entsprechenden kollektivvertraglichen Regelungen aufgrund der Schwierigkeiten beim Nachweis praktisch untauglich.

II. Konkreter Vorschlag

Anpassung der Saisonbranchenregelung durch Abänderung des § 1159 Abs. 2 und 4 ABGB

Wir haben uns bereits in der Vergangenheit für eine Anpassung der Bestimmung über die Kündigungsfristen in Saisonbranchen eingesetzt. Ein konkreter Entwurf einer Anpassung war bereits in der Vergangenheit geplant ist jedoch nicht zustande gekommen. Ziel einer Anpassung muss es sein, die in den Kollektivverträgen mit der Gewerkschaft vereinbarten kürzeren Kündigungsfristen praxistauglich abzusichern, um so die in der Praxis bestehenden Beweisschwierigkeiten zu verhindern. Dies würde eine entsprechende gesetzliche Anpassung des § 1159 Abs. 2 und 4 ABGB erfordern.

8. LKW-Lenker:innenmangel beheben und Mindestalter für Busfahrer:innen senken

I. Hintergrund & allgemeine Anmerkungen

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, im Jahr 2028 werden laut einer IRU Prognose bereits rund 745.000 Lenker:innen fehlen. Die Altersstruktur der bestehenden Lenker:innen (mit vielen bevorstehenden Pensionierungen) in Österreich weist ebenfalls in diese Richtung. Auch in Österreich wird in Zukunft aufgrund der Altersstruktur der Fahrer:innenmangel immer akuter. Deshalb ist es wichtig schon jetzt Maßnahmen zu setzen, um entsprechend

Nachwuchsfahrer:innen anzuwerben und die freiwillige „Arbeit im Ruhestand“ zu attraktiveren.

Während der nationale Gesetzgeber bei einigen Berufen im Mobilitätssektor schon mit der Aufnahme in die Mangelberufsliste reagiert hat, sieht sich die Straßentransportbranche nach wie vor mit einem gravierenden Lenker:innenmangel konfrontiert, der die Versorgungssicherheit in Österreich massiv gefährdet. Aktuell liegen Kraftfahrer im österreichischen Ranking der Berufe mit den größten Rekrutierungs- und Besetzungsschwierigkeiten laut ibw (Österreichisches Institut für Bildungsforschung der Wirtschaft) auf **Platz 4!**¹ Ausgebildeten Fachkräften wird durch die Mangelberufsliste ein einfacherer Arbeitsmarktzugang ermöglicht. Die Liste für 2024 beinhaltet eine Rekordzahl von 110 bundesweiten und 48 regionalen Berufen, LKW-Lenker:innen fehlen jedoch.

II. Konkrete Vorschläge

LKW-Lenker:innen auf Mangelberufsliste und Anerkennung von Fahrerqualifizierungsnachweis

Angesichts des Mangels an qualifizierten Arbeitskräften im Transportsektor, insbesondere bei LKW-Lenker:innen, sowie der kritischen Rolle, die dieser Sektor für die Wirtschaft und die Versorgungssicherheit in Österreich spielt, fordern wir dringend, dass LKW-Lenker:innen in die Mangelberufsliste aufgenommen werden. Diese Aufnahme soll einen erleichterten Zugang zum Arbeitsmarkt für ausgebildete Fachkräfte in diesem Bereich ermöglichen und zur Deckung des Bedarfs an qualifizierten Lenker:innen beitragen.

Für die benötigte Stellenandrangziffer werden bis dato nur jene offenen Stellen gezählt, die eine abgeschlossene Berufsausbildung im Sinne eines Lehrabschlusses voraussetzen. Der Lehrberuf des Berufskraftfahrers wird in Österreich jedoch kaum angenommen. Weil er auch nicht Voraussetzung für die Ausübung des Berufs ist, wird in der Praxis bei Stellenausschreibungen keine abgeschlossene Berufsausbildung (Lehrabschluss) verlangt.

Allerdings benötigen LKW-Fahrer:innen zusätzlich zur Führerscheinprüfung eine spezielle Ausbildung in Form des „Fahrerqualifizierungsnachweises“ gemäß der Grund- und Weiterbildungsverordnung (C95). Diese Ausbildung ist als äquivalent zu einer Berufsausbildung aufgrund eines Lehrabschlusses anzusehen, da diese Ausbildung sämtliche für die Ausübung des Fahrerberufs einschlägigen Spezialkenntnisse vermittelt. Daher ist es dringend nötig, den Fahrerqualifizierungsnachweis (C95) als einschlägige abgeschlossene Berufsausbildung gemäß § 12a AuslBG anzuerkennen. Es bedarf der Einbeziehung von „speziellen Kenntnissen oder Fertigkeiten“ als Qualifikationsnachweis für Mangelberufe gemäß § 12 a Z 1 AuslBG sowie in den Katalog der Zulassungskriterien für Fachkräfte in Mangelberufen gemäß § 12 a AuslBG (Anlage B) (*Ergänzung im Gesetz*).

Saisonkontingente

Für die rasche und unbürokratische Beschäftigungsaufnahme ausländischer Arbeitskräfte in der Güterbeförderungsbranche sollten Saisonkontingente geschaffen werden.

¹ [ibw-summary-arbeits-und-fachkraeftebedarf-mangel-in-oesterreich-2023.pdf](#)

Übernahme der Ausbildungskosten

Um das Berufsbild attraktiver zu gestalten, sollten die Ausbildungskosten staatlich übernommen werden. Durch die Schaffung von „Fahrerakademien“ bzw. Zugang zur Fahrerqualifizierung (Grundqualifikationsprüfung) durch eine Reduktion der Kosten und Verkürzung der Wartezeiten könnte das Berufsbild zusätzlich attraktiver werden.

Ausdehnung von L17 auf C-Führerschein

Die EU-Führerschein-Richtlinie (dieser Punkt wird auch in unserem [EU-Positionspapier](#) in Punkt 16 behandelt) sollte einfach umgesetzt und Handlungsspielräume, wie die Möglichkeit des Lkw-Scheins ab 17 Jahren (C17) und die Streichung der Automatikbeschränkung (Code 78) genutzt werden.

hinaus fortgeführt werden.

Verbesserung der Sozialinfrastruktur für Lenker:innen auf Österreichs Straßen

Unser Anliegen ist, dass auf der Straße, dem Arbeitsplatz unserer Mitarbeiter, ein Arbeiten zu menschenwürdigen Arbeitsbedingungen möglich ist. Dazu gehören leistbare Mahlzeiten, Zugang zu Sanitäranlagen, ausreichend Parkplätze mit hohen Sicherheitsstandards sowie Einkaufsmöglichkeiten zu supermarktüblichen Preisen. Die Finanzierung dafür solle aus den Mauteinnahmen der ASFINAG erfolgen.

Praxisnahe Gestaltung und Vereinfachung der Grundqualifikation und Weiterbildung

Eine Erleichterung für Berufseinsteiger:innen/Umsteiger:innen wäre die Schaffung der Möglichkeit, auch ohne Grundqualifizierung bzw. Weiterbildung (nur auf Grundlage des entsprechenden Führerscheins) den Kraftfahrberuf ein Jahr lang auszuüben und die Grundqualifikationsprüfung bzw. Weiterbildung innerhalb dieses Jahres nachzuholen. Weitere Maßnahmen wären:

- ❖ Übernahme der Kosten für Weiterbildungsmaßnahmen durch den Bund. Finanziert werden könnte dies aus den Einnahmen für externe Kosten der Maut.
- ❖ Der Multiple Choice Test der theoretischen Grundqualifikationsprüfung soll auch in der Fahrschule absolviert werden können (gemeinsam mit der theoretischen Führerscheinprüfung).
- ❖ Bundeseinheitlicher Fragenkatalog der Multiple Choice Prüfung; Prüfung in Form einer Computerprüfung (siehe [Punkt 24](#)).
- ❖ Verkürzung der Anmeldefrist zur Prüfung von aktuell drei Wochen auf 14 Tage.
- ❖ Mindestens ein Prüfungstermin pro Monat pro Bundesland (statt wie bisher mindestens vier pro Jahr).
- ❖ Senkung der Gebühren für die Grundqualifikationsprüfung.

Mindestalter bei Buslenker:innen

Um den Lenker:innenmangel im (öffentlichen) Personenverkehr zu bekämpfen, sollte sich Österreich auf EU-Ebene dafür einsetzen, dass das Mindestalter für gewerbliche Buslenker:innen (D95 und DE 95) an das für Lkw-Lenker:innen geltende Alter von 18 Jahren (siehe Punkt 15) angeglichen wird (dieser Punkt wird auch in unserem [EU-Positionspapier](#) in Punkt 16 behandelt).

