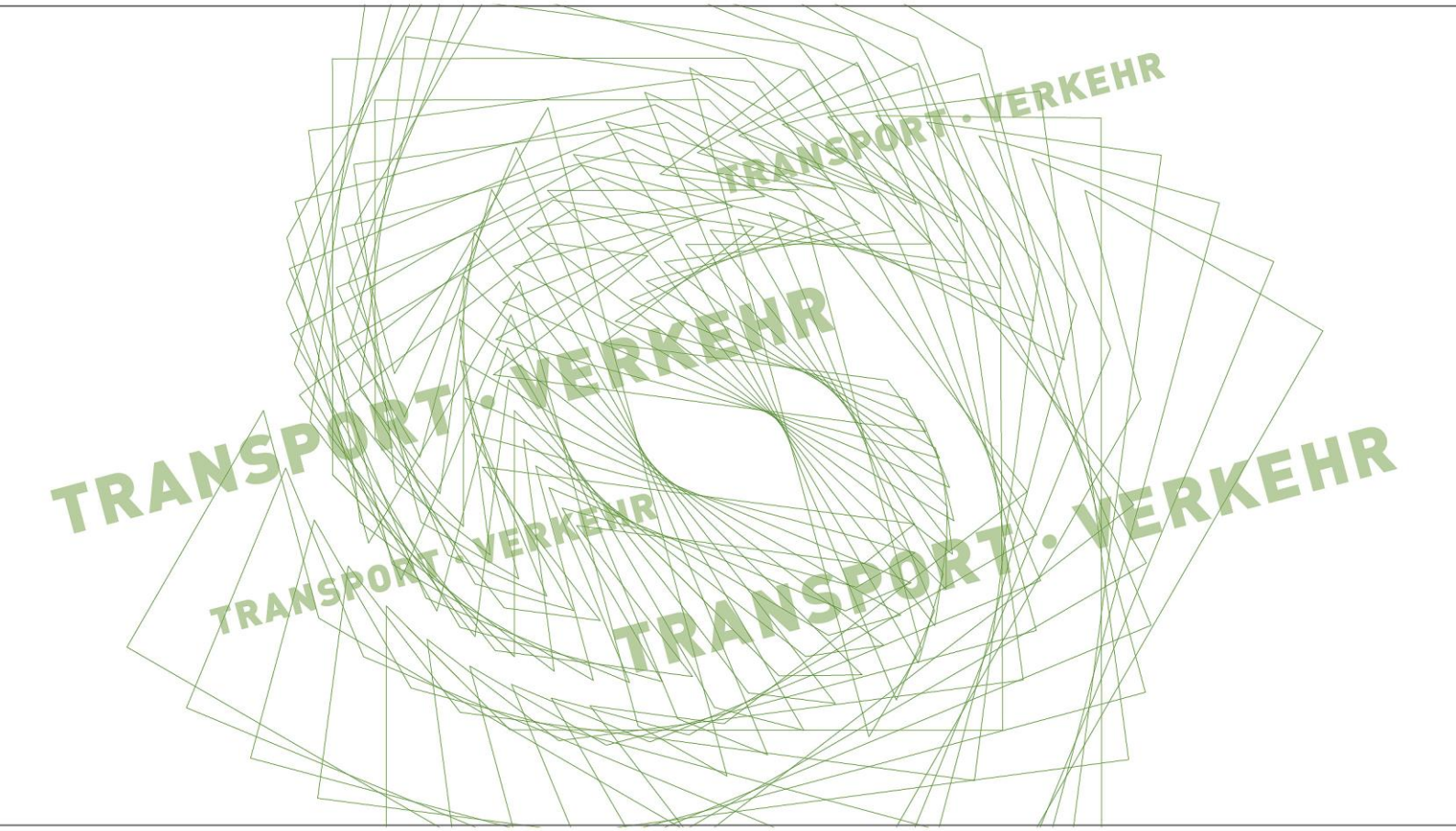
WKO
TRANSPORT · VERKEHR



FORDERUNGSPROGRAMM

der Bundesparte Transport und Verkehr

April 2013

Unser Land fährt gut. TRANSPORT • VERKEHR

KURZFASSUNG: Seite 3 – 7

Übersicht zentraler Forderungen

ALLGEMEINES

- **Anerkennung der Leistungen und Bedeutung der Verkehrswirtschaft**

- **Aktive Einbeziehung der Verkehrswirtschaft bei geplanten Neuerungen bzw. gesetzlicher Änderungen**

- **Ganzheitlicher, verkehrsträgerübergreifender „Masterplan" zur Bewältigung der künftigen Anforderungen an die Mobilität der Menschen und Güter für den Standort Österreich**
  Der Gesamtverkehrsplan des BMVIT bietet eine Grundlage und Basis für einen Dialogprozess mit der Verkehrswirtschaft, in der Folge bedarf es der Erarbeitung konkreter Maßnahmen und Lösungen.

- **Senkung der Steuerbelastung und damit Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit der Verkehrswirtschaft**

LUFTFAHRT

- **Abschaffung der Flugabgabe in Österreich**

- **Zügige Umsetzung des Single European Sky** („einheitlicher europäischer Luftraum")

- **Ausbau der 3. Piste/Flughafen Wien**
  Innerhalb Europas spielen Kapazitätsprobleme aufgrund des gesteigerten Luftverkehrsaufkommens eine immer größere Rolle. Der Flughafen Wien hat Ausbaupotential, eine Erweiterung würde seitens der Branche begrüßt werden.

- **Durchführung der Maßnahmen der „Road Map Luftfahrt"**
  Die Road Map für die Luftfahrt als allumfassendes strategisches Konzept wurde erstellt, um den optimalen Ausbau der Verkehrsinfrastruktur für eine Gesamtoptimierung des Wirtschaftsstandortes Österreich und eine wettbewerbsfähige Entwicklung der österreichischen Luftfahrt im Rahmen einer gesamteuropäischen Verkehrspolitik zu garantieren. Nun müssen die beschlossenen Maßnahmen umgesetzt werden.

- **Emissionshandel Luftfahrt:**
  Durch die Einbeziehung der Luftfahrtindustrie in den europäischen Emissionshandel sind die in Europa angesiedelten Airlines einem massiven Konkurrenzdruck unterworfen. Wettbewerbs- aber auch Umweltgesichtspunkte sprechen für ein globales Emissionshandelssystem.

FAHRSCHULEN

- Beibehaltung des derzeitigen Modells eines qualifizierten Berufszugangs zum Fahrschulunternehmer
- Modernisierung der theoretischen Führerscheinausbildung und Theorieprüfung
- Etablierung eines Qualitätsmanagementsystems bei den Fahrschulen

ÖPNRV

- **Förderung des öffentlichen Personennah- und -regionalverkehrs** und dessen verstärkter Ausbau

SCHIENE

- **Höhere Infrastrukturfinanzierung bei Privatbahnen und städtischen Nahverkehrsunternehmen**
  Wir fordern zusätzlich die Herstellung gleicher Rahmenbedingungen bei der Infrastrukturfinanzierung/-erhaltung zwischen Privatbahnen und ÖBB. Die verlässliche Infrastrukturfinanzierung durch Sicherung langfristiger Investitions- und Erhaltungsprogramme mit einer zusätzlichen **Verankerung eines Rechtsanspruches** (zB im Privatbahngesetz) ist unbedingt nötig. Ebenso ist bei der Infrastrukturfinanzierung sicherzustellen, dass die Erhaltung bestehender Strecken nicht zu Lasten von Neubauvorhaben vernachlässigt wird.
- Verstärkte Förderung der **Anschlussbahnen**
- Änderung des **Energieabgabenvergütungsgesetzes** in der Form, dass dieses wieder in der Fassung des BGBl. Nr. 92/2004 gelten soll, wonach ein wesentliches Kriterium für den Anspruch auf Vergütung die Verwendung **für betriebliche Zwecke** ist.
- **Förderung lärmarmer Güterwaggons**
- **4. EU-Eisenbahnpaket:**
  - Im Hinblick auf das 4. EU-Eisenbahnpaket muss die Integration bei kleineren und mittleren Eisenbahnunternehmen möglich bleiben, um den Aufbau paralleler und teurer Strukturen in Betrieb und Infrastruktur zu vermeiden
  - Keine Überforderung rein national tätiger Unternehmen durch Interoperabilitätsanforderungen:
  - Der Rechtsrahmen der EU (VO (EG) Nr. 1370/2007) über öffentliche Personenverkehrsdienste auf der Schiene und Straße muss den Nationalstaaten unter Wahrung der Subsidiarität die Wahlfreiheit für eine Direktvergabe oder eine Ausschreibung beim öffentlichen Personenverkehr ermöglichen.

SCHIFFFAHRT

- Unterstützung und Umsetzung des **Nationalen Aktionsplans für die Binnenschifffahrt** im Bereich Infrastruktur:
  Beseitigung der nautischen Engpässe auf der österreichischen Donau: Dies beinhaltet ein Vorantreiben der Umsetzung des Flussbaulichen Gesamtprojekts Donau unter Berücksichtigung der Erkenntnisse aus dem Pilotversuch Bad Deutsch-Altenburg, wobei die nautischen Auswirkungen der gewählten Methode auf die Schifffahrt oder „die Auswirkungen der gewählten Methode im Pilotprojekt Bad Deutsch Altenburg vor, während und nach Durchführung des Naturversuches“ zu überprüfen sind.
  Es besteht die Gefahr, dass dringend notwendige Maßnahmen zur Erhaltung der Schiffbarkeit (zu der Österreich auf Grund internationaler Vereinbarungen verpflichtet ist) nicht rechtzeitig erfolgen und auch die bereits zugesagten EU-Kofinanzierungsmittel verloren gehen. Weiters wird die Umsetzung des optimierten Schleusenrevisionsplans gefordert, um Schleusensperrzeiten infolge von Wartungsarbeiten möglichst in der Schifffahrts-Nebensaison durchzuführen. Damit können Wartezeiten vermieden werden.
  Ebenso wird die Erstellung eines Entwicklungs- und Investitionsstrategie der österreichischen Donauhäfen und -ländern gefordert, da die Binnenschifffahrt auch durch wassernahe Industrie und Betriebsansiedlungen ihr Gütervolumen steigern kann.
- **Flottenförderprogramm**
  Durch gezielte Forschungs- und Förderschwerpunkte sollte ein vorzeitiger Umstieg auf die neuste Schiffstechnologie ermöglicht werden. Die Leistungs- und Wettbewerbsfähigkeit der heimischen Schifffahrt könnte somit erhöht werden.

- **Entbürokratisierung der Beschäftigung von qualifiziertem ausländischem Personal** auf österreichischen Schiffen.

- **Zukünftige Herausforderungen gemeinsam bewältigen**
  Um in Zukunft wirtschaftlich erfolgreich zu sein, muss in die Ausbildung junger Menschen einschließlich einer attraktiveren Darstellung des Schifferberufes sowie in die Modernisierung der Schiffsflotte investiert werden. Dies kann jedoch nur durch Impulsförderungen der öffentlichen Hand erfolgen, da die einzelnen Schifffahrtsunternehmen dazu alleine nicht in der Lage sind.

SEILBAHNEN

- **Schulskikursförderung**
  Maßnahmen auf nationaler Ebene zur Forcierung von Wintersportwochen in den Schulen.

- **Sicherung der klimaverträglichen Entwicklung des Wintertourismus**
  Förderungen zur energietechnischen Verbesserung von Beschneiungsanlagen, Aufstiegshilfen und Pistengeräten.

- **UVP-Verfahren**
  Rahmenbedingungen für die Branche verbessern, Gesetz vereinfachen und Genehmigungsverfahren kalkulierbarer und überschaubarer gestalten sowie maßvolle Kumulationsbestimmungen in der Praxis.

