

Verkehr & Infrastruktur

Mobilität ist ein Grundbedürfnis der Menschen, der Transport von Waren eine Voraussetzung für unsere Wirtschaft. Ein zukunftsfähiger Standort braucht ein innovatives, effizientes und gut funktionierendes Mobilitäts- und Transportsystem. Gleichzeitig wissen wir um die Notwendigkeit, das Verkehrssystem neuen Anforderungen anzupassen: Digitalisierung, Energieeffizienz und Dekarbonisierung im Einklang mit den Klimazielen von Paris sind unabdingbar. Um die im Verkehrssektor notwendige Trendwende bei den CO₂-Emissionen zu schaffen, bedarf es klarer Rahmenbedingungen und engagierter Umsetzungsprogramme. Deshalb werden Maßnahmen entwickelt, um Verkehr zu vermeiden, Verkehr zu verlagern und Verkehr zu verbessern und den Anteil des Umweltverbunds (Fuß- und Radverkehr, öffentliche Verkehrsmittel und Shared Mobility) deutlich zu steigern.

Die Bundesregierung bekennt sich zum gemeinsamen Voranbringen der notwendigen Innovationen im Verkehrssektor hin zu umweltfreundlicher Mobilität für alle, um zukunftsfähige Lösungen für unser individuelles Mobilitätsbedürfnis zu bieten. Dadurch sollen die Menschen echte Wahlfreiheit auf ihren alltäglichen Wegen erhalten,

nicht nur in unseren Städten, sondern auch und besonders im ländlichen Raum. Wir wollen ein Verkehrssystem, das im Sinne der österreichischen Bevölkerung ist und den Anforderungen des 21. Jahrhunderts gerecht wird. Deshalb schaffen wir ein gutes, sicheres, barrierefreies und preisgünstiges sowie flächendeckendes Mobilitätsangebot für die Österreicherinnen und Österreicher.

Der Bahnverkehr steht vor Herausforderungen wie die der Kapazitätssteigerung. Um diese zu bewältigen wird zeitgerecht und mittels mehrjährig fixierter Prioritäten in die nötige Infrastruktur investiert. Dies ist die Basis für Angebotsausweitungen und dichte Taktfahrpläne. Der Güterverkehr hat großes Potential, einen wesentlichen Beitrag für die Erreichung der Pariser Klimaziele zu leisten. Er soll energieeffizient, umwelt- und klimaschonend abgewickelt und die Chancen dieses Effizienzsprungs für den Beschäftigungs- und Wirtschaftsstandort sollen umfassend genutzt werden. Der Logistik-Hub Österreich wird damit zukunftsfähig aufgestellt und nachhaltig gestärkt.

Österreich hat eines der dichtesten Straßennetze Europas. Zur Erhaltung, Optimierung und verkehrsträgerübergreifenden Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur braucht es fachliche Entscheidungs- und Planungsprozesse. Der Mobilitätsmasterplan 2030 soll den wirkungsorientierten strategischen Rahmen bieten, um Österreichs Mobilitätssektor nach ökologischen, ökonomischen und sozialen Zielen auszurichten. Der Rad- und Fußgängerverkehr nimmt stetig an Bedeutung zu. Dieser positive Trend muss weiterhin unterstützt und gestärkt werden. Luftfahrt, Schifffahrt und auch

Seilbahnwirtschaft sind im Zusammenhang mit den Bereichen Verkehr und Infrastruktur nicht zu vernachlässigen – auch hier werden ökologische, ökonomische und soziale Ziele verfolgt.

Neben der Dekarbonisierung sind Digitalisierung und Sharing die größten Innovationstreiber für moderne Mobilität. Wir wollen die Rahmenbedingungen für neue Mobilitätsdienste optimieren und dabei vor allem den Nutzen für alle sicherstellen.