9. Arbeitskräftemangel bei bahnspezifischen Berufen

I. Hintergrund & allgemeine Bemerkungen

Im Schienengüter- und -Personenverkehr besteht derzeit ein großer Personalbedarf. Neben Lokführer:innen, Betriebs- und Instandhaltungsfachkräften werden auch akademische Fachkräfte sowie Ingenieur:innen gesucht. Das Vorhaben, Verkehre auf die Schiene zu verlagern, sollte durch öffentliche Unterstützungsmaßnahmen für Ausbildungen in der Eisenbahnbranche attraktiviert werden.

II. Konkrete Vorschläge

Ausbildungskosten

Übernahme der Ausbildungskosten durch die öffentliche Hand: Der wachsende Personalbedarf sollte durch öffentliche Unterstützungsmaßnahmen für die Ausbildung gedeckt werden.

Mindestalter von Triebfahrzeugführer:innen

Absenkung und Harmonisierung des Mindestalters von Triebfahrzeugführer:innen im nationalen Recht im Sinne der EU-Richtlinie 2007/59/EG (20./18. Lebensjahr), um einerseits dem Fahrermangel zu begegnen und andererseits Lehrlingen sinnvolle Karrierepfade und Möglichkeiten zur Weiterentwicklung nach Abschluss ihrer Lehrausbildung als Lokführer:innen oder Straßenbahnfahrer:innen zu geben (beschäftigungspolitische und frauenfördernde Maßnahme). Es geht um eine Harmonisierung der Altersbestimmungen in den jeweiligen Rechtsvorschriften (TF-VO, StrabVO und EisbG).

10. Arbeitskräftemangel bei nautischem Personal

I. Hintergrund & allgemeine Anmerkungen

Auch die Schifffahrtsbranche leidet unter dem Mangel an Personal. Um auch in Zukunft wirtschaftlich erfolgreich zu sein, bedarf es einer Attraktivierung der Ausbildung in der Schifffahrtsbranche. Es muss in die Ausbildung junger Menschen einschließlich einer attraktiveren Darstellung des Schifferberufes sowie in die Modernisierung der Schiffsflotte investiert werden.

II. Konkrete Vorschläge

Anerkennung des WIFI als Ausbildungsstätte für Berufsqualifikation

Das WIFI muss als Ausbildungsstätte für die Berufsqualifikationen in der Binnenschifffahrt anerkannt werden, um Quereinsteigern einen einfachen und raschen Zugang für die Anerkennung bzw. Erlangung der Befähigungsnachweise für Schiffsführer und sonstige Besatzungsmitglieder geboten werden

Entlasten & fördern

11. Umstieg auf Smart Tacho 2 erleichtern

I. Hintergrund & allgemeine Anmerkungen

Mit dem Mobilitätspaket (in Kraft getreten am 20.8.2020) wurde die Fahrtenschreiberverordnung (Verordnung (EU) Nr. 165/2014) geändert. Darin wird u.a. die Einführung der neuesten Tachographengeneration sowie die Nachrüstverpflichtungen für Altfahrzeuge geregelt.

Neufahrzeuge im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr müssen spätestens seit dem 01.06.2024 mit einem Smart Tacho 2 ausgerüstet sein.

Für **Altfahrzeuge** gelten, abhängig von der Art des verwendeten Tachos, unterschiedliche Fristen für die Nachrüstung auf den Smart Tacho 2:

- Alle Fahrzeuge mit einem analogen oder digitalen Tachographen der 1. Generation (Neuzulassungen vor dem 15.06.2019), die im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzt werden, müssen spätestens bis 31.12.2024 auf den Smart Tacho 2 umgerüstet werden.
- Alle Fahrzeuge mit einem Smart Tacho 1 (intelligenter Tachograph Gen 2 V1 - Neuzulassungen von 15.06.2019 bis 20.08.2023), die im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzt werden, müssen bis 20.08.2025 auf den Smart Tacho 2 umgerüstet werden.
- Ab 1.7.2026 müssen auch Fahrzeuge und Fahrzeuge mit Anhänger über 2,5 t höchstzulässigem Gesamtgewicht mit einem Smart Tacho 2 ausgerüstet sein, wenn sie für grenzüberschreitende Gütertransporte oder für Kabotagebeförderungen eingesetzt (aus heutiger Sicht) werden.

Grundsätzlich begrüßen wir die Einführung des Smart-Tacho 2 für Lkw und Busse. Die Aufzeichnung der Arbeitszeiten verursacht für Lenker und Unternehmen weniger Aufwand, die Kontrolle illegaler Kabotage wird durch die automatische Aufzeichnung des Grenzübertritts wesentlich erleichtert und auch bei der Kontrolle diverser anderer Verstöße wie bspw. Tachomanipulationen und Verstöße gegen die Lenk- und Ruhezeiten stellt der Smart-Tacho 2 für die Kontrollbehörden eine Erleichterung dar. Zudem sind mit dem Smart-Tacho 2 die Voraussetzungen gegeben, das EU-Fahrtenheft gänzlich abzuschaffen, da der Digi-Tacho in der Lage ist, dieselbe Aufgabe effizient zu übernehmen.

Allerdings stellt die Nachrüstungsverpflichtung für viele heimische Transportunternehmen eine massive finanzielle Belastung dar. Im Personen- und Güterverkehr sind rund 33.000 Fahrzeuge betroffen. Pro umzurüstendes Fahrzeug fallen Kosten von rund EUR 2.500 an. **Dadurch entsteht für die Verkehrswirtschaft eine finanzielle Belastung von rund EUR 82,5 Millionen!**

Deutschland hat bereits reagiert und gewährt Verkehrsunternehmen im Rahmen des Förderprogramms Umweltschutz und Sicherheit (vormals De-Minimis) Förderungen für fahrzeugbezogene und effizienzsteigernde Maßnahmen. Darunter fallen auch Förderungen

von 80% der Mehrausgaben für den überobligatorischen Einsatz des Smart-Tacho 2 im Vergleich zum verbindlich vorgeschriebenen Einsatz. Insgesamt können Förderungen von bis zu € 2.000 pro Fahrzeug anfallen. Während die Ausrüstung mit dem Smart-Tacho 2 in Deutschland bereits gefördert wird, muss die heimische Transport- und Verkehrswirtschaft diese Belastung nach wie vor alleine tragen.

II. Konkrete Vorschläge

Förderung der verpflichtenden Umrüstung

Um die heimischen Transportunternehmen bei der Bewältigung der durch die Umrüstung auf den neuesten modernen Standard anfallenden finanziellen Belastung zu unterstützen ist dringlichst eine Förderung der Umrüstung umzusetzen:

- ❖ Einrichtung eines Fördertopfes, aus dem direkte **Zuschüsse für die Aus- und Umrüstungskosten** gewährt werden. Diese sollten einen signifikanten Anteil der Kosten decken und somit die finanzielle Last für die Unternehmen verringern.
- ❖ Gewährung von Fördermitteln **auch für Unternehmen, die bereits in die neue Technologie investiert haben**, um die Fairness zu gewährleisten und proaktive Compliance zu belohnen.

Förderung für freiwillige Ausrüstung (inkl. Software) nach deutschem Modell

Aufgrund der hohen Kosten ist aktuell trotz der Vorteile für Kontrollbehörden und Unternehmen weder ein Anreiz gegeben, freiwillig früher als gesetzlich vorgesehen umzurüsten, noch erweiterte Software einzusetzen, noch in jenen Fällen umzurüsten, in denen aufgrund mangelnder grenzüberschreitender Tätigkeit gar keine Verpflichtung zum Smart-Tacho 2 besteht. Um entsprechende Anreize zu setzen, sollte auch die freiwillige Ausrüstung mit einem Smart-Tacho 2 von der Förderung umfasst sein:

- ❖ **Zuschüsse für die freiwillige Aus- und Umrüstung.** Diese sollten einen signifikanten Anteil der Kosten decken und somit die finanzielle Last für die Unternehmen verringern.

12. CO₂-Kompensation - Effektive Härtefallregelung

I. Hintergrund & allgemeine Anmerkungen

Im Nationalen Emissionszertifikatehandelsgesetz (NEHG) sind CO₂-Zuschläge auf den Treibstoff geregelt. Bis 2025 sind folgende CO₂-Zuschläge vorgesehen:

Jahr	CO ₂ -Preis in Euro/Tonne	Diesel: CO ₂ -Preis in Cent/Liter netto	Benzin: CO ₂ -Preis in Cent/Liter netto
2022	30	7,5 (9)	6,8 (8,2)
2023	32,5	8,1 (9,8) *	7,4 (8,9) *
2024	45	11,3 (13,5)	10,2 (12,3)
2025	55	13,8 (16,5)	12,5 (15)

Zusätzlich wurde ein Preisstabilitätsmechanismus beim CO₂-Preis eingeführt: Stark steigende Energiekosten führen dabei zu einer geringeren Erhöhung des CO₂-Preises, stark fallende Energiekosten ziehen eine stärkere Erhöhung des CO₂-Preises nach sich. 2023 fiel die Erhöhung des CO₂-Preises aufgrund des Stabilitätsmechanismus geringer aus. Für das laufende Jahr beträgt die Erhöhung des CO₂-Preises 40%!