STRASSENVERKEHR

- Senkung bestehender bzw. Vermeidung zukünftiger Gebühren zur Herstellung von Wettbewerbsgleichheit mit EU- Mitbewerbern:

  - **Keine Erhöhung der fahrleistungsabhängigen Maut**
  - Sicherstellung der **Aufkommensneutralität** bei der „Ökologisierung der Maut“:
  - **Eigene Mautkategorie für Busse**
  - **Anlastung externer Kosten nur im EU-Gleichklang:** Den einzelnen EU-Mitgliedstaaten wird es aufgrund der letzten Novelle der „EU-Wegekosten-Richtlinie“ ermöglicht, zusätzlich zu Infrastrukturkosten auch bestimmte „externe Kosten“ (Luftverschmutzung, Lärm) über Lkw-Maut-Gebühren einzuheben. Zur Vermeidung von Staus sind zeitliche Mauttarif-Differenzierungsmöglichkeiten vorgesehen. Der aufgrund des hohen Mauttarif-Niveaus bereits bestehende Wettbewerbsnachteil für die österreichischen Unternehmen würde sich durch die Anlastung externer Kostenfaktoren weiter vergrößern. Zudem würde sich die Komplexität der Tarifberechnung für die Unternehmen erhöhen. Alleingänge Österreichs bei der Erhöhung der fahrleistungsabhängigen Mauttarife am hochrangigen Straßennetz werden abgelehnt.

- Senkung der Steuerbelastung:

  - Schaffung einer **variablen Mineralölsteuerrückvergütung** im gewerbsmäßigen Verkehr, um starke Erhöhungen beim Dieselpreis auszugleichen und die Planungssicherheit für Unternehmen zu erhöhen.
  - Senkung der Kfz-Steuer auf EU-Mindestniveau
  - Wiedereinführung der Zweckbindung der Mineralölsteuer

- **Herstellung von Wettbewerbsgleichheit mit Mitbewerberländern** auch in anderen Bereichen (zB in Bezug auf Gewichtstoleranzen und europäische Toleranzregelungen im Strafvollzug (va EU-Leitlinien); Abgehen von rigoroser Bestrafung auch bei „Bagatelldelikten“ und verstärkter Einsatz von Ermahnungen in der Verwaltungsstrafpraxis).

- **IG-L**
  Aufrechterhaltung der Bundeskompetenzen für Ausnahmen, um unterschiedliche Zugangsbestimmungen in Umweltzonen zu verhindern

- **Kabotage:** Solange es EU-weit keine einheitlichen wirtschaftlichen und sozialen Rahmenbedingungen im Hinblick auf das Transportgewerbe gibt, lehnen wir eine weitere Liberalisierung der Kabotage grundsätzlich ab. Zudem sind die derzeitigen Kontrollmechanismen nicht ausreichend – dh die Kontrolle unbefugter Kabotage muss unbedingt ausgeweitet werden. Die zuständigen Behörden sind angehalten, durch entsprechende Schulungen und Anweisungen sicherzustellen, dass die korrekte Ausübung der Kabotage auf Basis der europarechtlichen Vorgaben auch wirksam kontrolliert wird.

- **Attraktivierung und praxisnähere Gestaltung der Grundqualifikation und Weiterbildung für Bus- und Lkw-Lenker**
  Wir fordern eine bundesweite Förderung der gesamten Ausbildungskosten für C und D Lenker, um die Berufswahl für den Beruf des Lkw- oder Bus-Lenkers attraktiver zu machen. Außerdem fordern wir die Erleichterung des Erwerbs der Berufskraftfahrer-Grundqualifizierung z.B. durch Ablegung von theoretischen Prüfungsteilen gemeinsam mit Führerscheinprüfungen, mehr Prüfungsterminen, kürzeren Anmeldefristen.

- **Einführung von Rehabilitierungsmaßnahmen** im Gelegenheitsverkehrsgesetz, Güterbeförderungsgesetz und Kraftfahrliniengesetz zum Erhalt/Wiedererlangung der Zuverlässigkeit.

- Bundesweite **Investitionsförderung von besonders umweltfreundlichen Fahrzeugen bzw. Fahrzeuge der jeweils letzten Schadstoffgeneration in Höhe der Differenzkosten.**

- Verstärkte Harmonisierung von Gesetzgebung und Vollziehung mit dem Ziel der **Rechtssicherheit bei Kontrollen** (zB klare gesetzliche Vorgaben betreffend Mitführverpflichtung von Lenkern).

- **Einheitliche Regelungen bei den Lkw-Fahrverboten in ganz Österreich**
  - bundesweite Koordinierung von Lkw-Fahrverboten, rechtzeitige Einbindung der Wirtschaft vor Erlassung eines Fahrverbots, mehr Flexibilität bei der vorübergehenden Aufhebung eines Fahrverbots bei unvorhergesehenen Ereignissen (z.b Ermöglichung des Ausweichens auf das niederrangigere Straßennetz bei Unfällen, Bauarbeiten,…).
  - Erlassung von Fahrverboten nur nach einem objektivierten, bundesweit koordinierten Verfahren.
  - Harmonisierung des Wochenend- und Feiertagsfahrverbots mit Nachbarländern bzw. Start einer Initiative für eine einheitliche Regelung in Europa.
  - Tiroler Nachtfahrverbot gem. IG-L- Ausnahme für umweltfreundliche Lastkraftwagen: Fahrzeuge, die den geltenden oder künftigen Stand der Technik bei den Abgasemissionen erfüllen, sollen auch künftig vom Fahrverbot ausgenommen werden um ein durchgängiges Befahren der A12 in der Nacht zu ermöglichen.
  - Fahrten mit Kraftfahrzeugen im Vor- und Nachlauf des kombinierten Verkehrs sollten von den Fahrverboten gemäß IG-L ausgenommen werden.
  - Die Voraussetzung der „erheblichen“ (wirtschaftlichen) Nachteile für die Erteilung von individuellen Ausnahmegenehmigungen von Fahrverboten muss gestrichen werden, weil sonst Ausnahmegenehmigung de facto von den Behörden nicht mehr erteilt werden können.

- **Novellierung der STVO**
  - Abschaffung der 60 km/h-Beschränkung für Lkw während der Nacht (§ 42 Abs 8 STVO)
  - Möglichkeit des Abstellens von Anhängern ohne Zugfahrzeug (§ 23 Abs 6 STVO)
  - Anpassung der STVO an die Erfordernisse der Taxi- und Mietwagenbranche (va Ein- und Aussteigen lassen von Kunden in Halteverbotszonen; Durchfahrtsmöglichkeit von Taxis in Fußgängerzonen, die auch von Bussen oder öffentlichen Schienenverkehrsmittel benutzt werden; Befahren von Fußgängerzonen für Besorgungs- und Botenfahrten; Neue Zusatztafel „Hotelzone“)
  - österreichweite Geltung von § 97 STVO Ausweisen für Straßentransportaufsichtsorgane

- **Novellierung des KFG**
    - Neuregelung der Gewichtstoleranzen bei Lkw: Die gegenwärtige Transportpraxis zeigt, dass das starre System von Achslasten und höchst zulässigem Gesamtgewicht nicht den Praxisgegebenheiten entspricht. Durch zahlreiche Einflüsse (z.B. Witterung) oder beim Transport bestimmter Waren (z.B. Schüttgüter) verändert sich die Gewichtsverteilung ohne Einfluss des Fahrers. Dadurch ist jedoch weder die Verkehrs- noch die Betriebssicherheit des Fahrzeuges gefährdet. Übertretungen bei Gewichtskontrollen sollen lediglich als ein Delikt „Überladung" behandelt werden, Mehrfachbestrafungen sollen unterbleiben.

    - Anhebung der Höhengrenze von 4m auf 4,20m für
        - High Cube Container (Höhe von 2896 mm) zur Forcierung des kombinierten Verkehrs von Schiene mit Wasserstraße oder Straße
        - Doppelstöckige Fahrzeuge für den Tiertransport, die nach EU-Vorschriften gebaut und ausgerüstet sind
        - Autotransporte: gesteigerte Beliebtheit von höheren/größeren PKW führt zur Überschreitung der 4m
        - Strohrundballen

    - Anhebung des hzG von 40t auf 44t für
        - den Transport von mineralischen Rohstoffen und Erzeugnissen von der Gewinnungsstelle bzw. Aufbereitungsstelle bis zur nächsten Baustelle sowie für
        - Mineralöltransporte und
        - Tiertransporte

    - Harmonisierung der Sonderbegleitungsvorschriften

- **Anpassung der Gewichtsgrenzen bei 2-achsigen Autobussen auf europäischer Ebene:** Busse sind moderner, komfortabler und sicherer als je zuvor – deshalb hat sich in den letzten Jahren das Leergewicht des Busses erhöht. Wir fordern daher, dass der aktuelle Richtlinienvorschlag der EU-Kommission, der eine Erhöhung auf 19t hzG vorsieht, von Rat und Parlament bestätigt wird.

- **Transport von 45ft Containern soll EU-weit ermöglicht werden**

- **EU-weite Ermöglichung von Verbesserungen der Aerodynamik des Lkw**

- **Praxisgerechte Gestaltung der EU-Sozialvorschriften**

SPEDITIONEN

- **Finanzstrafgesetz-Novelle** – Haftungserleichterung

TANKSTELLEN

- Abschaffung der **Preistransparenzdatenbank** für Treibstoffe sowie des Spritpreiskorridors, Aufhebung der Verordnung betreffend Standesregeln für Tankstellenbetreiber über den Zeitpunkt der Preisauszeichnung für Treibstoffe bei Tankstellen **(„SpritpreisVO")**

LANGFASSUNG:

1 BEKENNTNIS ZUR HEIMISCHEN VERKEHRSWIRTSCHAFT

Ausgangssituation

Der Verkehr ist der Blutkreislauf der Wirtschaft. Österreichs Verkehrswirtschaft trägt somit auf vielfältige Art und Weise zur hohen Lebensqualität in Österreich bei. Die Unternehmen der Personenbeförderung befördern schnell und sicher. Als Nahversorger bringen die Gütertransporteure die Waren, die wir täglich brauchen. Im „Business 2 Business"-Bereich ermöglicht die Transportwirtschaft die arbeitsteilige Produktion. Indirekt sichert die Verkehrswirtschaft somit die Arbeitsplätze aller Österreicher. Lebensqualität bedeutet aber auch eine saubere Umwelt. Nichts desto trotz werden die Verkehrsunternehmen immer wieder mit Vorurteilen konfrontiert und müssen als Sündenbock für sämtliche Verkehrs-, Infrastruktur- und Umweltprobleme herhalten.

Problemstellung

Die österreichischen Personen- und Gütertransporteure werden aufgrund falscher Beschuldigungen und aufgrund der Unkenntnis der Leistungen der Verkehrsunternehmen angefeindet und damit in ihrer täglichen Arbeit behindert.

Forderungen der Verkehrswirtschaft

- Versachlichung der verkehrspolitischen Diskussion
- Anerkennung der Nutzen der Verkehrswirtschaft
- Faire Darstellung der Verkehrswirtschaft in der Öffentlichkeit
- Langfristig planbare Rahmenbedingungen und Sicherstellung des Infrastrukturausbaus
- verkehrsträgerübergreifender Masterplan für Österreich:

Besonders wichtig ist in diesem Zusammenhang unsere Forderung nach einem ganzheitlichen Masterplan zur Bewältigung der Herausforderungen der individuellen Mobilität und der sich verändernden Anforderungen an die Mobilität der Rohstoffe, Güter, Waren und Personen. Der Gesamtverkehrsplan des BMVIT bietet eine Grundlage und Basis für einen Dialogprozess mit der Verkehrswirtschaft, in der Folge bedarf es der Erarbeitung konkreter Maßnahmen und Lösungen.