Klimaschutz-Rahmen für Verkehrssektor

- Mobilitätsmasterplan 2030 für eine wirkungsorientierte integrierte Strategie für Luft-, Wasser-, Schienen- und Straßenverkehr, von der sich konkrete Maßnahmen für einzelne Sektoren ableiten, die Österreichs Klima- und Wirtschaftsziele unterstützen
 - o Langfristige strategische Ausrichtung des Mobilitätssektors in Richtung Erfüllung des Pariser Klimaabkommens
 - o Das gesamtstaatliche Klimaziel für den Bereich Verkehr fungiert als übergeordnete verbindliche Handlungsanleitung, an der sich die strategische Planung für alle Verkehrsträger ausrichten muss.
 - o Der Mobilitätsmasterplan 2030 adressiert die Transformationstreiber Dekarbonisierung und Digitalisierung. Er nutzt die Potentiale der Digitalisierung (Daten als Grundlage für modiübergreifende Steuerung und Nutzung neuer Geschäftsmodelle zur Erreichung der Klimaziele). Im Mittelpunkt stehen Lebensqualität und Wettbewerbsfähigkeit. Hierfür müssen neue Mobilitätskonzepte und Innovationen gestärkt werden, u.a. auch mit der Etablierung von Experimentierräumen.
 - o Aufgebaut wird der Mobilitätsmasterplan 2030 auf Vorarbeiten wie der #mission2030, dem NEKP oder dem Sachstandsbericht Mobilität. Er entwickelt Einzelmaßnahmen in den Bereichen „Verkehr vermeiden“, „Verkehr verlagern“ und „Verkehr verbessern“ – von Mobilitätsdienstleistungen bis hin zu Infrastrukturmaßnahmen.
 - o Besondere Berücksichtigung finden attraktive Mobilitätsdienstleistungen sowohl für urbane Zentren als auch für ländliche Gebiete.
 - o Nutzung der Beteiligungen des Bundes in den Bereichen Infrastruktur und Verkehr und Erarbeitung einer Portfolio-Strategie, die die Ziele des Mobilitätsmasterplans 2030 unterstützt und eine serviceorientierte Mobilitätspolitik verwirklicht

- o Verkehrsträgerübergreifende strategische Planung beim Bau und Ausbau von Infrastruktur sowie Prüfung der Effizienzsteigerung durch bessere Kooperation im Infrastrukturausbau inklusive Berücksichtigung der Sektorintegration (beispielsweise Bau, Breitbandausbau oder Klimaschutzprojekte)
- Effizienzsteigerung durch den Digitalen Tiefbauatlas für Infrastrukturausbau ermöglichen
- Einsatz im nationalen und europäischen Rahmen in Richtung einer verursachergerechten Kostenwahrheit

Umweltfreundliche, leistbare Mobilität für alle in Stadt und Land

- Garantiert mobil: Ausbauen, vernetzen, verstärken
 - o Sicherstellung eines weitgehend stündlichen, ganztägigen ÖV-Angebots im urbanen Raum und ländlichen Gebiet durch sämtliche Mobilitätsservices (Bahn, Bus, Bim, Carsharing, Mikro-ÖV, Sammeltaxis, Ridesharing-Plattformen...)
 - o Kombination aus flexiblen Mobilitätsangeboten (wie Mikro-ÖV), Sharing-Lösungen und Radverkehr-Attraktivierung bringt österreichweite, flächendeckende Mobilitätsgarantie.
 - o Rasche vollständige Umsetzung der bisher beschlossenen ÖV-Mindeststandards
 - o Stufenweise Verankerung und Umsetzung ausreichender Anschlüsse für alle Ortskerne mit öffentlichem Verkehr
 - o Sicherstellung der nötigen, kontinuierlichen Bundes-Kofinanzierung
- Reform des ÖPRNVG entlang folgender Schwerpunkte:
 - o Änderung der Finanzierungsregelungen durch Zusammenfassung zu einer zweckgebundenen Zuweisung an die Bundesländer (FAG, FLAF, ÖPNRV-G)
 - o Zweckbindung der Verkehrsanschlussabgabe für ÖV-Finanzierung mit begleitenden Maßnahmen gegen negativen Standortwettbewerb
 - o Gesetzliche Festlegung der Gesamthöhe der Mittel und des Verteilungsschlüssels, orientiert an den ÖV-Mindeststandards (Beschlüsse 2014) sowie Zweckbindung für ÖPNV
 - o Prüfung einer Neuorganisation (Integration in die Linienverkehre etc.) des Schüler-Gelegenheitsverkehrs, um eine Steigerung der Planungseffizienz und eine faire Ausfinanzierung zu erreichen
- 1-2-3-Österreich-Ticket zur Erreichung der Klimaziele – eine klimaschonende Alternative zum motorisierten Individualverkehr, breit leistbar und zugleich unkompliziert zugänglich
 - o Umsetzung durch österreichweite Jahresnetzkarte für den öffentlichen Verkehr
 - o Um 1 Euro pro Tag in einem Bundesland, um 2 Euro pro Tag in einem und im Nachbarbundesland, um 3 Euro pro Tag das gesamte Bundesgebiet
 - o Kostengünstige Variante für junge Menschen in Ausbildung und Studierende