Die ökosoziale Steuerreform generell, insbesondere die CO₂-Bepreisung führt zu erheblichen Zusatzbelastungen für die Transport- und Verkehrswirtschaft. Sie bedeutet einen starken Einschnitt für die Mobilitätsbranchen, die im Moment noch auf fossile Energieträger angewiesen sind, weil noch keine massentauglichen Alternativen verfügbar sind.

Den Belastungen sollten Kompensationen gegenüberstehen, um den Einsatz innovativer, emissionsarmer Technologien attraktiver zu machen. Investitionen in die neueste Verbrenntechnologie im Rahmen des Investitionsprämiengesetz 2020 bzw. Investitionsfreibetrag 2022 wurden jedoch ausgeschlossen bzw. weitere neue Belastungen eingeführt.

Umso wichtiger ist es, adäquate Entlastungsmaßnahmen in Form einer Härtefallregelung für die besonders betroffene Verkehrswirtschaft zu schaffen.

NEHG-Entlastungsmaßnahmen

Im § 24 NEHG wurden Entlastungsmaßnahmen vorgesehen zur Erhaltung der grenzüberschreitenden Wettbewerbsfähigkeit, Vermeidung von Carbon Leakage und Abmilderung von besonderen Mehrbelastungen.

Unternehmen mit hohen Energiekostenanteilen sollen laut Gesetz mit einer Härtefallregelung entlastet werden. Dazu ist im NEHG auch ein konkretes Budget vorgesehen (siehe unten), das vielen Unternehmen in der Transportbranche helfen könnte, ihre stark gestiegene Kostenbelastung etwas abzufedern.

	2022	2023	2024	2025
Land- und Forstwirtschaft	15 Mio. Euro	35 Mio. Euro	40 Mio. Euro	45 Mio. Euro
Carbon Leakage Non-ETS Energie und Industrie	37,5 Mio. Euro	100 Mio. Euro	125 Mio. Euro	150 Mio. Euro
Härtefälle	37,5 Mio. Euro	100 Mio. Euro	100 Mio. Euro	100 Mio. Euro

Übersteigen die insgesamt für eine Entlastungsmaßnahme gemäß §§ 25 bis 27 und für das Kalenderjahr beantragten Entlastungssummen den oben genannten Betrag, wird den Antragstellern der zu vergütende Betrag aliquot bis zu einem Gesamtbetrag der Entlastung von der oben genannten Summe gekürzt.

Während die Landwirtschaft pauschal vergütet wurden, sind die in §§ 25-27 vorgesehenen Entlastungsmaßnahmen für unsere Mitgliedsbetriebe nach wie vor nicht umgesetzt.

Die Gesamtbelastung der Transportwirtschaft

Schon jetzt ist die Steuerbelastung in der Transportwirtschaft enorm!

Zwei Beispiele zeigen die aktuellen Belastungen von nur einzelnen wichtigen Kostenfaktoren.

	MÖSt	CO ₂ -Bepreisung	Kfz-Steuer	A+S Maut	Gesamtbelastung 2023
40 Tonnen Sattelzug im Fernverkehr	€ 17 790	€ 3 630	€ 880	€ 46 230	€ 68 530
18 Tonnen LKW im Verteilverkehr	€ 5 120	€ 1 040	€ 410	€ 2 270	€ 8 840

	MÖSt	CO ₂ -Bepreisung	Kfz-Steuer	A+S Maut	Gesamtbelastung 2024
40 Tonnen Sattelzug im Fernverkehr	€ 17 790	€ 5 060	€ 880	€ 49 665	€ 73 395
18 Tonnen LKW im Verteilverkehr	€ 5 120	€ 1 460	€ 410	€ 2 450	€ 9 440

+ 40 %
+ 7,5 %
+ 7 %

40 t Sattelzug im Fernverkehr

Für den Betrieb eines 40 Tonnen Sattelzug im Fernverkehr wird für 2024 mit Kosten von über 73.000 Euro für Steuern zu rechnen sein; das bedeutet eine Steigerung um 7 % im Vergleich zu 2023. Für die höchste Steigerungsrate sorgt dabei die CO₂-Bepreisung von Treibstoff in Höhe von 40 %.²

18 t Lkw im Verteilverkehr

Für den Betrieb eines 18 Tonnen Lkw im Verteilverkehr wird 2024 mit Steuern von über 9.000 Euro zu rechnen sein; das bedeutet eine Steigerung um 7 % im Vergleich zu heuer.³

Die in der aktuellen Regierungsperiode realisierten Maßnahmen,

- Einführung der **Normverbrauchsabgabe (NoVA)** ab 1.7.2021 auf N1 Fahrzeuge
- **Nichtberücksichtigung bei Investitionsprämien gesetz und Öko-IFB-VO**

haben die Kosten- und Wettbewerbssituation noch zusätzlich verschärft und das Stimmungsbild in der Branche gedreht.

Es braucht dringend ein Entlastungssignal für die Transportwirtschaft.

II. Konkreter Vorschlag

Effektive Härtefallregelung

Die Härtefallregelung muss so gestaltet sein, dass sie von Unternehmen der Verkehrswirtschaft auch entsprechend nachhaltig in Anspruch genommen werden kann. Denn ohne ausreichende finanzielle Unterstützung wird der Umstieg auf emissionsfreie Fahrzeuge für viele Unternehmen im Verkehrssektor wirtschaftlich nicht zu stemmen sein.

² Dieser Berechnung liegen die folgenden Annahmen zugrunde: Jahresfahrleistung 140.000 km, Euro 6, Autobahnanteil 75 %, 4+ Achsen, Verbrauch 32 l Diesel/100 km

³ Dieser Berechnung liegen die folgenden Annahmen zugrunde: Jahresfahrleistung 43.000 km, Euro 6, Autobahnanteil 25 %, Euro 6, 2 Achsen, Verbrauch 30 l Diesel/100 km

13. Bahn entlasten

I. Hintergrund & allgemeine Anmerkungen

Um die intermodale Wettbewerbsfähigkeit des Eisenbahnsektors zu erhöhen, Wettbewerbsnachteile auszugleichen und den Schienengüterverkehr attraktiver und erschwinglicher zu machen benötigt es staatliche Beihilfen. Die Parameter, unter denen die EU-Mitgliedstaaten staatliche Beihilferegulungen einführen können, hat die Europäische Kommission in den Eisenbahnleitlinien aus dem Jahr 2008 festgelegt. Inzwischen haben sich die Bedingungen auf dem europäischen Verkehrsmarkt und das globale wirtschaftliche Umfeld grundlegend geändert.

Österreich sollte sich daher in Brüssel insbesondere dafür einsetzen, dass ein maximaler Handlungsspielraum in den EU-Leitlinien für staatliche Beihilfen im Land- und multimodalen Verkehr („Verkehrsleitlinien“) sowie in der Gruppenfreistellungs-Verordnung für den Verkehr erhalten bleibt und die Wahlmöglichkeit zwischen Direktvergabe und wettbewerblicher Ausschreibung im Schienenpersonenverkehr beibehalten wird (dieser Punkt wird auch in unserem [EU-Positionspapier](#) in den Punkten 28 und 29 behandelt).

II. Konkrete Vorschläge:

Überarbeitung der Verkehrsleitlinien und der Gruppenfreistellungsverordnung Verkehr

Während es grundsätzlich erfreulich ist, dass die Europäische Kommission (EK) den Bedarf an Investitionsbeihilfen anerkennt, ist die konkrete Ausgestaltung der Kriterien insbesondere bei der Beschaffung und dem Retrofit von Assets nicht zufriedenstellend.

Bei den Beihilfen zur Fahrzeugbeschaffung hat die Kommission den Bedarf des Sektors verfehlt. Um die europäische Lokomotiv- und Wagenflotte zu erneuern, bräuchte es auch hier Beihilfen in Form von Zuschüssen, mit einer entsprechenden Beihilfenintensität, um Investitionen zu triggern. Außerdem müssen alle EVUs und nicht nur KMUs und Markteinsteiger förderberechtigt sein. Sollte die Kommission hier nicht nachschärfen, bleibt für Lokomotiven die „Gruppenfreistellung für Fahrzeuge mit alternativen Antrieben“ die einzig mögliche Beihilfengrundlage. Diese wäre jedoch lediglich für eHybrid-Verschublokomotiven relevant mit einer sehr geringen Beihilfeintensität.