2 INFRASTRUKTUR

Ausgangssituation

Eine moderne und leistungsfähige Infrastruktur ist Grundvoraussetzung einer arbeitsteiligen Wirtschaft. Daher sind alle Infrastrukturfragen von großer und weitreichender Bedeutung für den Wirtschaftsstandort Österreich.

Problemstellung

Nicht ausreichend vorhandene finanzielle Mittel sowie lange Verfahrensdauer bei Infrastrukturprojekten gefährden zusehends die Standortsicherheit. Verlangt sind zügige Genehmigungsverfahren und ein politischer Grundkonsens über Parteigrenzen hinweg, um diese Projekte möglichst rasch umsetzen zu können.

Forderungen der Verkehrswirtschaft

Für eine wettbewerbsfähige österreichische Wirtschaft ist die Bereitstellung und Aufrechterhaltung einer leistungsfähigen und zuverlässigen Infrastruktur eine wesentliche Voraussetzung – eine mangelhafte Infrastruktur wirkt sich negativ auf die Wettbewerbsfähigkeit und die Wertschöpfung der österreichischen Wirtschaft aus. Internationale und nationale bzw. regionale Anbindungen sind von großer Bedeutung für den Wirtschaftsstandort Österreich. Straße, Schiene, Wasserstraße und Luftfahrt sind gleichwertig und sollen beim künftigen Ausbau nicht als Konkurrenz betrachtet werden. Sie werden entsprechend ihrer jeweiligen Stärken gefördert und ergänzen einander. Die Nutzung von verkehrsträgerspezifischen Potenzialen muss im Sinne der **Komodalität** optimiert, die entsprechende Verknüpfung der einzelnen Verkehrsträger miteinander durch die Schaffung von multimodalen Terminals sichergestellt werden.

2.1 Beschleunigung der notwendigen Verfahren

Unzählige Materiengesetze führen zu immer teureren, umfangreicheren und komplexeren Bewilligungsverfahren und sind daher hinsichtlich ihrer Vereinfachung zu durchleuchten.

2.2 Nutzung von alternativen Finanzierungsmodellen

In Zeiten knapper öffentlicher Budgets können alternative Finanzierungsmodelle (zB PPPs) eine wertvolle Finanzierungsquelle darstellen. Aufgrund der hohen Investitionskosten und des erheblichen Finanzierungsbedarfs bieten sich besonders Verkehrsinfrastrukturprojekte für PPP-Lösungen an.

- Erstellung eines PPP-Generalplanes als mehrjähriges und langfristiges Gesamt-Programmkonzept.
- Steuerbegünstigte Infrastrukturanleihen: Ermöglichung der Finanzierung von Infrastruktur mit privater Beteiligung/Infrastrukturfonds

Weitere Finanzierungsmöglichkeiten

Österreich weist im europäischen Vergleich sehr hohe Lkw- und Bus-Mauttarife auf, es gibt zusätzliche Sondermauten und die Vignette. Wir lehnen deshalb weitere Erhöhungen der Mauttarife ab.
Wir fordern zudem eine Wiedereinführung der Zweckbindung der Mineralölsteuer, um so eine verursacher- und nutzengerechte Aufteilung der Kosten auf alle Benützer der Infrastrukturen zu erreichen. Derzeit werden die Kosten für die Errichtung und die Erhaltung der Verkehrsinfrastrukturen zu einem Gutteil von der österreichischen Verkehrswirtschaft getragen.

- Wirtschaftsverträgliche Gestaltung des Mautsystems/Infrastrukturbenützungsentgelts
    - Keine Erhöhung der fahrleistungsabhängigen Maut
    - Sicherstellung der Aufkommensneutralität bei der „Ökologisierung der Maut“:
    - Bei der Ökologisierung der Maut (Tarifvariation nach EURO Emissionsklassen) muss sichergestellt sein, dass diese aufkommensneutral erfolgt und die Grundlagen der Tariffestsetzung transparent und nachvollziehbar sind. Werden Anpassungen des Systems vorgenommen, müssen konkrete Informationen über Tarifänderungen, im Sinne einer ausreichenden Planungs- und Rechtssicherheit, zeitgerecht (mindestens sechs Monate vor dem Inkrafttreten neuer Tarife) vorliegen.

- Eigene Mautkategorie für Busse: Die derzeitige Mautregelung verhindert eine noch stärkere Nutzung des Busses. Deshalb setzen wir uns für eine Entkoppelung der Busse von der fahrleistungsabhängigen Maut ein. Zielsetzung sind faire Mauttarife für Busse, die den ökonomischen und ökologischen Vorteilen des Busses Rechnung tragen.
- Anlastung externer Kosten nur im EU-Gleichklang: Den einzelnen EU-Mitgliedstaaten wird es aufgrund der letzten Novelle der „EU-Wegekosten-Richtlinie“ ermöglicht, zusätzlich zu Infrastrukturkosten auch bestimmte „externe Kosten“ (Luftverschmutzung, Lärm) über Lkw-Maut-Gebühren einzuheben. Zur Vermeidung von Staus sind zeitliche Mauttarif-Differenzierungsmöglichkeiten vorgesehen. Der aufgrund des hohen Mauttarif-Niveaus bereits bestehende Wettbewerbsnachteil für die österreichischen Unternehmen würde sich durch die Anlastung externer Kostenfaktoren weiter vergrößern. Zudem würde sich die Komplexität der Tarifberechnung für die Unternehmen erhöhen. Alleingänge Österreichs bei der Erhöhung der fahrleistungsabhängigen Mauttarife am hochrangigen Straßennetz werden abgelehnt.

- Rückvergütung der Maut für das Infrastrukturbenutzungsentgelt im schienengebundenen ÖPNV

- Auf der Schiene ist jeder Transport mit dem Infrastrukturbenützungsentgelt (IBE) belegt. Die Kosten für das für die Infrastrukturbenutzung sollen reduziert und harmonisiert werden.

Die Gebietskörperschaften sollen sich der Verantwortung und der Bedeutung des ÖPNRV bewusst werden.

2.3 Vorausschauender Infrastrukturausbau

Die Umsetzung der zukünftigen Infrastrukturprojekte muss unter der Prämisse einer vorausschauenden, bedarfsorientierten und wettbewerbsgerechten Standortentwicklung verwirklicht werden. Engpässe müssen beseitigt werden. Regional- und Verkehrspolitik müssen aufeinander abgestimmt werden.

2.3.1 Transeuropäische Netze

Derzeit arbeitet die EU an einer Revision der TEN-V Leitlinien. Wir halten die Bereitstellung und Aufrechterhaltung einer leistungsfähigen und zuverlässigen Infrastruktur für eine wesentliche Voraussetzung einer wettbewerbsfähigen österreichischen Wirtschaft – eine mangelhafte Infrastruktur wirkt sich negativ auf die Wettbewerbsfähigkeit und die Wertschöpfung der österreichischen Wirtschaft aus. Mit dem Donau-Korridor, der Brennerachse sowie dem Baltisch-Adriatischen Korridor verlaufen drei der zehn geplanten prioritären Verkehrskorridore Europas durch Österreich. Insgesamt muss darauf geachtet werden, dass eine ausreichende Mittelausstattung für Verkehrsinfrastrukturen gewährleistet wird.

2.3.2 Optimierung und Ausbau von Schnittstellen zwischen den Verkehrsträgern

Zur Verknüpfung der einzelnen Verkehrsträger miteinander ist die Verfügbarkeit von Schnittstellen (Terminals,…) unerlässlich.

2.3.3 Straßenverkehrswege

- Hochwertige Infrastruktur im Personen- und Güterverkehr mit entsprechenden Park & Ride Flächen, Parkplätzen, Autohöfen sowie Nächtigungsmöglichkeiten für Lenker,
- Schaffung und finanzielle Förderung eines Netzwerks von Reisebusterminals (va in den Landeshauptstädten), um die wichtigsten europäischen Ziele zu verbinden, um ein hochqualitatives System internationalen Linienverkehrs zu fördern,
- Schaffung ausreichender Lkw-Parkplätze im hochrangigen Straßennetz:
  Lenker müssen aber zur Abhaltung der gesetzlichen Ruhezeiten ausreichende Möglichkeiten zum Abstellen der Lkw erhalten, wobei diese Parkplätze nicht nur im ausreichenden Ausmaß geschaffen, sondern diese auch ausreichend gesichert werden müssen.

Insbesondere müssen auch entsprechende Abstellmöglichkeiten für begleitpflichtige Schwer-/Sondertransporte geschaffen werden, dies speziell auch an den Grenzen, da dort auch ein Wechsel der Transportbegleitung erfolgen muss.

2.3.4 Schienenverkehrswege

- Anschlussbahnförderung: Anschlussbahnen sind für den Zulaufverkehr ein unverzichtbarer Bestandteil. Sie ermöglichen dem Verkehrsträger Schiene durch den Wegfall des Umschlags Verbesserungen im Zeit- und Kostenbereich und sollten daher bei der Errichtung, Erhaltung und Erneuerung verstärkt gefördert werden.
- Höhere Infrastrukturfinanzierung bei Privatbahnen und städtischen Nahverkehrsunternehmen: Wir fordern zusätzlich die Herstellung gleicher Rahmenbedingungen bei der Infrastrukturfinanzierung/-erhaltung zwischen Privatbahnen und ÖBB. Die Privatbahnen benötigen daher zusätzliche Bundesmittel in Höhe von 50 Mio Euro/Jahr für ihre Infrastrukturen.
- Änderung des Energieabgabenvergütungsgesetzes in der Form, dass dieses wieder in der Fassung des BGBl. Nr. 92/2004 gelten soll, wonach ein wesentliches Kriterium für den Anspruch auf Vergütung die Verwendung für betriebliche Zwecke ist.
- Bereitstellung der finanziellen Mittel für erforderliche Maßnahmen nach der neuen Eisenbahnkreuzungsverordnung
- Ausgliederungen aus der Eisenbahnbehörde: Ausgliederungen aus der Eisenbahnbehörde in eigene Gesellschaften sind auf die unbedingt notwendigen Aufgaben zu reduzieren und entweder in die Eisenbahnbehörde zurückzuführen oder es sind die Dienstleistungen dem Markt für eine Preisfindung zu überlassen.

2.3.5 Wasserstraßen

- Unterstützung und Umsetzung des Nationalen Aktionsplans für die Binnenschifffahrt im Bereich Infrastruktur:
  Beseitigung der nautischen Engpässe auf der österreichischen Donau: Dies beinhaltet ein Vorantreiben der Umsetzung des Flussbaulichen Gesamtprojekts Donau unter Berücksichtigung der Erkenntnisse aus dem Pilotversuch Bad Deutsch-Altenburg, wobei die nautischen Auswirkungen der gewählten Methode auf die Schifffahrt oder „die Auswirkungen der gewählten Methode im Pilotprojekt Bad Deutsch Altenburg vor, während und nach Durchführung des Naturversuches“ zu überprüfen sind.
  Weiters wird die Umsetzung des optimierten Schleusenrevisionsplans gefordert, um Schleusensperrzeiten infolge von Wartungsarbeiten möglichst in der Schifffahrts-Nebensaison durchzuführen um Wartezeiten zu vermeiden. Ebenso wird die Erstellung einer Entwicklungs- und Investitionsstrategie der österreichischen Donauhäfen und -länden gefordert, da die Binnenschifffahrt auch durch wassernahe Industrie und Betriebsansiedlungen ihr Gütervolumen steigern kann.
- Zukünftige Herausforderungen gemeinsam bewältigen: Um in Zukunft wirtschaftlich erfolgreich zu sein, muss in die Ausbildung junger Menschen einschließlich einer attraktiveren Darstellung des Schifferberufes sowie in die Modernisierung der Schiffsflotte investiert werden. Dies kann jedoch nur durch Impulsförderungen der öffentlichen Hand erfolgen, da die einzelnen Schifffahrtsunternehmen dazu alleine nicht in der Lage sind.
- Flottenförderprogramm: Durch gezielte Forschungs- und Förderschwerpunkte sollte ein vorzeitiger Umstieg auf die neuste Schiffstechnologie ermöglicht werden. Die Leistungs- und Wettbewerbsfähigkeit der heimischen Schifffahrt könnte somit erhöht werden.
- Entbürokratisierung der Beschäftigung von qualifiziertem ausländischem Personal auf österreichischen Schiffen
- Minimierung der Schleusenrevisionszeiten
- Ganzjährig verfügbare Abladetiefe von 25 dm bei Regulierungsniederwasser
- Ausbau des Donau-Oder-Elbe-Kanals:

Mittels Realisierung des Donau-Oder-Elbe-Kanals könnte sich Österreich als Hafenhub zwischen Asien und Europa etablieren und Wien zu einem bedeutenden Umschlagplatz anwachsen. Durch Betriebsansiedelungen entlang des Donau-Oder-Kanals entstehen damit auch neue Wachstumszonen.