- o Dieses Angebot soll durch die erfahrungsgemäß nachfragebedingt steigenden Markterlöse teilfinanziert und zusätzlich durch die öffentliche Hand gestützt werden, um die nötige Marktdurchdringung zu erreichen.
- o Zeitgerechte Bereitstellung der dafür benötigten Bundesmittel bei der Einführung
- o Entwicklung der nötigen Entscheidungsgrundlagen und Abwicklungsstrukturen sowie rechtlichen Voraussetzungen wird gemeinsam mit den ÖV-Systempartnern mit hoher Priorität vorangetrieben
- o Prüfung eines Austrorail-Tickets nach Alter gestaffelt nach dem Vorbild von Interrail
- Verstärkter Einsatz von Shared Services zur Schaffung einer gemeinsamen Organisation der öffentlichen und privaten Verkehrsunternehmen. Ziel ist die Steuerung, Bündelung und Koordination von tariflichen und vertrieblichen Innovationen im öffentlichen Verkehr.
- Flexible, nachfrageorientierte Mobilitätsangebote als Ergänzung zu Bahn- und Kraftfahrlinien auf der „letzten Meile“ – Mikro-ÖV
 - o Absicherung gemeinwohlorientierter Mobilitätsdienste (Dorfbus, Anrufsammeltaxis etc.) durch klare und stabile Rahmenbedingungen
 - o Bundesweiter Ausbau von den ÖV ergänzenden Park&Ride, Bike&Ride und Carsharing-Lösungen an Bahnhöfen in Abhängigkeit von der Verfügbarkeit
- attraktiver Zubringerdienste, um die Angebote des öffentlichen Verkehrs für Pendlerinnen und Pendler zu erweitern und aufzuwerten. Dafür notwendig ist auch Folgendes:
 - Neuordnung Park&Ride-Regelungen ÖBB mit Gemeinden und Ländern sowie einheitliche Bewirtschaftungs- und Betriebskriterien von Park&Ride + Bike&Ride und Sharing-Angeboten
 - Bekenntnis zum regionalen, schienengebundenen Verkehr bzw. kostengünstigeren Alternativen des öffentlichen Verkehrs (on-Demand-Lösungen, Busse etc.)
 - Zusammenarbeit auch mit dem Tourismus, um auch dort die sogenannte „Last Mile“ mittels öffentlicher Verkehrsmittel zu ermöglichen
- Bahn im Fernverkehr zur attraktiven Alternative machen
 - o Prüfung der Ausweitung des Angebots an Autoreisezügen (wie beispielsweise Wien – Innsbruck/Feldkirch). Berücksichtigung von E-Mobilität durch Lademöglichkeiten auf dem Zug
 - o Ausbau des Nachtzugangebotes im Fernverkehr, innerösterreichisch und zu internationalen Destinationen
 - o Verbesserung der Fahrradmitnahme im Fernverkehr