Die externe Kosten-Differenz zwischen Straße und Schiene sollte vollständig, also mit einer Beihilfenintensität von 100%, kompensiert werden können.

Zudem sollte die Differenz bei den Infrastrukturnutzungskosten zwischen Straße und Schiene nach wie vor als förderfähige Kosten und damit als Basis für die Beihilfenberechnung herangezogen werden können.

Wahlfreiheit im Rahmen der PSO-Verordnung

Die Wahlmöglichkeit 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 (dieser Punkt wird auch in unserem [EU-Positionspapier](#) in Punkt 28 behandelt) .

Entlastungen beim Infrastrukturbenützungsentgelt (IBE) für Schienengüterverkehre

- ❖ Förderungen beim Infrastruktur-Benützungsentgelt (IBE), des kombinierten Verkehrs, des unbegleiteten Einzelwagenverkehrs, der Anschlussbahnen.
- ❖ Befreiung der Vor- und Nachläufe des kombinierten Verkehrs von den Straßeninfrastrukturkosten (dies würde den Einzugsbereich bestehender Terminals erweitern und es den Betreibern des kombinierten Verkehrs ermöglichen, wettbewerbsfähigere Produkte zu entwickeln).

Übernahme der Zusatzkosten beim Wechsel auf den Verkehrsträger Schiene im Terminal

Siehe [Punkt 4. Defossilisierung](#).

Entlastungen bei den Bahnstromkosten

Übernahme der Einführungskosten bei ETCS und DAK im Schienengüterverkehr

Siehe [Punkt 27. Innovationen im Schienenverkehr](#).

14. Regionale Privatbahninfrastrukturen fördern

I. Hintergrund & allgemeine Anmerkungen

Die Privatbahnbranche steht vor mehreren Herausforderungen. Neben Personalengpässen kämpfen viele Privatbahnen mit finanziellen Schwierigkeiten, da Investitionen in Infrastruktur und moderne Züge oft hohe Kosten verursachen. Es sind daher neue politische Rahmenbedingungen notwendig, die kleine und mittlere Eisenbahnunternehmen nicht mehr benachteiligen, wobei diese primär durch Gesetze und nicht durch Erlässe und Verordnungen zu regeln sind.

II. Konkrete Vorschläge

Rechts- und Planungssicherheit bei der Finanzierung für Privatbahninfrastrukturen & Kostenübernahme des Betriebes bei regionalen Privatbahn-Infrastrukturen

Es bedarf einer langfristigen, rechtlich abgesicherten Finanzierung für den Um- und Neubau, die Erhaltung und den Betrieb der Infrastruktur der Privatbahnen durch entsprechende gesetzliche Verankerung (z.B. im Privatbahngesetz).

Die mehrjährigen Investitionsprogramme (MIP) des Bundes müssen in Zukunft indexiert erstellt werden (beginnend mit dem 10. MIP 2026 - 2030). Weiters bedarf es einer Änderung der Richtlinien zur Aufnahme weiterer förderbarer Kosten im Rahmen der Privatbahnförderung, die den förderbaren Kosten bei den ÖBB entspricht. Darüber hinaus muss die Privatbahnförderung unabhängig vom Verkehrszweck der Bahnen (Regelverkehr, Saisonverkehr, Alltagsverkehr, Freizeitverkehr) gewährt werden.

Gegenüber dem EU-Recht sachlich gerechtfertigte Differenzierungen national ermöglichen

Regulierungen und europaweite Harmonisierungen müssen national sachlich gerechtfertigte Erleichterungen (Differenzierungen) ermöglichen.

Technische Standards müssen daher dahingehend ausgestaltet sein bzw. überprüft werden, damit ein sicherer und wirtschaftlicher Betrieb von Nebenbahnen aufrechterhalten werden kann. Es sind bspw. klare Differenzierung zwischen „light rail“ (Stadt-, Vorort- und Regionalbahnen) und dem klassischen Eisenbahnverkehr („heavy rail“) notwendig. Eine Gleichbehandlung von Stadt-, Vorort- und Regionalbahnen mit der klassischen „Vollbahn“ hätte einen unverhältnismäßigen Aufwand an Kosten und Bürokratie zur Folge ohne jeglichen Sicherheitsgewinn oder sonstigen Mehrwert, da Stadtbahn- und Regionalbahnsysteme nicht wie klassische Eisenbahnen operieren.

15. Straßengüterverkehr entlasten

I. Hintergrund & allgemeine Anmerkungen

Knapp 85% des Transportaufkommens und über 70% der Transportleistung in Österreich entfallen auf den Verkehrsträger Straße. Besonders in der Coronazeit hat sich die systemrelevante Funktion des Straßengüterverkehrs bei der Versorgungssicherheit gezeigt. Allerdings steht die Branche aufgrund der hohen Energiepreise, der Inflation, dem Arbeitskräftemangel und den Herausforderungen der Transformation unter enormen Druck. Neben Bürokratieabbau und optimaler rechtlicher Rahmenbedingungen sind daher auch finanzielle Entlastungsmaßnahmen erforderlich.

II. Konkrete Vorschläge

Steuerliche Entlastung

Zur Entlastung der Straßengüterverkehrsbranche fordern wir eine

- ❖ Senkung der MÖSt auf das EU-Mindestmaß
- ❖ Steuerentlastung für Biokraftstoffe wie zB. HVO (siehe [Punkt 4. Defossilisierung](#))
- ❖ Senkung der Kfz-Steuer für das Güterbeförderungsgewerbe auf das EU-Mindestniveau
- ❖ Reduktion der Zulassungskosten bei Fahrzeugen

Wirksame Kontrolle der Kabotage

Es bedarf einer konsequenten Bekämpfung von Praktiken, die bestehendes Recht umgehen und illegale Wettbewerbsvorteile schaffen. Dazu muss eine wirksame und intensivere Kontrolle der Vorschriften sichergestellt werden. Zur effektiveren Kontrolle fordern wir für Österreich die Schaffung einer gemeinsamen Kontrollbehörde im Straßengüterverkehr zur Bekämpfung illegaler Kabotage.

16. Reisebusse entlasten

I. Hintergrund & allgemeine Anmerkungen

Die Reisebusbranche sieht sich, neben den Herausforderungen, die die Transformation mit sich bringt, auch mit einer Vielzahl von steuerlichen und regulatorischen Belastungen konfrontiert.

II. Konkrete Vorschläge

Regulatorische Erleichterungen und Bürokratieabbau im Reisebusverkehr

Wir fordern eine echte bürokratische Entlastung der Busunternehmer, die mit 27 unterschiedlichen MwSt-Besteuerungen im Personenverkehr und Mitführverpflichtungen für EU-Fahrtenhefte in Schriftform konfrontiert sind. Österreich soll sich in Brüssel dafür einsetzen, dass die Steuervorschriften harmonisiert werden und das EU-Fahrtenheft (siehe [Punkt 25. Digitalisierung](#) sowie [Punkt 21. in unserem EU-Positionspapier](#)) abgeschafft und durch eine digitale mehrsprachige Meldeplattform ersetzt wird.

Es braucht einheitliche und klar definierte Vorschriften auf nationaler und europäischer Ebene für den grenzüberschreitenden Verkehr damit die Planungs- und Rechtssicherheit verbessert wird.

Finanzielle Unterstützung und Subventionen für Transformation der Mobilität

Der Übergang zu emissionsarmen Fahrzeugen ist oft mit erheblichen Kosten verbunden. Daher brauchen die Unternehmen Unterstützung für die Anschaffung moderner, umweltfreundlicher Busse, insbesondere Elektro- und Wasserstoffbusse. Dies beinhaltet auch die finanzielle Unterstützung für den Ausbau der notwendigen Lade- und Betankungsinfrastruktur (siehe [Punkt 4. Defossilisierung](#)).

17. Bürokratieabbau und Förderung der Luftfahrt

I. Hintergrund & allgemeine Anmerkungen

Der Luftverkehr konnte sich bisher gegen deutlich stärker unterstützte ausländische Konkurrenz zum Nutzen der österreichischen Volkswirtschaft behaupten, jedoch braucht es zukünftig ein noch stärkeres Bekenntnis der österreichischen Bundesregierung für den Luftfahrtstandort.

Nur durch eine enge Zusammenarbeit von Politik und Wirtschaft kann die Konnektivität Österreichs nachhaltig ausgeweitet, Intermodalität zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern gestärkt sowie Reisen mit dem Flugzeug noch bequemer und sicherer gemacht werden.

Durch die Ausweitung der Forschungs- und Transformationsförderung für die Luftverkehrsindustrie kann sowohl der volkswirtschaftliche Nutzen ausgeweitet wie auch ein nachhaltiges Wachstum ermöglicht werden. Hierbei spielen nachhaltige Kraftstoffe - wie Sustainable Aviation Fuels (SAF) - eine entscheidende Rolle.