- Förderung von Betriebsansiedlungen auf der Rhein-Main-Donau-Wasserstraße:
  Mit einer Länge von insgesamt 3500 km sind entlang dieser Strecke rund 3500 Betriebe angesiedelt. Entlang der österreichischen Donau mit 350 km befinden sich aber nur rund 150 Betriebe.

2.3.5 Luftverbindungen

- Anbindung an andere Verkehrsträger (va höherrangiges Schienennetz) und ÖPNRV,
- Erhöhung der An- und Abflugkapazitäten in Wien durch die Austro Control,
- Angepasste Personalkapazitäten für Sicherheits- und Grenzkontrollen, um unnötige Wartezeiten zu verhindern,
- Nachfrageorientierte dezentrale Ausstellung von Visa in Ländern mit Incoming-Potenzial für Österreich,
- Schnellstmöglicher Ausbau der 3. Piste Flughafen Wien Schwechat
- Um eine effiziente Partnerschaft zwischen der Austro Control und der österreichischen Luftverkehrswirtschaft zu entwickeln, ist es notwendig, dass die ACG sich zu einer serviceorientierten Luftfahrtbehörde (Luftfahrtagentur) bei Wahrnehmung hoheitlicher Aufgaben unter Beibehaltung der hohen Sicherheitsstandards verändert. Dabei sollte klar zwischen den hoheitlichen Aufgaben und den privatwirtschaftlichen Dienstleistungen der Flugsicherung getrennt werden.
- Umsetzung der Maßnahmen der „Road Map Luftfahrt“
- Verstärkte Berücksichtigung der Interessen der österreichischen Luftfahrt-Industrie in den Außenbeziehungen im Luftverkehr: Generell müssen die Bemühungen betreffend eine weitere Deregulierung im Luftverkehr mit Drittstaaten auf den bestehenden bilateralen Luftverkehrs-Abkommen aufbauen und dürfen keinesfalls negative Auswirkungen auf bestehende und geplante Flugverbindungen haben oder das Wachstum einzelner Hubs behindern.
- Wir sind für eine Fortsetzung der eigenständigen österreichischen Luftverkehrspolitik bei Luftverkehrsabkommen mit Drittstaaten. Die EU-Kompetenz soll nur nach dem Subsidiaritätsprinzip und erst nach erfolgreicher Umsetzung bestehender Mandate zum Zug kommen.
- Stärkung der obersten Zivilluftfahrtbehörde (OZB): Um den neuen Anforderungen besser gerecht zu werden, bedarf es eines Ausbaus der OZB in personeller Hinsicht. Es müssen daher ausreichende Personalressourcen zur Verfügung gestellt werden.

2.4 Verstärkter Ausbau von Verkehrsleitsystemen/Telematik

Der verstärkte Ausbau von Telematik- und Verkehrsleitsystemen erhöht die Verkehrssicherheit. Damit könnten teure Infrastrukturen effektiver genützt werden. Daher fordern wir die

- Errichtung von Verkehrsbeeinflussungsanlagen, um eine optimale Verteilung auf das Verkehrsnetz sicherzustellen.
- Optimierung und Abstimmung unterschiedlicher Verkehrsleit- und Informationssysteme

2.5 Transparente und verlässliche Infrastrukturfinanzierung

Die verlässliche Infrastrukturfinanzierung durch Sicherung langfristiger Investitions- und Erhaltungsprogramme mit einer zusätzlichen Verankerung eines Rechtsanspruches (zB im Privatbahngesetz) ist unbedingt nötig. Ebenso ist bei der Infrastrukturfinanzierung sicherzustellen, dass die Erhaltung bestehender Strecken nicht zu Lasten von Neuvorhaben vernachlässigt wird.

2.6 Gemeinwirtschaftliche Leistungen müssen vom Staat finanziert werden

- Typisch hoheitliche Kernaufgaben, wie zB soziale Sicherheit oder kostengünstiger ÖPNRV müssen gemeinwirtschaftlich finanziert bleiben. Die Mittel der Gebietskörperschaften für den ÖPNRV müssen gesichert und aufgestockt werden (bsp. für Privatbahnen um 20 Mio Euro/Jahr, beispielsweise durch eine verbindliche Zusage im Zusammenhang mit den Verkehrsdiensteverträgen).
  Dazu sollten ua die zweckgebundenen Beiträge nach dem Finanzausgleichsgesetz für den ÖPNRV erhöht werden.

3 FÖRDERUNG DES ZUSAMMENSPIELS DER VERKEHRSTRÄGER

Ausgangssituation

Angesichts immer knapper werdender Infrastrukturkapazitäten wird es zunehmend wichtiger, eine optimale Allokation der Verkehrsleistungen auf die unterschiedlichen Verkehrsträger vorzunehmen. In Österreich – im Gegensatz zu den meisten Staaten der Europäischen Union – ist sowohl der Modal-Split (die Aufteilung der Verkehrsleistung auf die verschiedenen Verkehrsträger) des Güterverkehrs als auch jener des Personenverkehrs vorbildlich. Dennoch werden auch in Österreich die Kapazitäten nicht optimal ausgenützt.
Oftmals ist die Lösung dieser Kapazitätsengpässe nicht die gänzliche Verlagerung der Verkehrsleistung von einem Verkehrsträger auf den anderen, sondern eine Kombination der verkehrsträgerspezifischen Stärken der unterschiedlichen Verkehrsarten. Somit stellt eine verbesserte Intermodalität Vorteile für alle beteiligten Verkehrsträger sowie der Volkswirtschaft insgesamt dar.

Problemstellung

Ein unzureichender Modal-Split führt zu Kapazitätsengpässen der Infrastruktur und verteuert die notwendigen Transporte/Beförderungen.

Forderungen der Verkehrswirtschaft

3.1 Förderung des intermodalen Güterverkehrs

- Förderung kombinierter Ladungsverkehre,
- die Weiterentwicklung der österreichischen Häfen zu intermodalen Logistikzentren inklusive ausreichender Zolldienstleistungen sowie Straßen- und Schienenanbindung.
- Zur Förderung des intermodalen Güterverkehrs soll ein öffentlicher Zuschuss zu den Tarifen (so wie der Bund mit dem sog Öko-Bonus die Gewährung von Tarifbegünstigungen für definierte Benützer der Schienenverkehrsmittel im Personennahverkehr finanziert) für die Benutzung des unbegleiteten KOMBI-Verkehrs gewährt werden.

3.2 Förderung des intermodalen Personenverkehrs

Die Förderung des intermodalen Personenverkehrs muss das Ziel verfolgen, den motorisierten Individualverkehr auf umweltfreundliche und Ressourcen schonende Verkehrsmittel des öffentlichen Verkehrs zu verlagern. Diese Verlagerung soll durch Aufzeigung von Anreizmöglichkeiten bewirkt werden:

- Förderung des öffentlichen Personennah- und –regionalverkehrs und dessen verstärkter Ausbau, Umsetzung der hierfür nötigen Infrastrukturprojekte (auch Ausbau innerstädtischer Schienennetze),
- Ausweitung des Nahverkehrs in Ballungsräumen
- Flughäfen müssen besser an das öffentliche Verkehrsnetz angebunden werden,

- die Schnittstellen zwischen MIV und ÖV müssen ausgebaut werden (zB durch Park&Ride-Anlagen),
- die Taxi- und Mietwagenbranche muss verstärkt in den ÖPNRV eingebunden werden und entsprechende finanzielle Mittel zur Verfügung gestellt bekommen.
- Sicherstellung, dass höhere Bundesländermittel zweckgewidmet und für den Ausbau und die Attraktivierung des ÖPNV verwendet werden.

4 VERKEHR UND UMWELT

Ausgangssituation

Zunehmender Verkehr erfordert innovative Lösungen. Eine mobile Gesellschaft bedarf daher zukunftsweisender Mobilitätskonzepte. Sowohl die öffentliche Verwaltung, die zT verfehlte Raumplanungsmaßnahmen gesetzt hat, die Wirtschaft als auch insbesondere die einzelnen Verkehrsteilnehmer sind zum Handeln aufgefordert. Maßnahmen zur Verringerung des Ausstoßes von Treibhausgasen (ua Kohlendioxid), von Stickoxiden (ua Stickstoffdioxid) oder von Partikeln (Ruß) besitzen hohe Akzeptanz bei den Beteiligten.

Problemstellung

Angesichts der enormen Gesamt-Abgabenbelastung des Kfz-Verkehrs in Österreich sind Entlastungen erforderlich. Weitere Belastungen des Verkehrs bewirken eine zusätzliche Verteuerung der Transporte und damit Standortnachteile.

Forderungen der Verkehrswirtschaft

4.1 Verursachergerechter Umweltschutz

Sämtliche Verursacher (Haushalte, Landwirtschaft, Individualverkehr, öffentliche Hand, Wirtschaft) müssen ihren Beitrag leisten.

- kein Golden Plating bei Grenzwerten
- objektive Auslegung von Messergebnissen
- Außerdem fordern wir Vielfahrerboni, um umweltfreundliche Verkehrsträger attraktiver zu machen.

4.2 Anreize für Investitionen

- Anreize für alle Verkehrsträger (Prämien, Steuererleichterungen) sollen eine raschere Marktdurchdringung mit umweltfreundlicheren Technologien forcieren.
- Anreizsysteme müssen auch für Nachrüstungen eingerichtet werden.
- die öffentliche Hand soll eine Vorreiterrolle im Beschaffungswesen einnehmen, um umweltfreundlichen Technologien zum Durchbruch zu verhelfen. Dazu sind entsprechende infrastrukturelle Rahmenbedingungen wie zB ein Versorgungsnetz von Gas- und Elektrotankstellen erforderlich.

4.3 Wir lehnen Fahrverbote und Geschwindigkeitsbeschränkungen aus willkürlichen verkehrspolitischen Gründen ab

Die Verhängung von Lkw-Fahrverboten durch den Verkehrsminister, die Landeshauptleute sowie die Bezirkshauptleute führt in Österreich zu immer größer werdenden Problemen für den Wirtschaftsverkehr. Viele Fahrverbote in Österreich erschweren Transport- und Logistik-Abläufe auf nationaler und internationaler Ebene. Unternehmen verlieren zunehmend den Überblick über die Vorschriften. Beschränkungen, die basierend auf der Straßenverkehrsordnung (StVO) oder dem Immissionsschutzgesetz Luft (IG-L) erlassen werden, sind nicht abgestimmt.