Verkehrssicherheit

- Novelle der Straßenverkehrsordnung:
 - o Evaluierung der StVO auf Benachteiligungen des Radfahrens und Zufußgehens
 - o Abbau von rechtlichen Barrieren zum Wohle des sicheren Radfahrens sowie Zufußgehens
 - o Ermöglichung von Temporeduktionen in Ortskernen und vor Schulen sowie an Unfallhäufungsstellen (auch auf Landesstraßen)
 - o Stärkung des Rücksichtnahmeprinzips in der StVO
- Rettungsgasse: Klarstellung des Begriffs „Stocken des Verkehrs“ in der StVO etwa durch konkrete Geschwindigkeitsangabe
- Klarstellung Höchstgeschwindigkeit 20 km/h in Begegnungszonen
- Verbesserungen der LKW-Sicherheit:
 - o Verstärkter Fokus auf LKW-Sicherheit im Verkehrssicherheitsbeirat
 - o Vertiefende Ausbildung der LKW-Fahrerinnen und -fahrer im Rahmen der Berufskraftfahrer-Aus- und -Weiterbildung hinsichtlich „Verkehrssicherheit und toter Winkel“
 - o Bewusstseinsbildungsmaßnahmen für besonders gefährdete Gruppen von Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern betreffend „Toter Winkel“
 - o Prüfung einer Förderung für Nachrüstung von Abbiegeassistenten
 - o Ausstattung von ASFINAG-Parkplätzen mit Einrichtungen zur korrekten Ausrichtung der
- Spiegel von LKWs sowie Kontaktaufnahme und gemeinsame Evaluierung mit den Mineralölfirmen, ob die Einrichtung solcher Plätze auch bei Tankstellen möglich ist
- o Adäquate personelle Ausstattung der Exekutive für ein dichtes Kontrollnetz bzgl. arbeitsrechtlicher, technischer und rechtlicher Belange unter zumutbarer zeitlicher Beeinträchtigung der Beamtshandeln
- Einführung einer verpflichtenden Verkehrserziehung inklusive einheitlicher Unterrichtsmaterialien sowie verpflichtende Erste-Hilfe-Kurse in allen Schulen
- Verstärktes Angebot von Fort- und Weiterbildung für Führerscheinbesitzerinnen und -besitzer, um aktuelles Wissen und Bewusstsein technischer und rechtlicher Neuerungen zu gewährleisten
- Evaluierung des Alkolocksystems nach Ablauf der Fünfjahresfrist (Versuchsbeginn am 1. September 2017)
- Effektives Einschreiten gegen Lenker und Lenkerinnen, die sich auf Grund von verbotenem Suchtgiftkonsum, Alkoholkonsum sowie des Konsums von (nicht fachärztlich verschriebenen) psychotropen Stoffen in einem fahrtauglichen Zustand befinden
- Ausarbeitung eines Verkehrssicherheitsprogramms 2021ff mit Annäherung an Vision Zero
- Evaluierung und Novelle der OffroadVO und des KFG in Bezug auf den missbräuchlichen Einsatz von Traktoren

Effiziente E-Mobilität jetzt: Schienen in die Zukunft und mehr Bahn, Bim & Bus

- Bus, Bahn & Co. – innovativ, aufeinander abgestimmt, benutzerfreundlich
- Etablierung einer gemeinsamen Bestellorganisation, die als Servicestelle für den Bund, die Bundesländer und die Verkehrsbünde zur Verfügung steht, um Synergien zu nutzen und Beschaffungskosten zu minimieren sowie zu einer abgestimmten Planung von Bahn- und Busverkehrsausschreibungen zu kommen
- Schaffung einer nationalen Buchungsplattform mit transparenten Tarifen inkl. Vereinheitlichung des Ticketing im öffentlichen Verkehr; Möglichkeit, mit einem Ticket mehrere Verkehrsdienstleister – von Mikro-ÖV bis Schienen-Fernverkehr zu nutzen. Um die Kundenzufriedenheit zu steigern, sollen die Tarif- und Automatenysteme harmonisiert werden.
- Vereinheitlichung der wichtigsten Tarifnebenbestimmungen und mehr Vernetzung bei Fahrplangestaltung
- Fahrgastrechte absichern und ausbauen (Mitwirkungspflicht für Unternehmen an Schlichtungsverfahren beibehalten, Prüfung Einbezug Einzeltickets SPNV)
- Breitband-Ausbau entlang Pendlerstrecken
- Bahn-Infrastruktur PLUS:
 - o Evaluierung, Überarbeitung und ggf. Aufstockung des ÖBB-Rahmenplans 2020–2025, um die Fertigstellung des Zielnetzes 2025+ zu beschleunigen und dringliche Nahverkehrs-Projekte in Ballungsräumen rasch zu starten
 - o Entsprechend der Zielrichtung des NEKP erfolgt ausgehend vom Basisjahr 2020 im gültigen Rahmenplan (2018–2023) eine Investitionssteigerung von 5% pro Jahr (inklusive Vorausvalorisierung von 2,5%).
 - o Sicherstellen entsprechender Finanzierungsverträge
- Öffi-Milliarde für den Nahverkehr für die Verbesserung der Rahmenbedingungen im öffentlichen Verkehr. Damit sollen vor allem Ausbau und Verbesserung des öffentlichen Verkehrs in und um Ballungsräume vorangetrieben werden. Dazu gehören:
 - o Ausbau und Verbesserung der Schieneninfrastruktur, abhängig von der Mobilitätsnachfrage, und die Stärkung der Schiene als „Rückgrat“ für den öffentlichen Verkehr
 - o Stadtreionalbahn/S-Bahn/Straßenbahnausbauten
 - o Fortsetzung U-Bahn-Kofinanzierung
 - o Dekarbonisierung Busverkehr, Steigerung der Umweltverträglichkeit der öffentlichen Verkehrsmittel
 - o Modernisierung der Bahnhöfe zu „Mobilitätsdrehscheiben“ zur Verbesserung der Umsteigequalität Bus-Bahn, Park&Ride, Fahrradparken, Carsharing-Stellplätze, Lademöglichkeiten für E-Fahrzeuge sowie Verbesserung von Fahrgastinformationssystemen und Abholterminals für Online-Bestellungen