Neue und überbordende finanzielle oder bürokratische Belastungen sowie eine Ungleichbehandlung gegenüber anderen Verkehrsmitteln führen zur Verlagerung von Luftverkehr und Produktionsstätten in Regionen außerhalb Europas mit negativen wirtschaftlichen bzw. ökologischen Effekten und sollten daher jedenfalls vermieden werden.

II. Konkrete Vorschläge

Nachhaltige Flugkraftstoffe (SAF) zur Marktreife fördern

Siehe [Punkt 4. Defossilisierung](#).

Maßnahmen zur Stärkung des Luftfahrtstandorts

Durch die Attraktivierung von Transfer- und Langstreckenverkehr soll die Drehkreuzfunktion des Flughafens Wien sowie seines Hub-Carriers Austrian Airlines gestärkt werden. Es bedarf eines Bekenntnisses zur wirtschaftlichen Bedeutung der Bundesländerflughäfen sowie deren Anbindung an das Drehkreuz Flughafen Wien im Sinne einer für die Passagiere attraktiven Umsteigemöglichkeit, sowie zur Sicherstellung und Ausweitung ihrer Konnektivität. Ebenso müssen die gesetzlichen Rahmenbedingungen für eine zukunftsorientierte und wettbewerbsfähige Ausrichtung des Luftverkehrsstandorts sichergestellt werden:

- ❖ Übernahme der zusätzlichen Sicherheitskosten für USA-Flüge durch die öffentliche Hand, zur Stärkung der Hubfunktion und der für Tourismus und Wirtschaft wesentlichen Langstreckenverbindungen in die USA.
- ❖ Schaffung der Voraussetzungen für erfolgreiche Intermodalität vor allem bei der Bahn und Einsatz der für den Ausbau der Bahninfrastruktur gedachten Mittel für die Erfüllung der Intermodalitätsanforderungen.
- ❖ Zeitnahe Umsetzung der Flughafenspange und Ertüchtigung des Wiener Schienennetzes sowie Bekenntnis zur Einbindung der Luftverkehrsstandorte (in Wien sowie in den Bundesländern) in multimodale Verkehrsnetzwerke.
- ❖ Beteiligung an den Kosten der Piloten:innenausbildung durch die öffentliche Hand.
- ❖ Klares Bekenntnis zur Bedeutung der Business Aviation als wesentlichen Faktor für den Wirtschaftsstandort Österreich sowie für die Regionalentwicklung.
- ❖ Bekenntnis zur Luftfracht im Sinne ihrer gesamtwirtschaftlichen Bedeutung für den Standort sowie der Sicherung der Resilienz Österreichs.
- ❖ Praxisnahe Weiterentwicklung der physischen Verkehrsinfrastruktur und rechtlicher Rahmenbedingungen sowie Abbau regulatorischer Hürden und Forcierung nationaler Maßnahmen und Förderungen, welche die Kosten- oder den Zeitaufwand in der Luftfracht reduzieren (z.B. optimierte Zollverfahren mit ausreichend Personal, Digitalisierung von Prozessen, Dokumenten und Schnittstellen, internationale Kooperationen u.v.m.).
- ❖ Etablierung bzw. Unterstützung regionaler und überregionaler Logistikkonzepte unter Berücksichtigung der Stärken der unterschiedlichen Transportmittel, um Intermodalität zu forcieren und den Frachttransport gesamthaft zu optimieren.

Vermeidung weiterer Mehrfachbelastungen des Luftverkehrs

Wir fordern ein Bekenntnis gegen Mehrfachbelastungen und wettbewerbsverzerrende Alleingänge in Steuerbelangen, die zu Ausweichverkehr und zusätzlichem CO₂-Ausstoß führen. Einheitliche, bereits etablierte internationale und europäische Emissionsreduktionsregime, wie z.B. CORSIA sollten forciert werden. Zudem bedarfs einer wettbewerbsfähigen Ausgestaltung der Kerosinbevorratungspflicht und Evaluierung von Best-Practice-Modellen zur Senkung des Kerosinbevorratungstarifs.

Sicherheit des Luftverkehrs

Wir fordern eine moderne und praxisnahe Weiterentwicklung des Luftfahrtsicherheitsgesetz in enger Abstimmung mit der Luftverkehrswirtschaft. Um weiterhin einen reibungslosen Ablauf im internationalen Flugverkehr sicherzustellen, müssen ausreichend Personalressourcen der Polizei zur Verfügung gestellt werden.

Im Hinblick auf die massiv gestiegene Gefahr, die von Drohnen für kritische Infrastrukturen und besonders zu schützenden Einrichtungen ausgehen müssen zeitgemäße, technologisch wirksame Antworten gefunden werden.

Vernünftige rechtliche Ausgestaltung der Zuverlässigkeitsüberprüfung im österreichischen Luftfahrtgesetz, die darauf abzielt, ob von der zu überprüfenden Person in der Einzelfallbetrachtung tatsächlich eine Gefährdung der Luftfahrt abgeleitet werden kann.

Außerdem ist eine Verschärfung der zivil- und strafrechtlichen Bestimmungen für die Behinderung und Beschädigung der kritischen Infrastruktur Luftverkehr (Flughäfen, Flugzeuge, etc.) notwendig.

Einführung eines europaweit einheitlichen Entry-Exit Systems (EES)

Österreich sollte sich auf europäischer Ebene dafür einsetzen, dass bei der Einführung eines europaweit einheitlichen Entry-Exit Systems (EES) auf passagier- und nutzerfreundliche Technologien und Prozesse bei der Grenzkontrolle Rücksicht genommen wird (u.a. zeitgemäße Web/App-Lösungen bei der Registrierung). Es muss auch sichergestellt werden, dass EES an sämtlichen Schengen-Außengrenzen sowie für alle Verkehrsmittel gleichzeitige implementiert wird (Einzellösungen für den Luftverkehr jedenfalls vermeiden).

Unter Berücksichtigung der nach wie vor unsicheren Zeitschiene für die Umsetzung von EES sowie der benötigten Vorlaufzeiten für bauliche und operative Anpassungen an allen Schengen-Außengrenzen, soll auf EU-Ebene ein realistischer Zeitplan mit angemessenen Vorlaufzeiten für die Umsetzung definiert und kurzfristige Verschiebungen tunlichst vermieden werden.

Transformation der Luftfahrtbranche zur Klimaneutralität

Wir fordern die Etablierung eines nationalen Förderprogramms für Bodenstrom an österreichischen Flughäfen bzw. für die Investition in nachhaltig betriebene Ground Power Units (GPUs).

Österreich sollte sich auch auf europäischer Ebene dafür einsetzen, dass bei der vorgesehenen Revision der europäischen Verordnung zur Beimischungsverpflichtung nachhaltiger Flugkraftstoffe (ReFuelEU) im Jahr 2027 die aktuell bestehenden Wettbewerbsnachteile für die europäische Luftverkehrswirtschaft korrigiert werden (vorzugsweise mit einer endzielbezogenen SAF-Abgabe). Außerdem fordern wir eine rasche Umsetzung des Single European Sky zur Einsparung von Flugzeit und Treibstoffverbrauch im europäischen Luftraum (dieser Punkt wird auch in unserem [EU-Positionspapier](#) in Punkt 15 behandelt).

Flugverkehr der Zukunft

Um Innovationen in der „passenger journey“ im Luftverkehr zu ermöglichen, braucht es eine praxisnahe Weiterentwicklung der rechtlichen Rahmenbedingungen sowie gezielte Förderungen der öffentlichen Hand.

Gästeflugverordnung im Sportflugbereich

Wir fordern eine rasche Erweiterung der Gästeflugverordnung für Qualifikationen im Sportflugbereich auf weitere Länder.

Außenlandegenehmigungen

Lockerung und bundesweite Vereinheitlichung der Pflicht für Außenabflug- und Außenlandegenehmigungen für den gewerblichen Bereich, sodass auch kurzfristig in Auftrag gegebene Dienstleistungen umsetzbar sind. Die Bundesländer sollen sich auf eine gemeinsame, flexible und rasche Bearbeitung von Außenlandebewilligungen einigen. Die derzeitige Praxis der Verschärfung und des Aufbaus zusätzlicher rechtlicher Hürden (z.B.:

Umweltschutzbestimmungen auf Landesebene) ist nicht nur für die Hubschrauberbranche nachteilig, sondern gefährdet bereits die Versorgung entlegener Gebiete in Österreich bzw. verunmöglicht den flexiblen und raschen Einsatz von Hubschraubern, wenn sie gebraucht werden. Davon betroffen sind auch die Landwirtschaft, die Seilbahnen, die Versorgung von Berghütten, wodurch auch die touristische Infrastruktur in Mitleidenschaft gezogen wird.