Auch bei außergewöhnlichen Ereignissen auf Streckenabschnitten zeigen die Erlasser von Verordnungen kaum Bereitschaft, lokale Beschränkungen vorübergehend aufzuheben, um regionale, innerstaatliche und internationale Verkehre rasch und großflächig aufzufächern bzw. umzuleiten. Je höherrangiger die betroffene Straßenverbindung ist, desto gravierender sind die Auswirkungen auf den Wirtschaftsstandort.

- Wir fordern eine bundesweite Koordinierung von Lkw-Fahrverboten, rechtzeitige Einbindung der Wirtschaft vor Erlassung eines Fahrverbots, mehr Flexibilität bei der vorübergehenden Aufhebung eines Fahrverbots bei unvorhergesehenen Ereignissen. (z.b Ermöglichung des Ausweichens auf das niederrangigere Straßennetz bei Unfällen, Bauarbeiten,…).
- Erlassung von Fahrverboten nur nach einem objektivierten, bundesweit koordinierten Verfahren
- Novelle der StVO hinsichtlich der Erteilung von individuellen Ausnahmegenehmigungen von Fahrverboten. Insbesondere der Passus „erhebliche“ (wirtschaftliche) Nachteile muss gestrichen werden, weil sonst (entsprechend der Erkenntnisse der Höchstgerichte) Ausnahmegenehmigung de facto von den Behörden nicht mehr erteilt werden können.
- Wochenend- und Feiertagsfahrverbot: Harmonisierung des Wochenendfahrverbots mit Nachbarländern bzw. Start einer Initiative für eine einheitliche Regelung in Europa.
- Tiroler Nachtfahrverbot gem. IG-L- Ausnahme für umweltfreundliche Lastkraftwagen: Die Ausnahme vom Nachtfahrverbot stellt einen guten Anreiz dar, die Fahrzeugflotte zu modernisieren. Mit dem Auslaufen der Ausnahme geht die stimulierende Wirkung, Flottenbestände rascher zu erneuern, verloren. Fahrzeuge, die den geltenden oder künftigen Stand der Technik bei den Abgasemissionen erfüllen, sollen auch künftig vom Fahrverbot ausgenommen werden um ein durchgängiges Befahren der A12 in der Nacht zu ermöglichen.
- Fahrten mit Kraftfahrzeugen im Vor- und Nachlauf des kombinierten Verkehrs sollten von den Fahrverboten gemäß IG-L ausgenommen werden.

Weiters fordern wir die Abschaffung der 60 km/h-Beschränkung für Lkw während der Nacht (§ 42 Abs 8 STVO). In der Praxis wäre es entschieden zweckmäßiger und für den Rechtsunterworfenen einsichtiger, auch in der Nacht generell zu 80 km/h zurückzukehren und nur an jenen Stellen eine explizite Geschwindigkeitsbegrenzung von 60 km/h in der Nacht einzuführen, an denen es aus lärmschutztechnischen Gründen notwendig ist. Auch aus umweltpolitischer Sicht ist dieses Geschwindigkeitslimit kontraproduktiv, da insbesondere bei Gefälle und bei Bergaufstrecken eine größere Emissionsentwicklung gegeben ist als bei Tempo 80.

Abschließend sei betont, dass der Luftfahrt kein Sonderopfer in Form einer EU-Steuer auferlegt wird. Die Luftfahrt finanziert die Errichtung und den Betrieb ihrer Infrastruktur ohne Zuhilfenahme staatlicher Unterstützungen.

4.4 Elektrisch betriebene Schienenbahnen

Elektrisch betriebene Schienenbahnen werden durch die Steigerung der Strompreise belastet, die auch durch die Einbeziehung des Energiesektors in den Emissionshandel mit verursacht werden. Zusätzlich wird die Bahn unter anderem durch die Ökostrom-Abnahmepflicht belastet. Diese Belastungen für umweltfreundliche Antriebsenergien müssen beseitigt bzw kompensiert werden.

4.5 Emissionshandel Luftfahrt

Durch die Einbeziehung der Luftfahrtindustrie in den europäischen Emissionshandel sind die in Europa angesiedelten Airlines einem massiven Konkurrenzdruck unterworfen. Wettbewerbs- aber auch Umweltgesichtspunkte sprechen für ein globales Emissionshandelssystem.

4.6 Single European Sky

Der sogenannte Single European Sky (SES) sollte schnellstmöglich umgesetzt werden. Durch das Projekt des einheitlichen europäischen Luftraums kann die Einbeziehung des Flugverkehrs in den Emissionshandel für die Branche erleichtert werden, da die Kommission davon ausgeht, dass aufgrund der Zerstückelung

des Luftraums durchschnittlich jeder Flug 49 km länger als unbedingt notwendig ist. Dies allein schafft ein großes Einsparungspotential (ca -12%) beim Ausstoß von CO2.

4.7 Sicherung der klimaverträglichen Entwicklung des Wintertourismus

Um Möglichkeiten einer gesteigerten Energieeffizienz von Anlagen und Betrieb zu gewährleisten und die mögliche Nutzung alternativer bzw erneuerbarer Energie auszuloten, wären Projekte auch in den Bereichen der technischen Verbesserung von Beschneiungsanlagen, Aufstiegshilfen, Pistengeräte sowie im Bereich der Aus- und Weiterbildung zu fördern.

4.8 UVP-Verfahren

Die Rahmenbedingungen für die Unternehmen müssen verbessert, das Gesetz vereinfacht, Genehmigungsverfahren kalkulierbarer und überschaubarer gestaltet sowie maßvolle Anwendung der Kumulationsbestimmungen in der Praxis gewährleistet werden.

5 UMSETZUNG EUROPÄISCHER RAHMENBEDINGUNGEN ALS WETTBEWERBSFAKTOR

Ausgangssituation

Die Europäische Union hat durch die fortschreitende Harmonisierung und Liberalisierung in Kernbereichen die Absatzchancen erhöht, gleichzeitig ist der Wettbewerbsdruck gestiegen.
Der Wirtschaftsstandort Österreich steht somit auf dem Prüfstand. Die Übererfüllung gemeinschaftsrechtlicher Vorgaben **(„golden plating“**) stellt einen zusätzlichen Standortnachteil dar.

Problemstellung

Die Rahmenbedingungen müssen global gedacht und regional verträglich umgesetzt werden, um so ein Arbeitsplätze schaffendes Wirtschaftswachstum zu ermöglichen. Andernfalls ist die Abwanderung österreichischer Unternehmen oder Unternehmensteile (zB Ausflaggung von Lkw) nicht zu verhindern.

Forderungen der Verkehrswirtschaft

5.1 Kein „Golden Plating“ bei der Umsetzung von EU-Recht

Eine verschärfte Umsetzung des ohnedies strengen EU-Rechts wirkt sich negativ auf die heimische Wettbewerbsfähigkeit aus und geht zu Lasten des Arbeitsmarktes. Unser Wunsch ist eine Anpassung und Novellierung geltender Gesetze an die realistisch machbaren und umsetzbaren Zielsetzungen. Es darf keinesfalls eine „Übererfüllung“ bei der Umsetzung europäischer Vorschriften erfolgen.
Außerdem ist zuerst auf die europaweite Erfüllung bereits bestehender Vorschriften zu drängen, bevor weitere Maßnahmen gesetzt werden.

5.2 Harmonisierung der Steuern und Gebühren im EU-Raum

- Wir fordern eine Harmonisierung der Steuern und Gebühren, insbesondere im Bereich der Kfz-Steuer, der Lkw-Maut und des Infrastrukturbenützungsentgeltes.
- Wir fordern eine Harmonisierung der Gebühren für die Fahrer- und Unternehmenskarte, die über 100 % über dem europäischen Durchschnitt von rund 35 Euro liegen.

5.3 Angleichung der technischen, rechtlichen und sozialen Rahmenbedingungen

Eine wachsende Zahl verkehrsrelevanter Bereiche wird auf europäischer Ebene geregelt. Ein „Europa der zwei Geschwindigkeiten“ sowohl bei der inhaltlichen, als auch zeitlichen Umsetzung europäischer Richtlinien wird abgelehnt (zB die nationale Umsetzung des digitalen Tachographen sowie die wechselseitige Anerkennung der Triebfahrzeug-Zulassung).
In diesem Zusammenhang sind auch vorhandene technische Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) für Schienenbahnen auf ihre Effizienz und Kosten/Nutzenrelation zu überprüfen und neue Regelungen auf diesem Gebiet abzulehnen.
Zudem müssen europäische Initiativen zur Stärkung von Fahrgastrechten vor dem Hintergrund der Effizienz, Machbarkeit und Finanzierbarkeit durch die Anbieter von Verkehrsdienstleistungen gesehen werden.

5.4 Wettbewerbsneutrale Anwendung der Vorschriften und Kontrollen

Um einen fairen Wettbewerb zu ermöglichen, ist die diskriminierungsfreie Einhaltung der Normen in allen Mitgliedsländern und insbesondere auch Maßnahmen gegen die Inländerdiskriminierung nötig. Beispielhaft sei auf den Bereich der Fahrzeugkontrollen verwiesen.

Weiters muss

- die Gewichtsproblematik bei 2-achsigen Autobussen (Zulassungsbestimmungen) für Fahrzeuge im Lichte der sicherheitstechnischen Entwicklungen von Autobussen an den Stand der Technik angepasst werden. Busse sind moderner, komfortabler und sicherer als je zuvor – deshalb hat sich in den letzten Jahren das Leergewicht des Busses erhöht. Wir fordern daher, dass der aktuelle Richtlinienvorschlag der EU-Kommission, der eine Erhöhung auf 19t hzG vorsieht, von Rat und Parlament bestätigt wird
- und die Ausnutzung des höchst zulässigen Gesamtgewichtes für schwere Nutzfahrzeuge auf europäischer Ebene gelöst werden,
- Wir fordern nationale Ausnahmen bei Lenk- und Ruhezeiten für den Verkehrsbereich,
- Die unbefugte Gewerbeausübung und die Exekutierung der EU-Entsendebestätigung bei Kabotagebeförderungen muss wirksam durch ausreichendes Personal bekämpft werden (ua mehr Kompetenz im Bezug auf Kontrolle Kabotage).
- In der Luftfahrt dürfen keine staatlichen Förderungen außerhalb des rechtlichen Rahmens der EU vergeben werden.
- In der Schifffahrt ist darauf Bedacht zu nehmen, dass die Einhebung von Hafenentgelten möglichst transparent erfolgen soll.
- Unternehmensverträgliche Vorgangsweise und sachliche Differenzierung nach Betriebsgröße bei nationaler Risikoeinstufung der Unternehmen in Umsetzung der EU-Kontroll-RL 2006/22
- EU-weite einheitliche verpflichtende Kennzeichnung von gewerbsmäßig zugelassenen und eingesetzten Lkw als Mittel zur Bekämpfung illegaler Gewerbeausübung

- 4. EU-Eisenbahnpaket:
    - Im Hinblick auf das 4. EU-Eisenbahnpaket muss die Integration bei kleineren und mittleren Eisenbahnunternehmen möglich bleiben, um den Aufbau paralleler und teurer Strukturen in Betrieb und Infrastruktur zu vermeiden;
    - Keine Überforderung rein national tätiger Unternehmen durch Interoperabilitätsanforderungen: Zum einen dürfen dem interoperablen Verkehr keine Hindernisse in den Weg gelegt werden, zum anderen dürfen national ausgerichtete Unternehmen nicht mit nicht gerechtfertigten (weil mit hohem Aufwand verbunden) Anforderungen belastet werden.
    - Der Rechtsrahmen der EU (VO (EG) Nr. 1370/2007) über öffentliche Personenverkehrsdienste auf der Schiene und Straße muss den Nationalstaaten unter Wahrung der Subsidiarität die Wahlfreiheit für eine Direktvergabe oder eine Ausschreibung beim öffentlichen Personenverkehr ermöglichen. Im Falle von Ausschreibungen im öffentlichen Personenverkehr muss der nationale Gesetzgeber Regelungen treffen für zahlreiche spezifische Fragen im Zusammenhang mit dem Übergang von Personal und Fahrbetriebsmitteln (Wagenmate-

rial, Bus). Leistungsbestellungen im öffentlichen Personenverkehr durch die öffentliche Hand haben auch attraktive Fahrbetriebsmittel zu umfassen.