- Die Mittelzuteilung aus Nahverkehrs- und Regionalverkehrsmilliarde erfolgt unter der Maßgabe der Kofinanzierung durch die Bundesländer in einem noch zu vereinbarenden Schlüssel.
 - Überprüfung des vermehrten Einsatzes von alternativen Antrieben bei öffentlichen Verkehrsmitteln sowie Erarbeitung zugehöriger Maßnahmen
 - Forcierung von Energieeffizienzmaßnahmen für öffentliche Verkehrsmittel
 - Förderung von neuen Technologien und Pionierprojekten im öffentlichen Schienen-Nahverkehr, wie zum Beispiel einer Wasserstoff-Eisenbahn ins Zillertal
 - Einsatz auf europäischer Ebene für eine technische und betriebliche Harmonisierung der Systeme und eine gemeinsame Verkehrssprache, um die organisatorischen und verwaltungstechnischen Hindernisse abzubauen (besonders entlang von Transit-Routen)
 - Forcierter Ausbau des ETCS-Systems (European Train Control System), vorrangig auf den höchst ausgelasteten Strecken, um Fahrplanstabilität und Sicherheit zu verbessern
 - Umgehende nationale Attraktivierung von Systemvoraussetzungen im Bahnbereich
 - Zusatzbestellungen für Fahrplan-Integration Fernverkehr
 - Aufrechterhaltung der existierenden Programme im Bereich der Privatbahnen
 - Prüfung der bestmöglichen Nutzung der bestehenden Schieneninfrastruktur
- Öffi-Milliarde für den Regionalverkehr für die Sicherstellung flächendeckender ÖV-Angebote außerhalb von Ballungsräumen. Dazu gehören:
 - o Investprogramm für Privatbahnen
 - o Modernisierung der Bahnhöfe zu „Mobilitätsdrehscheiben“
 - o Ausarbeitung von Handlungsoptionen zur nachhaltigen Absicherung von Regional-, Neben- und Privatbahnen
 - o Überprüfung der technischen Standards (Einsparungsmöglichkeiten), um den Betrieb von Nebenbahnen aufrechtzuerhalten
 - o Verankerung von mehr Zugsangebot (Grundangebot Bund) in den Verkehrsdienstverträgen mit den Ländern
 - o Vollständige Bedeckung der im Juni 2019 bereits mit dem BMF vereinbarten VDV-Leistungen (inklusive Privatbahnen)
 - o Attraktivierung der bestehenden ÖBB-Strecken, die nicht im Zielnetz beinhaltet sind
 - o Zusatzbestellungen für Nahverkehrsleistungsausweitungen durch den Bund