Wegfall der Betriebsleiterpflicht in der Helikopterbranche

Wir fordern den Wegfall der Betriebsleiterpflicht, um die betriebliche Flexibilität zu erhöhen und die Betriebskosten zu senken.

18. Seilbahnen entlasten

I. Hintergrund & allgemeine Anmerkungen

Der Erfolg des Wintertourismus in Österreich hängt maßgeblich von der strategischen Arbeit und den laufenden Investitionen der heimischen Seilbahnbetriebe ab. Allerdings sehen sich in manchen Regionen insbesondere kleinere Seilbahnen mit großen Herausforderungen konfrontiert. Um die Seilbahnbranche, als wichtigsten Wertschöpfungsmotor in den Regionen und Tälern, zu erhalten sind gezielte Förderungen und Erleichterungen notwendig.

II. Konkrete Vorschläge

Schulsportförderung

Wir fordern Maßnahmen auf nationaler Ebene zur Forcierung von Wintersportwochen in den Schulen. Es braucht faire und kalkulierbare Rahmenbedingungen für international wettbewerbsfähige Seilbahnunternehmen.

Erleichterungen für Kleinstskigebiete und reine Schleppliftunternehmen

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

Sicherung der klimaverträglichen Entwicklung des Wintertourismus

Es braucht einheitliche und faire Rahmenbedingungen beim Ausbau der Eigenproduktion erneuerbarer Energie in den Bereichen Photovoltaik sowie Wasser- und Windkraft

Keine Benachteiligung von Pistengeräten beim Einsatz von Biokraftstoffen

Durch den Einsatz von hochwertigem HVO kann der CO₂-Ausstoß von Pistengeräten um bis zu 90% reduziert werden. Der Einkauf von HVO für Pistengeräte ist für Seilbahnunternehmen teurer als der von fossilem Diesel. Im Gegensatz zum Straßenverkehr kann der In-Verkehr-Bringer bei HVO für Pistengeräte keine Anrechnung für die Substitutionsziele gemäß KVO vornehmen.

UVP-Verfahren

Unsere Forderungen zu den UVP-Verfahren umfassen die Einschränkung des Untersuchungsrahmens (Scoping), um die Zielgerichtetheit der Prüfungen zu erhöhen. Zudem fordern wir eine Missbrauchsaufsicht für NGOs, um sicherzustellen, dass diese ihre Beteiligungsrechte nicht missbräuchlich nutzen. Schließlich setzen wir uns für die

Rücknahme der überschießenden Regelung zu Speicherteichen von Beschneiungsanlagen in Anhang 1, Ziffer 12, ein, um praxisgerechtere Bedingungen zu schaffen.

Natura 2000-Schutzgebiete

Die Ausweisung von neuen Schutzgebieten sollte nur im Einvernehmen mit der Seilbahnwirtschaft und mit Rücksicht auf das zukünftige Entwicklungspotenzial bestehender Skigebiete erfolgen.

19. Fahrschulen fördern

I. Hintergrund & allgemeine Anmerkungen

Fahrschulen tragen maßgeblich zur Verkehrssicherheit bei, indem sie sicherstellen, dass neue Fahrer gut ausgebildet sind und die Verkehrsregeln kennen. Um weiterhin eine zeitgerechte und qualitative Ausbildung garantieren zu können, gehören einzelne Aspekte der Ausbildung modernisiert.

II. Konkrete Vorschläge

Schadloshaltung der Fahrschüler:innen

Wir fordern die Schadloshaltung der Fahrschüler für den Fall der Schließung einer Fahrschule während der Ausbildung. Dies soll durch Kostentragung der noch nicht konsumierten Ausbildung durch einen beim Fachverband der Fahrschulen eingerichteten Fonds gewährleistet werden. Fahrschüler:innen würden einen geringen Versicherungsbeitrag in den Fonds einzahlen und im Konkursfall ihre bezahlten Leistungen bei anderen Fahrschulen in Anspruch nehmen.

Weiterentwicklung der Fahrsicherheitstrainings

Das Fahrsicherheitstraining sollte modernisiert werden, durch Neuerungen bei den Anforderungen für Fahrsicherheitstrainingsplätze sowie bei der Zertifizierung von Instruktoren (Fahrsicherheitstrainern).

Qualitätssteigerung bei der zweiten Phase der Führerscheinausbildung

Durch neue Inhalte bei der 1. Perfektionsfahrt (Assistenzsysteme, Elektromobilität) soll eine Qualitätssteigerung bei der zweiten Phase der Führerscheinausbildung bewirkt werden.

Feedbackfahrt für Senior:innen mit empfehlendem Charakter

Bei der Umsetzung der - noch nicht final beschlossenen - EU-Führerschein-Richtlinie, soll jeder Gestaltungsspielraum genutzt werden und anstelle verpflichtender Gesundheitsuntersuchungen für ältere Lenker:innen eine Feedbackfahrt mit Fahrlehrer:in eingeführt werden. Bei dieser Fahrt erhielten ältere Lenker:innen unmittelbares Feedback zu ihren Fähigkeiten und Verhaltensweisen. Auch die Verwendung von (neuen) Assistenzsystemen kann bei der Straßenfahrt geschult werden. Ab 75 Jahren sollte die Feedbackfahrt freiwillig erfolgen, ab 80 Jahren verpflichtend.

Ärztliche Untersuchung für LKW und Bus-Lenker:innen alle fünf Jahre

Bei C und D-Führerscheinen ist eine „ärztliche Untersuchung“ im 5 Jahres-Rhythmus bereits vorgesehen. Wobei dieser Rhythmus ab dem 60. Lebensjahr auf alle zwei Jahre verkürzt wird. Dies ist aus Sicht der Verkehrssicherheit nicht notwendig, weshalb wir eine Angleichung an den 5-Jahres-Rhythmus fordern.

I. Hintergrund & allgemeine Anmerkungen

Für eine effizientere Nutzung des Verkehrsträgers Straße schlagen wir eine Reihe von Vereinfachungen vor.

II. Konkrete Vorschläge

Abschaffung des Nacht 60er

Siehe [Punkt 4. Effiziente Nutzung der Infrastruktur](#).

Abstellen eines Anhängers ohne Zugfahrzeug

Wir fordern die Möglichkeit einen Anhänger ohne Zugfahrzeug bis zu 72 Stunden, zumindest auf den Parkplätzen im Autobahn- und Schnellstraßennetz abstellen zu können. Dadurch wird eine effiziente Nutzung von Parkflächen ermöglicht. Außerdem können Unternehmen Kosten sparen, da Zugfahrzeuge nicht unnötig blockiert werden und für andere Aufgaben verfügbar bleiben.

Anpassung der StVO an die Erfordernisse der Taxi- und Mietwagenbranche

Ein- und Aussteigen lassen von Kunden in Halteverbotszonen; Befahren von Fußgängerzonen für Besorgungs- und Botenfahrten; Nutzung von Behindertenparkplätzen zum Ein- und Aussteigen von blinden Kunden; Ausnahme vom Halte-/Parkverbot für Vertragspartner der Sozialversicherungsträger im Zuge von „Krankenbeförderungen“

Bundesweit einheitlicher Dienstaussweis für Sondertransportbegleiter

Es bedarf einer Harmonisierung der Sondertransportbegleitvorschriften (§ 97 StVO) für eine österreichweite Geltung von Ausweisen für Straßenaufsichtsorgane. Für Sondertransportbegleiter sollte es österreichweit einen einzigen Dienstaussweis sowie ein österreichweit einheitliches Abzeichen geben. Das würde weniger Bürokratie sowohl für die Unternehmer als auch für die Behörden bedeuten.

Verkürzung des Wochenendfahrverbots

Der Samstag ist in vielen Bereichen (z.B. Handel) ein regulärer Werktag mit Öffnungszeiten bis ca. 18 Uhr. Ebenso werden so den Fahrer:innen längere Zeitfenster der Heimfahrt ermöglicht. Daher regen wir folgende Gesetzesänderung an: „An Sonntagen und gesetzlichen Feiertagen von 00 Uhr bis 22 Uhr ist das Befahren von Straßen mit Lastkraftwagen mit Anhänger verboten, wenn das höchste zulässige Gesamtgewicht des Lastkraftwagens oder des Anhängers mehr als 3,5 t beträgt.“

Abschaffung des Fahrverbotkalenders

Gänzlicher Entfall des jährlich wiederkehrenden Fahrverbotkalenders aufgrund der nicht erwiesenen positiven Auswirkung auf das Verkehrsgeschehen in den Sommer- sowie in den Wintermonaten. Dieser stellt eine unzureichend argumentierte Bürde für die heimische Wirtschaft, zu Gunsten des ausländischen Pkw-Transitverkehrs, dar.