6 UNTERNEHMENSORIENTIERTE GESETZGEBUNG UND PRAXISNAHER VOLLZUG

Ausgangssituation

Die Rahmenbedingungen der Verkehrswirtschaft, in steuerlicher, technischer, sozialer oder marktspezifischer Hinsicht, unterliegen einer stetigen Veränderung, die es zunehmend schwerer machen, den Anforderungen einer globalen Marktwirtschaft gerecht zu werden. In dieser Situation bedarf es eines rechtlichen Umfeldes in Österreich, das für Motivation in den Unternehmen sorgt und Stabilität und Kontinuität gewährleistet, um den Standort Österreich nicht noch zusätzlich zu gefährden. Derzeit wird die österreichische Verkehrswirtschaft jedoch von einer Normenflut nahezu überschwemmt; in immer kürzer werdenden Zeitintervallen werden neue Bestimmungen und Gesetze erlassen, die einen planbaren und kontinuierlichen Geschäftsablauf nahezu unmöglich machen und durch einen in vielen Fällen nicht nachvollziehbaren (und ohne den für die Unternehmen notwendigen Weitblick ausgestatteten) Vollzug der Gesetze und Verordnungen zusätzlich verschärft werden.

Problemstellung

Der österreichischen Verkehrswirtschaft wird nahezu jeglicher unternehmerischer Handlungsspielraum genommen; und das obwohl von der Politik stets die rasche und flexible Anpassung der Unternehmen an geänderte Marktbedingungen eingefordert wird.

Forderungen der Verkehrswirtschaft

6.1 Senkung der Steuerbelastung in der Verkehrswirtschaft

- Keine weitere Erhöhung der Verkehrssteuern und Abgaben und Fixkostenentlastung
- Wiedereinführung der Zweckbindung der Mineralölsteuer und Rückvergütung der MÖSt für die Personenbeförderung und den Schienengüterverkehr sowie für Pistengeräte
- Rückvergütung der Energiesteuer auf Strom für die Personenbeförderung und des Schienengüterverkehrs oder Dotierung eines Fonds für die Elektromobilität in Personen- und Güterverkehr als Ausgleich für den Entfall der steuerlichen Rückvergütung.
- Schaffung einer variablen Mineralölsteuerrückvergütung im gewerbsmäßigen Verkehr, um starke Erhöhungen beim Dieselpreis auszugleichen und die Planungssicherheit für Unternehmen zu
- erhöhen
- MÖST-Befreiung für Schiffsunternehmen auf österreichischen Binnenseen (wie in Deutschland und der Schweiz)
- Abschaffung der Flugabgabe
- Senkung der Kfz-Steuer auf das EU Mindestniveau für das Güterbeförderungsgewerbe

6.2 Unternehmens- und verkehrsträgerorientierte Regelungen

Die Bundessparte Transport und Verkehr fordert unternehmensorientierte Rahmenbedingungen zur Attraktivierung des Standorts Österreich. Grundsätzlich lehnen wir jegliche Verbote der Mobilität des Wirtschaftsverkehrs ab. Sollten dennoch Eingriffe notwendig werden, müssen diese klar und bundesländerübergreifend geregelt werden. Österreich ist hierbei als einheitlicher Wirtschaftsraum zu sehen.

Beispielhaft fordern wir

- Dynamische Übernahme internationaler Vorschriftenänderungen (zB ADR/RID),

- Änderung der Straßenverkehrsordnung im Bereich des Abstellens eines Anhängers ohne Zugfahrzeug,
- Aufhebung des Lkw Nacht-60ers
- Wegfall der geographischen Einschränkung für den Nachweis der Abstellplätze nach Güterbeförderungsgesetz
- Anhebung der Höhengrenze von Lkw von 4m auf 4,20m für
    - High Cube Container (Höhe von 2896 mm) zur Forcierung des kombinierten Verkehrs von Schiene mit Wasserstraße oder Straße
    - Doppelstöckige Fahrzeuge für den Tiertransport, die nach EU-Vorschriften gebaut und ausgerüstet sind.
    - Autotransporte: gesteigerte Beliebtheit von höheren/größeren PKW führt zur Überschreitung der 4m
    - Strohrundballen
- Anhebung des hzG von Lkw von 40t auf 44t für
    - den Transport von mineralischen Rohstoffen und Erzeugnissen von der Gewinnungsstelle bzw. Aufbereitungsstelle bis zur nächsten Baustelle sowie für
    - Mineralöltransporte und Tiertransporte

- Herstellung einer gerechteren Valorisierung der Transportentgelte auf Basis entsprechender Kostenindices im Personenverkehr. Diese sollte in allen dafür relevanten Gesetzen normiert werden (zB FLAG), aber va auch in den Verbundkooperationsabkommen (zB der Kraftfahrlinienindex) zur Anwendung gelangen.
- Ersatzlose Abschaffung des Schülerbeförderungsausweises für Buslenker mit Lenkberechtigung D 95 (die gesetzlich verpflichtende Weiterbildung gemäß den Bestimmungen des Gelegenheitsverkehrs- und des Kraftfahrliniengesetzes im Ausmaß von 35 Stunden ersetzt den Ausweis)
- Anpassung der STVO an die Erfordernisse der Taxi- und Mietwagenbranche (va Ein- und Aussteigen lassen von Kunden in Halteverbotszonen; Durchfahrtsmöglichkeit von Taxis in Fußgängerzonen, die auch von Bussen oder öffentlichen Schienenverkehrsmittel benutzt werden; Befahren von Fußgängerzonen für Besorgungs- und Botenfahrten; Neue Zusatztafel „Hotelzone“, Möglichkeit der Festsetzung von Taxistandplätzen in Fußgängerzonen,…)
- Einheitlicher Personenbeförderungsausweis für Taxi/Mietwagen und Schülerbeförderungslenker mit Pkw in Scheckkartenformat
- Wirksame Bekämpfung unbefugter Gewerbeausübung: Vollzug der gesetzlichen Bestimmungen (GelVG, Berufszugangs-VO, Bundesbetriebsordnung oder Landesbetriebsordnung), die zur unbefugten Gewerbeausübung seit langem bestehen, Verpflichtung der Behörden (Gewerberecht, Exekutive) konsequent, dauernd und wirksam gegen unbefugte Berufsausübung vorzugehen.

- Anpassung des Gelegenheitsverkehrsgesetzes betreffend Taxi- und Mietwagen:
    - Verpflichtende Überprüfung des Vorliegens aller vier Konzessionsvoraussetzungen durch die zuständigen Behörden
    - Verschärfung der Gegenseitigkeitsbestimmungen (§ 6 Abs. 2): Feststellung der „Gegenseitigkeit“ nur bei Vorliegen „formeller“ Voraussetzungen
    - Verbot „weiterer Betriebsstätten“ bei Ausübung des Taxigewerbes. Sollte ein generelles Verbot nicht möglich sein, Verankerung der verpflichtenden Zulassung des Fahrzeuges am Standort der weiteren Betriebsstätte.

- Anpassung der Berufszugangsvorschriften betreffend Taxi- und Mietwagen:
    - Gefordert wird eine Klarstellung zum Nachweis der finanziellen Leistungsfähigkeit: für die Überprüfung der finanziellen Leistungsfähigkeit dürfen neben den erforderlichen finanziellen Mitteln keine erheblichen Rückstände an Steuern oder an Beiträgen zur Sozialversicherung, die aus unternehmerischer Tätigkeit geschuldet werden, bestehen.

- Ausschreibungswettbewerb im ÖPNV - Novellierung des ÖPNRV-G und des Kraftfahrliniengesetz

- Schaffung der Wahlfreiheit für die Länder, ob sie Verkehre mittels Ausschreibung vergeben oder eine Allgemeine Vorschrift nach der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 („PSO-Verordnung“) erlassen möchten
- Klarstellung, dass die FLAF-Mittel (=Kostenersätze für die Schüler- und Lehrlingsfreifahrt) nicht der PSO unterliegen. Sie sind als Kostenersatz dem kommerziellen Bereich der Fahrgeldeinnahmen zuzurechnen.
- Festlegung von Sozial- und Qualitätskriterien, die bei der Erbringung von Verkehrsdiensten eingehalten werden müssen
- Betriebsübergang mit verbindlichem Angebot an das Fahrpersonal des bisherigen Betreibers durch den neuen Betreiber

- Schülerbeförderung im Linienverkehr (Bus)- TopTicket
  Unterschiedliche Regionalstruktur der Verkehrsträger bei „Toptickets“ sowie unterschiedliche Kostenstruktur der Verkehrsträger (Verkehrsverbünde, Verkehrsunternehmen) in den Bundesländern müssen berücksichtigt werden. Die Schaffung einer überregionalen bundesweiten Pauschalregelung (womit der Schüler/Lehrling ohne zeitliche oder räumliche Einschränkung ganz Österreich bereisen kann) zu einem Preisniveau von Euro 60 pro Ticket ist vollkommen ausgeschlossen. Die Entscheidung über die Einführung einer Pauschalregelung muss bei den Bundesländern bzw. den regionalen Verkehrsverbünden bleiben, da die jeweiligen Preise von den regionalen Gegebenheiten abhängen.

- Schülerbeförderung im Gelegenheitsverkehr (Bus, Pkw): Anpassungen der Schülerbeförderungstarife, um den demografischen Entwicklungen (weniger Schüler mit immer längeren Schulwegen) Rechnung zu tragen (Senkung der Schüleranzahl, ab der voller Tarif gezahlt wird - derzeit müssen mindestens 5 Schüler befördert werden, um den Tarif in voller Höhe zu erhalten.

- Mobilität im ländlichen Raum: Kostendeckende Finanzierung von Schülerbeförderungen und Patientenbeförderungen ist durch Auftraggeber (FLAF bzw. GKK) muss sichergestellt werden. Beförderungsunternehmen können unter diesen Voraussetzungen Mobiltätsprobleme im ländlichen Raum lösen und „Tür zu Tür bzw. Versorgungsfunktionen“ übernehmen. Modelle wie z.B. „Gemeindebusse“ mit ehrenamtlichen Mitarbeitern werden damit überflüssig.

- Sicherstellung von kostengerechten Anpassungen bei Taxitarifen und bei Gesamtverträgen der einzelnen GKK zur Beförderung von sitzenden Patienten.

- Schulskikursförderung: Um den Skifahrernachwuchs auch künftig zu sichern, sind auf nationaler Ebene dringend Maßnahmen zur Forcierung von Wintersportwochen in den Schulen zu setzen.

- Abschaffung der Preistransparenzdatenbank für Treibstoffe sowie des Spritpreiskorridors, Aufhebung der Verordnung betreffend Standesregeln für Tankstellenbetreiber über den Zeitpunkt der Preisauszeichnung für Treibstoffe bei Tankstellen („SpritpreisVO“).

- Haftungserleichterungen im Finanzstrafrecht: Um die ungerechtfertigte strenge Behandlung der Berufsgruppe der Spediteure zu erleichtern, schlagen wir vor, in § 36/2 FinStrG im Fall der fahrlässigen Begehung des § 35/2 FinStrG "fahrlässig" durch "grob fahrlässig" zu ersetzen und auf diesem Wege die schon lange überfällige Haftungserleichterung für Spediteure im Rahmen von geringfügigen Fehlern bei der Zollanmeldung herbeizuführen.