- Zielnetz 2040 voranbringen:
 - Fokus auf Nahverkehr, Regionalbahn-Attraktivierung, Güterstrecken-Neu- und -Ausbau, Lückenschlüsse, Barrierefreiheit, Digitalisierung
 - Beschleunigte Bestellung der Grundlagen für die mittelfristig weiterreichende Infrastrukturplanung (Verkehrsprognose etc.) inkl. Finanzrahmenplan. Strukturierter und transparenter Prozess für die Infrastrukturplanung (minutengenaue Netzgrafiken mit allen Schienennutzungen) unter Einbindung der Bundesländer und Nachbarstaaten
 - Vorantreiben der Elektrifizierung, mit dem Ziel, 90% des Netzes zu elektrifizieren
- Internationale Bahn-Optimierung: Bekenntnis zum Ausbau und zur Aufnahme geeigneter Strecken in die TEN-Netze und Einsatz für Öffnung von EU-Töpfen für Erhalt bestehender Bahn-Infrastruktur
- Leistungsfähige ÖBB: Die ÖBB ist ein volkswirtschaftlich bedeutendes Unternehmen, als einer der größten Arbeitgeber, als wirtschafts- und industriepolitischer Motor mit großer Wertschöpfung und Treiber von Innovation. Bekenntnis zur ÖBB als ein wichtiges Instrument zur Umsetzung der Verkehrspolitik, insbesondere im Sinne eines nachhaltigen, dekarbonisierten Verkehrssystems:
 - Als Rückgrat des öffentlichen Verkehrs ist für den Schienenverkehr die Modernisierung und der Ausbau des Schienennetzes Voraussetzung, um einen verdichteten Taktfahrplan und die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene zu ermöglichen.
 - Die ÖBB sind – in Kooperation mit den regionalen Systempartnern – zentraler Dienstleister für die Mobilität von Personen im Nah- und Fernverkehr sowie im nationalen und internationalen Güterverkehr.
- Um den künftigen Herausforderungen und Aufgaben gerecht zu werden, sind folgende Punkte von zentraler Bedeutung:
 - Chancen der Digitalisierung nutzen, um insbesondere Kapazitäten, Sicherheit und Produktivität bei der Infrastruktur zu erhöhen und neue kundenorientierte Vertriebswege weiterzuentwickeln
 - Dekarbonisierung im Unternehmen vorantreiben, etwa durch Erhöhung des Elektrifizierungsgrades bei der Infrastruktur oder durch Erhöhung der Eigenversorgung mit nachhaltiger Energieproduktion
 - Notwendige Maßnahmen zur Bewältigung des Generationswechsels im Unternehmen setzen
 - Weiterentwicklung einer österreichweiten Vertriebsplattform gemeinsam mit den Verkehrsorganisationen und -unternehmen und diskriminierungsfrei organisieren
 - Weiterentwicklung von Kunden- und Marktorientierung insbesondere auch des grenzüberschreitenden Schienengüter- und -personenverkehrs
 - Weiterhin Sicherstellung des diskriminierungsfreien Zugangs zur Infrastruktur gewährleisten (gemäß den europarechtlichen Vorgaben)

- Die Kernaufgabe der ÖBB ist die Weiterentwicklung und Optimierung des Systems Schiene und des öffentlichen Verkehrs im Zusammenwirken mit den anderen Verkehrsorganisationen. Die ÖBB als integrierter Konzern haben sich dazu im europäischen Rechtsrahmen so aufzustellen und zu organisieren, dass folgende Eckpunkte berücksichtigt werden:
 - Wirtschaftlichkeit und Wettbewerbsfähigkeit insbesondere in den Marktsegmenten, indem Strukturkosten und Overhead abgebaut sowie vorgegebene Effizienzziele umgesetzt werden
 - Zusammenführung von Führungs- und Steuerungsverantwortung und klare Strukturierung der Vorstandsagenden
 - Optimierung interner Prozesse, Abbau von Doppelgleisigkeiten und die Steuerung des Konzerns mit klaren Ergebnisverantwortlichkeiten
 - Sicherstellung des Vermögenswerts
 - Vorbereitung auf die bevorstehende europaweite Liberalisierung des Bahnverkehrs und die damit verbundene wettbewerbliche Vergabe von Leistungen; noch mögliche Direktvergaben nur unter der Voraussetzung der Marktkonformität der Vergabebedingungen
- Beibehaltung der selbständigen Regulierungsstelle für die Schiene und Prüfung der Back office-Synergien mit anderen unabhängigen Regulierungsstellen
- Senkung der Energieabgabe auf Bahnstrom auf das europäische Durchschnittsniveau, Zweckbindung für günstigere Tickets
- Photovoltaik-Anlagen sind nach technischen Möglichkeiten bei Neubau und Sanierung von Lärmschutzwänden vorzusehen.
- Lärmschutzoffensive
 - Verbessertes Wagenmaterial (Förderung Flüsterbremsen)
 - Fortsetzung des Ausbaus von Lärmschutz, insbesondere bei Kapazitätsausbau
 - Lärmschutz-Dienstanweisung Bahn (Verschub, Betrieb)
 - Vertrag Bund-Länder-Verkehrsunternehmen für Kostenteilung bei Lärmschutz-Reinvestitionen sowie Überprüfung des Bestandsschutzes
 - Bundesbeteiligungen sollen notwendige Daten den Ländern zur Verfügung stellen, damit diese eine Gesamtlärbetrachtung für alle besonders belasteten Regionen entlang der EU-Umgebungsärm-Richtlinie erstellen können.
- Dekarbonisierung Busverkehr:
 - Mehrkosten der Elektrifizierung von Busflotten für zeitgerechte Umsetzung der Clean Vehicles Directive finanziell fördern, Phase-out-Pfad für Diesel festlegen
 - Ladeinfrastruktur vereinheitlichen
- Bestbieterprinzip inkl. Anwendung von Qualitäts- und Sozialkriterien bei regionalen Ausschreibungen im Busverkehr