I. Hintergrund & allgemeine Anmerkungen

Die österreichische Umsetzung der Wegekostenrichtlinie stellt eine erhebliche finanzielle Belastung für unsere Unternehmen dar und schwächt damit insbesondere die Wettbewerbsfähigkeit der österreichischen Verkehrswirtschaft. Mauterhöhungen verstärken die bereits bestehenden Belastungen durch Spritpreis, CO₂-Bepreisung und steigende Personal- und Materialkosten weiter.

II. Konkrete Vorschläge

Streichung der Verpflichtung zur Valorisierung und Senkung der Infrastrukturkosten

Um in den kommenden Jahren eine signifikante Kostensteigerung durch Inflation und Erhöhung der CO₂-Tarife zu verhindern, sollte zumindest bis 2029 von einer Valorisierung abgesehen werden. Wir erneuern auch unsere langjährige Forderung nach einer generellen Streichung der Verpflichtung zur jährlichen Inflationsanpassung der Tarife. Dies gilt umso mehr, als wir von einer Überzahlung bei der Infrastrukturkostenmaut ausgehen. Wir fordern daher auch eine signifikante Senkung der Infrastrukturkosten.

Zweckwidmung eines Teils der externen Kosten für Straße

Seit Jahren werden große Überschüsse aus Mauteinnahmen lukriert, die eigentlich zur Deckung der Ausgaben für den Bau, Ausbau und Betrieb des hochrangigen Straßennetzes vorgesehen wären. Angesichts diverser notwendiger Sanierungen sollten daher die genau diese Überschüsse nun zweckgemäß verwendet werden.

Weiters erinnern wir an die in der Vergangenheit vom BMK zugesagte Teilverwendung der Einnahmen aus externen Kosten in Form von Fördermaßnahmen für Aus- und Weiterbildung bzw. der Anschaffung von Fahrzeugen im Schwerverkehrsbereich. Dies wäre gerade jetzt von besonderer Bedeutung, da die Kompensation für Unternehmen durch die Tarifstützung von EURO 6 Fahrzeugen in Form des Ökologisierungsbonus weggefallen ist. So könnten zB. solche Fördergelder im Aus- und Weiterbildungsbereich verwendet werden, um dem akuten Fahrer:innenmangel entgegenzuwirken, um die erhöhten Anschaffungskosten von Fahrzeugen mit moderner Technologie ein wenig abzufedern bzw. die vorgeschriebene Umrüstung auf SMART Tacho 2 zu fördern.

Open Book Kalkulation: Transparenz und Fairness bei Berechnung

Da die Berechnung der Mauttarife nicht transparent bzw. schwer nachvollziehbar ist, wäre eine verständliche Darstellung der Berechnungsmethode, insbesondere für die Infrastrukturkosten notwendig. Wir fordern daher die Schaffung eines transparenten, auf Kosten basierenden Mautsystems auf Autobahnen und Schnellstraßen („Open book Kalkulation“).

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 Rücksicht auf die Art des getankten Kraftstoffes genommen werden, sodass alternative Kraftstoffe wesentlich

entlastet werden (dieser Punkt wird auch in unserem [EU-Positionspapier](#) in Punkt 11 behandelt).

22. Abschaffung von Gold plating

I. Hintergrund & allgemeine Anmerkungen

Europas Unternehmen sehen sich bereits jetzt mit einer Vielzahl von komplexen Regulierungen und bürokratischen Anforderungen konfrontiert. Zusätzlich leiden Österreichs Unternehmen an der Praxis des Gold plating bei der Umsetzung europarechtlicher Vorgaben, sodass sie weiteren unnötigen bürokratischen Belastungen ausgesetzt sind.

II. Konkrete Vorschläge

Ausdehnung der Gültigkeit der Gemeinschaftslizenz

Wir fordern die Abschaffung der in § 6 Güterbeförderungsgesetz zusätzlich zur EU-Gemeinschaftslizenz vorgesehenen Mitführverpflichtung der beglaubigten Abschrift der Konzessionsurkunde für den grenzüberschreitenden Verkehr.

Einführung von Rehabilitierungsmaßnahmen

Wir fordern die Einführung von Rehabilitierungsmaßnahmen im Gelegenheitsverkehrsgesetz, Güterbeförderungsgesetz und Kraftfahrliniengesetz: Unternehmer:innen müssen die Möglichkeit haben, Maßnahmen zu setzen, um ihre Zuverlässigkeit wiederherzustellen.

Keine Übererfüllung von EU-Vorgaben

Die Übererfüllung der europarechtlichen Vorgaben wie z.B. nationale Übererfüllung der EU-Verordnungen zu Passagier- und Fahrgastrechten gehört abgeschafft.

Anpassung von nationalen Vorschriften, ohne EU-Vorgabe

- ❖ Keine verpflichtende Bestellung von Eisenbahnaufsichtsorganen: Stattdessen sollte eine Kann-Bestimmung eingeführt werden, da die verpflichtende Bestellung eines Eisenbahnaufsichtorgans zulasten der heimischen Eisenbahnunternehmen geht.
- ❖ Entfall der Genehmigungspflicht für die allgemeinen Anordnungen an Eisenbahnbedienstete für Unternehmen, die ein dem EisbG entsprechendes Sicherheitsmanagementsystem eingerichtet haben.

Weitere Forderungen zur Abschaffung von Gold Plating

- ❖ Keine weiteren Verschärfungen der Grenzwerte für Schallemissionen im Bereich der Luftfahrt, da dies derzeit technisch nicht möglich ist;
- ❖ Restriktive Umsetzung der Vorgaben der EU-Lieferketten-RL;
- ❖ kein Gold Plating bei der Bürokratie für den Fahrtauglichkeitstest (EU FS-RL).

23. Gewichte und Abmessungen

I. Hintergrund & allgemeine Anmerkungen

Auf EU-Ebene wird die Richtlinie über Gewichte und Abmessungen überarbeitet, mit dem Hauptziel, das zulässige Gesamtgewicht für emissionsfreie Fahrzeuge, um das Gewicht

alternativer Kraftstofftechnologien zu erhöhen. Wir begrüßen dieses Vorhaben und regen an, dass sich Österreich in Brüssel für weitere Verbesserungen einsetzt (dieser Punkt wird auch in unserem [EU-Positionspapier](#) in den Punkten 25 und 26 behandelt), da die gegenwärtige Transportpraxis zeigt, dass Anpassungen der höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte von Lkw und Bussen zur Effizienzsteigerung nötig sind.

II. Konkrete Vorschläge:

Streichung der 100 km-Grenze für 44t beim Rundholz- und Rohmilchtransport

Streichung der 100 km-Grenze für 44 t beim Transport von Rundholz aus dem Wald oder bei der Sammlung von Rohmilch bis zum nächstgelegenen technisch geeigneten Verladebahnhof oder zu einem Verarbeitungsbetrieb, da es sich nicht um verlagerbare Verkehre handelt.

Abstellung auf höchste technisch mögliche Achslast statt höchste zulässige Achslast

Bei Einhaltung des höchstzulässigen Gesamtgewichts soll bei der Festlegung der Achslast auf die Achshöchstlast, also die vom Erzeuger angegebene höchste technisch mögliche Achslast, abgestellt werden und nicht wie derzeit auf die höchste zulässige Achslast.

Erhöhung bzw. Angleichung der Längenmaße von Doppelgelenkbussen und Bussen mit Anhänger an überlange Doppelgelenk-O-Busse (25m)

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

Durch das höhere Eigengewicht von elektrisch betriebenen leichten Nutzfahrzeugen kommt es entweder zur Reduktion der Nutzlast oder zur Überschreitung der 3,5t Grenze. Dies hätte jedoch massive Auswirkungen. So würde eine Überschreitung von 3,5t nach dem Güterbeförderungsgesetz eine Konzession voraussetzen und dies lediglich aufgrund des höheren Eigengewichts eines Fahrzeugs mit alternativem Antrieb. Damit der Einsatz von e-Kleintransportern deshalb für Unternehmen nicht zum Nachteil wird, ist gesetzlich sowohl auf nationaler als auch auf EU-Ebene dringend Ausgleich zu schaffen.

Wir fordern daher national eine rasche Anpassung aller relevanten Gesetze (z.B. GüterbefG, KFG, StVO) in Bezug auf das Gewicht solcher Fahrzeuge mit alternativen Antrieben in Analogie zu den Bestimmungen des Führerscheingesetzes (Erhöhung auf 4,25t), sodass hier keine Benachteiligung aufgrund des höheren Eigengewichts erfolgt.

Einführung von Lang-Lkw nach deutschem Vorbild mit einem hzG von 40t

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 53 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.