- Beibehaltung des derzeitigen Modells eines qualifizierten Berufszugangs zum Fahrschulunternehmer
- Modernisierung der theoretischen Führerscheinausbildung und Theorieprüfung
- Etablierung eines Qualitätsmanagementsystems bei den Fahrschulen

6.3 Praxisnaher Vollzug

Die für die Verkehrswirtschaft in Österreich geltenden gesetzlichen Rahmenbedingungen müssen mit Augenmaß und Bedachtnahme auf die praxisgerechte Umsetzung vollzogen werden.

- Wir fordern die Harmonisierung von Strafbestimmungen,
- die Abschaffung von Mindeststrafen sowie die verstärkte Anwendung von Abmahnungen und Organstrafverfügungen,
- eine Bemessung der Strafhöhe nach Schwere des Vergehens,
- Abgelehnt werden beispielsweise Mehrfachbestrafungen von Zulassungsbesitzern bzw Lenkern sowie Arbeitgebern und Arbeitnehmern und das unangemessene System für Geldstrafen, bei dem ein Lenker für administrative Fehler schwer bestraft wird, die keine Gefahr für die Verkehrssicherheit darstellen,
- Straßenkontrollen müssen rasch und effizient durchgeführt werden,
- eine Neuregelung der Gewichtstoleranzen muss veranlasst werden,
- Verstärkte Harmonisierung von Gesetzgebung und Vollziehung mit dem Ziel der Rechtssicherheit bei Kontrollen (zB klare gesetzliche Vorgaben betreffend Mitführverpflichtung von Lenkern)
- der Erhebungsaufwand sowie die Kosten für statistische Zwecke müssen reduziert werden.
- Zusätzlich fordern wir die österreichweite Geltung von § 97 STVO Ausweisen für Straßentransportaufsichtsorgane und eine Harmonisierung der Sonderbegleitungsvorschriften.
- Fahrschulinspektionen: Im Zuge des Verwaltungsreformgesetzes 2001 wurde die Zuständigkeit für das „Fahrschulgewerberecht“ von den Landesverwaltungen auf die Bezirkshauptmannschaften übertragen, was eine Reihe von Problemen bereitet. Wir fordern die Delegation dieser Kompetenzen zurück an die Länder nach dem Beispiel Burgenland und Vorarlberg.

7 SAFETY

Ausgangssituation

Verkehrssicherheit (Safety) hat einen hohen Stellenwert. Es bestehen bereits erfolgreiche Aktionen, welche von der Verkehrswirtschaft tatkräftig unterstützt werden. Das klare Bekenntnis der österreichischen Verkehrswirtschaft zur Verkehrssicherheit wird dadurch dokumentiert.

Problemstellung

Die gesetzlichen Vorgaben, auch unter den Gesichtspunkten verschärfter Sicherheitsanforderungen müssen wirtschaftlich vertretbar, also leistbar sein.

Forderungen der Verkehrswirtschaft:

Verbesserung der Verkehrssicherheit durch…

7.1 Stärkung der Eigenverantwortung

Studien zufolge passiert ein Großteil der Unfälle aufgrund menschlichen Fehlverhaltens. Neben der Bereitstellung einer dem sicherheitstechnischen Letztstand entsprechenden Infrastruktur, sollte daher dem menschlichen Faktor größere Aufmerksamkeit geschenkt werden. Anstelle überbordender Vorschriften sind unternehmerische Initiativen im Betrieb zu stärken. Bestehende Vorschriften sollten hinsichtlich ihrer praktischen Relevanz überprüft werden. Eine Prämierung von erfolgreichen Projekten in diesem Bereich ist unbedingt zu forcieren.

7.2 Bewusstseinsbildung

Die Hebung der Verkehrssicherheit ist vor allem durch positive, Verständnis fördernde Initiativen auszubauen.

7.3 Anreize für Investitionen

Investitionen sollen durch steuerliche Anreize und die Förderungen von Schulungsmaßnahmen erreicht werden.

7.4 Eisenbahngesetz und Verordnungen

Wir unterstützen das Bestreben, das sehr hohe Sicherheitsniveau im Eisenbahnbereich weiterhin zu verbessern. Eisenbahnen werden aber bereits überdurchschnittlich mit Vorschriften sowohl auf nationaler als auch auf europäischer Ebene belastet. Der Eisenbahnmarkt in Österreich zeigt, wie kleine, mittlere Unternehmen zum Funktionieren eines Intermodalen Wettbewerbs beitragen können, ohne dass das Sicherheitsniveau leidet. Sowohl im 4. EU-Eisenbahnpaket als auch auf nationaler Ebene im Eisenbahngesetz mit den zahlreichen Durchführungsverordnungen müssen mehr Ansätze geschaffen werden, solchen Unternehmen das Bestehen am Eisenbahnmarkt zu erleichtern. Bereits im Eisenbahngesetz müssen mehr inhaltliche, objektive und ausgewogene Vorgaben für den Verordnungsgeber enthalten sein, um Kostensteigerungen zu vermeiden, die in keiner Relation zu einem Sicherheitsgewinn stehen.

8 SECURITY

Ausgangssituation

Unter Security versteht man Maßnahmen zur Gefahrenabwehr (insbesondere terroristischer Anschläge). Seit den Anschlägen im September 2001 sind auf EU Ebene eine Vielzahl von Vorschriften in diesem Bereich erlassen worden.

Problemstellung

Die vorgeschlagenen Maßnahmen im Bereich Security stellen die Verkehrswirtschaft zunehmend vor administrative und finanzielle Probleme.

Forderungen der Verkehrswirtschaft

8.1 Security ist Kernbereich hoheitlicher Aufgaben Als staatliche Aufgabe darf diese nicht auf einzelne Branchen abgewälzt werden. Die Finanzierung und Haftung für Maßnahmen soll daher vom Staat getragen werden.

8.2 Wegen des internationalen Charakters des Verkehrs sollten die zu treffenden Security-Maßnahmen einheitlich, verhältnismäßig und nicht diskriminierend angewandt werden und die Handelsströme so wenig wie möglich behindern. Einseitige Maßnahmen der Mitgliedsstaaten werden abgelehnt.

8.3 Neu zu beschließende Gefahrenabwehrmaßnahmen müssen zu dem damit verfolgten Zweck, den damit verbundenen Kosten und Auswirkungen für den Verkehr in einem angemessenen Verhältnis stehen. Überbordende Maßnahmen im Bereich Security, deren Kosten und Auswirkungen zu dem verfolgten Zweck außer Verhältnis stehen, werden von uns abgelehnt. Alle Sicherheitsmaßnahmen - sowohl bestehende aber insbesondere künftige - sollten einer Risikoanalyse sowie einer Kosten-Nutzenanalyse unterworfen werden, um einen erzielbaren Mehrwert abzuschätzen.

8.4 Maßnahmen zur Bewusstseinsbildung und Stärkung der Eigenverantwortung sollen gefördert werden.

8.5 Unter diesem Aspekt ist auch möglichst rasch das Prinzip der One-Stop-Security umzusetzen, wonach eine Passagierkontrolle zu Flugbeginn innerhalb des EU-Raumes ausreichend sein muss und in der Folge durch Kanalisierung der Passagierströme die Sicherheit aufrechterhalten wird. So werden Kontrollkosten und Zeitaufwand gemildert.

9 HUMAN-KAPITAL UND AUSBILDUNG

Ausgangssituation

Der Unternehmenserfolg ist untrennbar mit der menschlichen Arbeitsleistung, dem Human Kapital einer Unternehmung, verbunden. Denn selbst die innovativsten Maschinen und das effizienteste Anlagekapital sind ohne die gut ausgebildeten Mitarbeiter/innen nutzlos. Somit stehen das Know-How der Mitarbeiter/innen und die Fähigkeit, dieses auch anwenden zu können, im Mittelpunkt des Interesses einer jeden Unternehmung.

Problemstellung

Die österreichische Verkehrswirtschaft kann innerhalb der bestehenden Rahmenbedingungen den Wettbewerb mit ausländischen Unternehmen nur dann aufnehmen, wenn sie ihre Stärken, nämlich die Qualität der Erledigung der Aufträge, weiter ausbaut. Die Chance für Österreichs Verkehrsunternehmen besteht demnach in einer fundierten Aus- und Weiterbildung der Mitarbeiter, die in ausreichender Anzahl zur Verfügung stehen müssen.

Forderungen der Verkehrswirtschaft

9.1 Ausreichende Verfügbarkeit von Mitarbeitern

Die österreichische Verkehrswirtschaft ist mit dem Problem der zu gering zur Verfügung stehenden Mitarbeiter konfrontiert.

- Wir fordern neue und aktualisierte Berufsbilder in der Verkehrswirtschaft,
- die Förderung von Lehrstellen,
- die Herabsetzung des gesetzlichen Mindestalters für Omnibusfahrer im Linienverkehr bis 50 km auf 18 Jahre für Inhaber eines Fahrerqualifizierungsnachweises bzw Berufskraftfahrer sowie für Triebfahrzeugführer.
- Arbeitskräftepotential besteht vor allem auch im Bereich der ausländischen Mitbürger in Österreich. Die Bindung des Schlüsselkräftebegriffs an ein bestimmtes Lohnniveau soll aufgehoben werden.
- Erleichterte Beschäftigungsmöglichkeiten für Lenker/Matrosen aus dem EU-Ausland bzw aus den neuen EU-Mitgliedsstaaten

9.2 Attraktivierung und praxisnähere Gestaltung der Berufskraftfahrer Grundqualifizierung und Weiterbildung

- Erleichterung für Berufseinsteiger/Umsteiger: Der Beruf des Kraftfahrers wird häufig nicht als Erstberuf gewählt, sondern von Berufsumsteigern. Gerade für Umsteiger und Quereinsteiger stellt die Grundqualifizierung bzw. Weiterbildung eine finanzielle und vor allem auch zeitliche Hürde dar. Daher soll es ermöglicht werden, 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.

- Maßnahmenpaket zur Grundqualifikation:
    - Der Multiple Choice Test der theoretischen Grundqualifikationsprüfung soll auch in der Fahrschule absolviert werden können (gemeinsam mit der theoretischen Führerscheinprüfung). Die Bewertung des Tests ist weiterhin der Prüfungskommission vorbehalten.
    - Der Fragenkatalog der Multiple Choice Prüfung soll bundesweit einheitlich sein und in Form eine Computerprüfung durchgeführt werden.
    - Die Anmeldefrist zur Prüfung von bisher 6 Wochen soll verkürzt werden.
    - Die Gebühren für die Grundqualifikationsprüfung sollen gesenkt werden.

- Erleichterung in grenzüberschreitender Rechtsanwendung:
  Lenker mit ausländischen Wohnsitz und österreichischer Arbeitsstätte haben jedoch oft das Problem, dass die österreichischen Weiterbildungsbestätigungen im Ausland nicht als Basis zur Eintragung des notwendigen Führerscheincodes bzw. Ausstellung der Fahrerqualifizierungskarte anerkannt werden. Daher soll in Österreich die Möglichkeit geschaffen werden, ausländischen Fahrern eine Fahrerqualifizierungskarte auszustellen.

- Klare Regelung zu E-learning: Das BMVIT soll deshalb eine Konkretisierung der Rahmenbedingungen vornehmen und auch auf den bundesweit einheitlichen Vollzug achten.

- Bundesweite Förderung der gesamten Ausbildungskosten für C und D Lenker, um die Berufswahl für den Beruf des Lkw- oder Bus-Lenkers attraktiver zu machen.

- Die Angebote Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen sollen sich im zeitlichen Umfang an den Bedürfnissen der Praxis orientieren und möglichst homogen in ganz Österreich angeboten werden.