Radpaket und Zufußgehen – Offensive für aktive, sanfte Mobilität

- Fahrradoffensive
 - Bekenntnis zur Erhöhung des Radverkehrsanteils von derzeit 7% auf 13% bis zum Jahr 2025
 - Neue Radkultur: Berücksichtigung des Radverkehrs bei allen Infrastrukturinvestitionen für Straßen, Bahnhöfe, Wohn-/Städtebau und in der Raumplanung
 - Deutlicher Ausbau der Bundesfinanzierung für Infrastruktur, Routing, Kombination Rad/Öffis. Einsatz der Finanzierungsmittel auf Basis des Masterplans Radfahren sowie eines gemeinsam mit den Ländern entwickelten Fahrradprogramms („Masterplan Radland Österreich“)
 - Abbau finanzieller Barrieren: Abschaffung steuerlicher Benachteiligungen im Radverkehr, zum Beispiel beim Kilometergeld für dienstliche Radfahrten; Forcierung umweltfreundlicher betrieblicher Mobilität der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter durch steuerliche Begünstigung von Unterstützungsleistungen für Radfahren, Förderungen für private und betriebliche Anschaffungen von Rädern, Cargo-Bikes und E-Bikes und entsprechender Abstellmöglichkeiten
 - Aktionsprogramm Radfahren für Kinder
 - Attraktivierung von Radwegen im ländlichen Bereich
- Eigene Organisationseinheit für Fahrradfahren, Zufußgehen und Barrierefreiheit im BM-VIT durch Reorganisation der bestehenden Ressourcen
- Attraktivierung des Fußgängerverkehrs
 - Weiterentwicklung und Umsetzung des „Masterplans Gehen“ zur Förderung des Fußgängerverkehrs
 - Fußgängerverkehr bei Gestaltung rechtlicher Rahmenbedingungen der Verkehrsorganisation wie der StVO und bei Gestaltung des Straßenraums stärker berücksichtigen
 - Verstärkte Förderung von Investitionen im Fußgängerverkehr
 - Förderschiene Mobilitätsmanagement ausbauen
 - Anpassung der Kriterien für Klimaförderungen aus Bundesmitteln, damit auch Infrastruktur für den Fußverkehr förderungswürdig wird (klimaaktiv)
 - Infrastrukturentscheidungen sollen die Planung und Errichtung begleitender und vernetzender Fuß- und Radwege berücksichtigen
 - Der Unterausschuss Radverkehr des BM-VIT wird um die Agenden des Fußverkehrs erweitert.