Auch die Maße für Autotransporter sollten angepasst werden. Wenn diese beispielsweise um lediglich 60 cm verlängert werden, könnten 2 Fahrzeuge mehr transportiert werden.

Maße von Sattelschleppern

Weiters sollten Veränderungen bei den Maßen von Sattelschleppern vorgenommen werden, damit diese mit aerodynamischen Bauteilen versehen werden können, wodurch ein weiterer Beitrag für die Erreichung der Klimaziele geleistet würde.

Erhöhung hzG bei Kran-/Greifarm-, Kippfahrzeugen

Zur Vermeidung einer Beeinträchtigung der Nutzlast ist das gemäß der Regelung für Saug-Druck-Tankfahrzeuge (§4 Abs 7lit. b KFG) höchstzulässige Gewicht bei Kran-/Greifarm-, und Kippfahrzeugen zu erhöhen.

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

44 t hzG für Mineralöltransporte.

24. Mobilität im ländlichen Raum

I. Hintergrund & allgemeine Anmerkungen

Die Integration von bedarfsorientierten Verkehrsangeboten in die ÖPNV-Finanzierung ist ein wichtiger Schritt zur Verbesserung der Mobilität im ländlichen Raum.

II. Konkreter Vorschlag

Integration von bedarfsorientierten Verkehrsangeboten

Anbieter von bedarfsorientierten Verkehrsangeboten sind als Partner in die ÖPNV-Finanzierung aufzunehmen. Der Zugang für öffentliche Förderungen von Mobilitätslösungen (zB für Betriebskostenschüsse oder Investitionen) wird für die gewerbliche Personenbeförderung ermöglicht. Unter diesen Voraussetzungen kann das Gewerbe Mobilität im ländlichen Raum mit „Tür zu Tür“ Service bzw. als ÖPNV-Ersatz garantieren. Modelle wie zB „Gemeindebusse“ mit ehrenamtlichen Mitarbeitern werden damit überflüssig.

Digitalisierung & Innovation

25. Digitalisierung

I. Hintergrund & allgemeine Anmerkungen

Die Digitalisierung bietet der Verkehrsbranche die Möglichkeit, ihre Effizienz, Sicherheit und Nachhaltigkeit zu steigern. Durch den Ausbau der digitalen Infrastruktur, einer flächendeckenden Breitbandversorgung entlang der Schienenwege, einer zentralen Erfassung von Fahrverboten und der Einführung einer Datenbank für mitzuführende Dokumente im Straßenverkehr können sowohl Kosten als auch Zeit gespart werden.

II. Konkrete Vorschläge

Verbesserung der digitalen Infrastruktur (Breitbandausbau, 5G)

Wir unterstützen die Bemühungen der Regierung, den Breitbandausbau voranzutreiben. Zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene muss auch entlang der Schienenwege eine flächendeckende Breitbandversorgung sichergestellt werden.

Fahrverbote digitalisiert und zentral erfassen

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

Datenbank für mitzuführende Dokumente im Straßenverkehr (One-stop-shop)

Österreich sollte sich in Brüssel dafür einsetzen, dass ein europäischer "One-Stop-Digitalshop", in dem fahrzeugbezogene Dokumente zentralisiert gespeichert und abgerufen werden können, eingeführt wird (dieser Punkt wird auch in unserem [EU-Positionspapier](#) in Punkt 21 behandelt) .

C95/D95 als Computerprüfung in Fahrschulen

Um bürokratischen Aufwand einzusparen, sollte die Prüfung für den C95/D95-Schein zeitgemäß als Computerprüfung in Fahrschulen absolviert werden können. Derzeit findet der Multiple Choice Test der theoretischen Grundqualifikationsprüfung auf einem Papierfragebogen statt. Künftig soll dieser auch als Computerprüfung (mittelfristig auch in der Fahrschule ergänzend zur Landesregierung) absolviert werden können (gemeinsam mit der theoretischen Führerscheinprüfung). Die Bewertung des Tests soll weiterhin der Prüfungskommission vorbehalten sein.

Digitale Frachtpapiere

Die Schaffung einheitlicher, europaweiter, digitaler Frachtpapiere als alternative Zusatzmöglichkeit zur Papierform könnte Kosten sparen und wäre zeiteffizienter.

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. Österreich sollte sich daher in Brüssel für eine gänzliche Abschaffung des EU-Fahrtenhefts einsetzen (dieser Punkt wird auch in unserem [EU-Positionspapier](#) in Punkt 21 behandelt).

Ausfuhrbescheinigung des Spediteurs für Umsatzsteuerzwecke

Das österreichische Umsatzsteuerrecht sieht die Führung des Nachweises der umsatzsteuerbefreiten Drittlandlieferung oder der innergemeinschaftlichen Lieferung durch Bescheinigungen des Spediteurs vor. Diese Bestätigung muss dem Ausführer in Papierform vorliegen. Hier könnte eine elektronische Übertragung des Dokuments sowohl für die Ausführer als auch für die Speditionswirtschaft eine erhebliche Entlastung des bürokratischen Aufwands bewirken.

26. Green Logistics

I. Allgemeine Anmerkungen und Vorschläge

Durch gezieltere Förderung innovativer Logistik soll Österreich zu einem Vorreiter in der EU werden. Um Schadstoffemissionen weiter reduzieren zu können und zugleich wettbewerbsfähig zu bleiben, ist es seitens der öffentlichen Hand notwendig, innovative Lösungen (Green Logistics) stärker und gezielter zu fördern. Beispiele dafür sind u.a. die Unterstützung von Innovationen bis zur Marktreife, Förderung alternativer Antriebstechnologien Marktreife (siehe [Punkt 4. Defossilisierung](#), verbesserte Aerodynamik, erleichterte Typisierung und die Förderung von City Logistik-Konzepten.

Bei der Notwendigkeit, aufgrund der Erreichung von Klimazielen, im Verkehr CO₂-Einsparungen zu erzielen, spielt für uns die Optimierung von Fahrzeugabmessungen eine wichtige Rolle (siehe [Punkt 23. Gewichte und Abmessungen](#)).

27. Automatisiertes Fahren

I. Hintergrund & allgemeine Anmerkungen

Automatisiertes Fahren birgt verkehrsträgerübergreifendes Potenzial für eine effizientere Mobilität. Allerdings benötigen die Verkehrsunternehmen die passenden Rahmenbedingungen um Test durchzuführen und Daten und Erkenntnisse zu sammeln.

II. Konkrete Vorschläge

Testumgebungen für innovative Dienstleistungen in der Luftfahrt ermöglichen

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

Automatisierung im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)

Die Automatisierung soll auch im Bereich von Straßenbahnen und U-Bahnen vorangetrieben werden, wie bspw. durch Systemumstellungen auf automatisierten Betrieb bei bestehenden Linien sowie durch Umsetzung weiterer Teststrecken für automatisiertes Fahren im Linienverkehr.

Automatisiertes Fahren - Gesamtkonzept für Zukunft der Taxi-Branche entwickeln

Österreich stellt derzeit schon Teststrecken für automatisiertes Fahren zur Verfügung. Diese Entwicklung sollte von der öffentlichen Hand nun weitergeführt werden. Zahlreiche Verkehrsunternehmen sind bereit, mittels ihrer Fahrzeuge Daten zu sammeln, die auf einer zentralen öffentlichen Plattform gesammelt und zur Verarbeitung zur Verfügung gestellt werden können. Dies ermöglicht die Entwicklung von anwendergerechten Tools unter fairen Wettbewerbsbedingungen. Allerdings bedarf es eines Gesamtkonzepts zu den Auswirkungen „autonomer Personenbeförderungen mit PKW“ um geeignete Strategien zur Erhaltung der Wettbewerbsfähigkeit der Taxi-Branche zu entwickeln. Insbesondere Fragen der Veränderung der Beschäftigung, versicherungsrechtliche Fragen und Fragen von Marktveränderungen und -konsolidierung sind zu klären.

28. Förderung von Innovationen im Schienengüterverkehr

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 reaktivierte 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.

Aus diesen Gründen sollte sich Österreich auf EU-Ebene dafür einsetzen, unternehmensverträgliche Rahmenbedingungen bei der Einführung geschaffen werden (dieser Punkt wird auch in unserem [EU-Positionspapier](#) in Punkt 32 behandelt).

Nationale Vorschriften und Initiativen, die der Vereinheitlichung (europäischer) Standards entgegenstehen (z.B. Umsetzungsgeschwindigkeit der ETCS-Implementierung etc.) und österreichische Unternehmen belasten, sowie nationale Alleingänge sollten jedenfalls vermieden werden.

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.

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. Unsere Unternehmen sind auf allen Verkehrsträgern unterwegs und beschäftigen über 230.000 Arbeitnehmer:innen. Die Bruttowertschöpfung beträgt jährlich 15 Milliarden Euro.