10 SOZIALPOLITIK

Ausgangssituation

Die Mitgliedsunternehmen der Bundessparte Transport und Verkehr bekennen sich zu wettbewerbsverträglichen sozialen Standards und leistungsgerechter Entlohnung. Diese Grundsätze werden bereits jetzt durch das sozialpartnerschaftliche Prinzip in den einzelnen Unternehmungen manifestiert und umgesetzt.

Problemstellung

Die Mitgliedsunternehmen sind im Bereich Sozialpolitik durch bereits existierende Bestimmungen und geplante Gesetzesnovellen in erheblichem Ausmaß finanziell belastet.

Forderung der Verkehrswirtschaft

10.1 Schaffung von flexibleren Arbeitszeitregelungen

Anpassungen und Veränderungen des Arbeitszeitgesetzes sind notwendig zur Schaffung von Flexibilisierungsmöglichkeiten, um Österreich als Wirtschaftsstandort weiterhin attraktiv zu erhalten.

- Stärkung der Arbeitszeit-Gestaltungsmöglichkeiten auf betrieblicher und einzelvertraglicher Ebene,
- Erleichterungen bei einseitiger Änderung der Lage der Normalarbeitszeit. Der Regelfall sollte eine 3 tägige Vorankündigungsfrist sein
- Regelung flexibler Arbeitszeiten direkt im Gesetz:

In der Verkehrswirtschaft scheitern Flexibilisierungsmöglichkeiten im Bereich des AZG/ARG in vielen Fällen an der fehlenden Regelungsbereitschaft des KV-Partners, so vor allem bei der Regelung einer Durchrechnung der Normalarbeitszeit.
Generell sollten daher Regelungen zur flexiblen Arbeitszeit in AZG und ARG nicht der Regelung durch KV vorbehalten sein, sondern zumindest mit BV und in Betrieben ohne gewählten BR durch Individualvereinbarung geregelt werden können.

10.2 Anpassung der AZG-Strafbestimmungen bei Übertretung der Arbeitszeit/Arbeitsruhevorschriften durch Lenker

- Schaffung einer gesetzlichen Haftungsbefreiung von Unternehmen bei Verstößen von Lenkern gegen EU-Sozialvorschriften (Kontrollsystem):

  Derzeit gängige Verwaltungs-und Strafpraxis der Behörden ist, dass Unternehmer im Verkehrsbereich regelmäßig dafür sanktioniert werden, dass ihre Fahrzeuglenker trotz entsprechender Schulungen und Dienstanweisungen die EU-Sozialvorschriften verletzen. Begründung der Strafbehörden ist üblicherweise, dass es der Unternehmer verabsäumt hat, ein entsprechendes Kontrollsystem in seinem Betrieb zu installieren, um dafür zu sorgen, dass die EU-Sozialvorschriften von den Lenkern eingehalten werden. In den bisherigen Strafverfahren hat sich bis hin zu höchstgerichtlichen Entscheidungen immer wieder gezeigt, dass die Gerichte ein solches Kontrollsystem zwar voraussetzen, aber zur Frage der inhaltlichen Ausgestaltung bisher niemals konkrete Angaben gemacht haben. Liegt kein „ausreichendes“ Kontrollsystem vor, haftet der Unternehmer infolge Verschuldens für die Übertretung seiner Lenker.
  Es wäre daher notwendig, die derzeitige uneingeschränkte Unternehmenshaftung auf jene Fälle einzuschränken, in denen das Unternehmen den Verstoß des Lenkers schuldhaft nicht verhindert oder sogar begünstigt hat. Die VO (EG) Nr. 561/2006 (Lenk-und Ruhezeiten) ermöglicht in ihrem Art 10 Abs 3 eine derartige nationale Einschränkung der Haftung.

  Forderung: Ergänzung einer Haftungsbefreiung in § 28 Abs 5 Arbeitszeitgesetz bzw § 134 KFG, wenn Unternehmen nachweisen können, dass die Verpflichtungen des Art 10 Abs 1 und 2 der VO (EG) Nr. 561/2006 geregelten Verpflichtungen eingehalten haben. Für den Nachweis der Einhaltung dieser Verpflichtungen sind alle Beweismittel zu prüfen und bei der Beurteilung des Verschuldens zu berücksichtigen. Der Nachweis gilt jedenfalls mit der Vorlage entsprechender Dienstanweisungen, Aufzeichnungen über eine dem Artikel 10 Abs 2 der VO (EG) Nr. 561/2006 entsprechende Tourenplanung, Bestätigung der Lenkerschulung sowie Protokollen über regelmäßige Überprüfungen als erbracht.

- Generelle Vereinfachung der EU-Sozialvorschriften im Straßenverkehr; die derzeitige Rechtslage ist durch Ineinandergreifen und Verschachtelung zahlreicher Rechtsvorschriften für den Normadressaten nicht mehr administrierbar (zB EU-Formblatt lenkfreie Tage). Unterschiedliche Umsetzung von EU-Recht in Mitgliedstaaten führt zu Wettbewerbsverzerrungen, die beseitigt werden müssen (zB unterschiedliche Strafhöhen bei Übertretungen).

  - EU-Leitlinien zu den Lenk-und Ruhezeiten müssen in den Text der VO (EG) Nr. 561/2006 eingebaut und damit für die Mitgliedstaaten verbindlich gemacht werden
  - Für alle VO-Fahrzeuge muss die Teilungsregel für die Lenkpause liberalisiert werden: wieder wie früher 3 x 15 oder 15/30 oder 30/15
  - Fahrzeuge im Baustellenverkehr sind als weitere Fahrzeuggruppe in Artikel 13 VO 561/2006 aufzunehmen um den Mitgliedstaaten eine gänzliche Freistellungsoption zB von der Lenkpause zu ermöglichen
  - Die Busbranche benötigt eine eigene Lenk- und Ruhezeitverordnung. In einer solchen Verordnung sind die speziellen und flexiblen Bedürfnisse (wie z.B. eine praxisgerechte 12-Tage-Regelung) abzubilden.

- EU-Kontroll-RL 2006/22 EG muss in Zukunft auch Strafrahmen regeln und Toleranzen bei geringfügigen Übertretungen ausdrücklich zulassen
- Umsetzung EU-Kommissionsbeschluss zur Berechnung der Tageslenkzeit

- Deregulierung am Beispiel EU-Kontrollgerät: Die Notwendigkeit der Deregulierung zeigt sich insbesondere bei den Regelungen über das EU-Kontrollgerät. Der praktische Umgang mit digitalem und analogem Kontrollgerät muss europaweit einheitlich gestaltet und insgesamt vereinfacht werden.

10.3 Maßvolle Regelungen im Arbeitnehmerschutz

Wir fordern die Anerkennung von spezifischen und verbesserten Rehabilitationsmöglichkeiten im Hinblick auf Berufskrankheiten bzw deren Vermeidung sowie die Erleichterung der verpflichtenden Bereitstellung eines Betriebsarztes für große Unternehmungen. Im Lenkerbereich bedarf es der Anerkennung von spezifischen Berufskrankheiten, insbesondere bei Erkrankungen im orthopädischen und internistischen Bereich. Zudem bedarf es verbesserter Rehabilitationsmöglichkeiten im Hinblick auf Berufskrankheiten bzw deren Vermeidung (zB Förderung von Spezialsitzen).
Teile des Mutterschutzgesetzes (Beschäftigungsverbot auf Beförderungsmitteln) stellen österreichische Verkehrsunternehmen vor Probleme. Es sollte keine einseitige Überwälzung der Kosten auf die Betriebe erfolgen, Fördermöglichkeiten sollten für diese Fälle geschaffen werden. Wünschenswert wären Neugestaltungen, um die Attraktivität zur Einstellung älterer Arbeitnehmer zu steigern.

10.4 Senkung der Lohnnebenkosten

Gerade durch ein unterschiedliches Lohn- und Lohnnebenkostenniveau vor allem auch im Vergleich mit den neuen Beitrittsländern ist diese Maßnahme unerlässlich zur Erhaltung der Wettbewerbsfähigkeit.

10.5. Evaluierung der Bestimmungen zur Schwerarbeit

Die Regelungen betreffend „körperliche Schwerarbeit“ sind für die Verkehrswirtschaft zum Teil nicht administrierbar und schaffen unlösbare Probleme in der Frage der Meldepflicht. Wir fordern eine rigorose Vereinfachung um die administrativen Belastungen für die Betriebe möglichst gering zu halten.

10.6 Wirtschaftlich verträgliche Umsetzung sozialer Gesetzgebung (insbesondere Behindertengleichstellungsgesetz)

In sozialpolitischen Gesetzesmaterien, welche die Belange der Verkehrswirtschaft tangieren, sollte verstärkt auf die Besonderheiten der Verkehrsunternehmen Rücksicht genommen werden. Die finanziellen Förderungsmaßnahmen sind vollständig zu nutzen bzw neue Förderungsinstrumente auf Bundes- und Landesebene zu entwickeln (zB Behindertengleichstellungsgesetz). Das Behinderteneinstellungsgesetz in seiner jetzigen Fassung stellt eine maßgebliche Benachteiligung für Betriebe (fahrendes Personal, Bautrupps, etc) dar, die großteils keine behinderten Menschen beschäftigen können. Unternehmen des Personenbeförderungsgewerbes (zB Taxi- und Mietwagenunternehmen) ist es aufgrund der Bestimmungen der Bundesbetriebsordnung unmöglich, behinderte Personen zu beschäftigen. Es ist daher eine Novelle des Behinderteneinstellungsgesetzes nötig.

10.7 Lenkerarbeitszeit-RL muss „echte“ Selbstständige ausklammern

Um Wettbewerbsverzerrungen der heimischen Verkehrswirtschaft vor allem gegenüber Drittstaaten zu vermeiden, müssen „selbstfahrende“ Unternehmer vom Anwendungsbereich der auf unselbständige Arbeitnehmer zugeschnittenen Arbeitszeitregeln ausgenommen sein. Die Einbeziehung „echter“ Selbstständiger führt zu einer überbordenden Bürokratie und bringt keinerlei „Zusatznutzen“ für die Verkehrssicherheit. Die Verkehrssicherheit ist durch die zwingende Einhaltung europarechtlicher Lenk- und Ruhezeitenvorschriften auch durch selbstständige Kraftfahrer ohnehin gewährleistet.

10.8. Erleichterungen bei der „Auflösungsabgabe“

Für Teilzeit-Beschäftigungsverhältnisse wird eine Aliquotierungsregel gefordert.

Weiters wird gefordert, die Fälle der Beendigung von Dienstverhältnissen in Verbindung mit saisonbedingten Wiedereinstellungszusagen/vereinbarungen von der Auflösungsabgabe auszunehmen.

11 KOMMUNIKATION UND INFORMATION

Ausgangssituation

Der Verkehrsbereich ist in Österreich sehr dynamisch. Permanent werden die österreichischen Verkehrsunternehmen mit Änderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen konfrontiert und häufig sehr kurzfristig einbezogen.

Problemstellung

Bedingt durch die zu kurzen Fristen sowie die verspätete Einbeziehung in die Begutachtungsverfahren, verbleiben der Verkehrswirtschaft lediglich eingeschränkte Mitgestaltungsmöglichkeiten.

Forderungen der Verkehrswirtschaft

Wir fordern daher die frühzeitige Einbindung bei Veränderungen der verkehrsrelevanten Rahmenbedingungen und eine stärkere Beachtung der Anliegen der Verkehrswirtschaft.

IMPRESSUM
Wirtschaftskammer Österreich | Bundessparte Transport und Verkehr
Geschäftsführer: Dr. Erik Wolf
1045 Wien, Wiedner Hauptstraße 63
T 05 90 900-3255 | F 05 90 900-257
E bstv@wko.at | W http://wko.at/verkehr
Für den Inhalt verantwortlich: Mag. Barbara Schneller

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