Straßenverkehr

- Weiterentwicklung des Gelegenheitsverkehrsgesetzes: Aufbauend auf die Novelle des Jahres 2019 bekennt sich die Bundesregierung zu einem klar regulierten Mischgewerbe, in dem traditionelle Taxiunternehmen und digitale Mobilitätsunternehmen in fairem Wettbewerb ihre Dienste anbieten können.
- Bürokratieabbau im Straßenverkehr
 - Evaluierung der Beschilderung und damit Prüfung der Kundmachung von diversen Geboten und Verboten durch Schilder (Dotierung möglicherweise via Verkehrssicherheitsfonds des BMVIT)
 - Evaluierung und Überarbeitung der Rahmenbedingungen bzgl. Rechtssicherheit für Parkraumbewirtschaftungssysteme im Zusammenhang mit Effizienz, Nutzungsorientierung und Klimafreundlichkeit
- Predictive Maintenance in der Infrastrukturwartung (Straßenbau, Brücken, etc.): Sensoren messen präzise die täglichen Verschleißerscheinungen und können dadurch extrapolierte Aussagen liefern, wann eine Wartung notwendig ist.
- Ausbau E-Mobilität im Bereich Entwicklung und Forschung
 - Teilnahme an IPCEI „Batterien“ (Important Project of Common European Interest, europäische Ausnahme vom Beihilfenrecht zur gebündelten Investition privater und öffentlicher Gelder)
- Strategie zur Verwendung alternativer Energieträger in der Mobilität (E-Mobilität, Wasserstoff, synthetische Treibstoffe) mit Fokus auf Gesamt-Klimabilanz und im Sinne von verkehrspolitischen Innovationen wie beispielsweise Elektrifizierung von Oberleitungen, Antriebstechnologien (Brennstoffzelle) und Digitalisierung (Platooning, AUV, Digitalisierungsstrategien im Bereich Eisenbahn)
 - Unterstützung der Forschung im Bereich synthetischer Kraftstoffe (für Straße, Luftfahrt und Schifffahrt)
- Die Anschaffung von E- und Wasserstoff-PKW soll weiterhin gefördert werden (Privatwagen-Prämie). Die Prämie sollte auch weiterhin für PKW in Bezug auf die Anschaffungskosten limitiert sein.
- Prüfung einer möglichen stärkeren Bevorteilung von Fahrzeugen der modernsten Fahrzeuggeneration EURO VI d (Abgasnorm)
- Alternative Kraftstoffe als Beitrag zum Klimaschutz unter Beachtung der THG-Effekte von indirekten Landnutzungsänderungen nutzen:
 - Forcierung der Verwendung von fortschrittlichen Biotreibstoffen sowie Unterstützung von Forschungs- und Demonstrationsanlagen.
 - Forcierte Beimischung von Bioethanol (E10) und Überarbeitung der entsprechenden Zielsetzungen in der Kraftstoffverordnung, um die bestehende heimische Bioethanol-Produktion bestmöglich zu nutzen und den tatsächlichen CO₂-Ausstoß im Verkehr laufend zu reduzieren
 - Überprüfung der verminderten Verwendung von importiertem Biodiesel und der dementsprechenden Anpassung der Beimischungsquote



- o Ehestmöglicher Ausstieg aus der Verwendung von Biotreibstoffen mit negativer Ökobilanz wie Palmöl
- Prüfung einer eigenen Mautkategorie für Autobusse bzw. Reisebusse zur Reduktion des Individualverkehrs
- Prüfung von Park&Ride-Anlagen an neuralgischen Punkten von Hauptverkehrsachsen zur Unterstützung von Car-Pooling
- Umsetzung des Verkehrsprotokolls der Alpenkonvention, Einsatz auch für die grenzüberschreitende Einhaltung
- Dekarbonisierung des Straßenverkehrs
 - o Ziel der Bundesregierung ist ein Maßnahmenbündel, das dazu führt, dass ab dem für die Erreichung der Pariser Klimaziele notwendigen Zeitpunkt nur mehr emissionsfreie PKW, einspurige Fahrzeuge sowie leichte Nutzfahrzeuge auf Österreichs Straßen neu zugelassen werden.
 - o Konsequenter Einsatz der Bundesregierung auf EU-Ebene für die seitens der Europäischen Kommission mit dem Green Deal angestrebte Neuverhandlung der Flotten-Emissionsvorgaben, um ab 2025 den Weg hin zu emissionsfreier Mobilität zu ebnen
 - o Vorreiterrolle und Vorbildwirkung der öffentlichen Hand durch verbindliche Vorgaben:
 - So rasch wie möglich (wenn möglich schon ab 2022) wird die Beschaffung von emissionsfrei betriebenen Fahrzeugen durch die öffentliche Hand zum Standard, die Beschaffung von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren wird zur Ausnahme und muss begründet werden.
- Lebenszykluskosten (TCO/Total Cost of Ownership) sind Grundlage des Beschaffungsvorgangs, inklusive Berücksichtigung des Umwelt- und Gesundheitsvorteils.
 - Aus für Neuzulassung von Kfz (PKW) mit Verbrennungsmotoren in öffentlicher Beschaffung (mit Ausnahme der Sonderfahrzeuge, Einsatzfahrzeuge und Fahrzeuge des Bundesheers) ab 2027
 - Ausbau bundesweite Beschaffungsaktion emissionsfreie Nutzfahrzeuge für kommunale Flotten
- Ökologisierung Dienstwagenprivileg für neue Dienstwagen (stärkere Anreize für CO₂-freie Dienstwagen) und weitere Anreize für nachhaltige Dienstwagenflotten
- Normverbrauchsabgabe (NoVA) ökologisieren (Erhöhung, Spreizung, Überarbeitung CO₂-Formel ohne Deckelung)
- Rasche Umsetzung der Maßnahmen der #mission 2030 und weiterer Anregungen zur Flotten-Dekarbonisierung
 - o Ab 2025 emissionsfreier Betrieb von neu zugelassenen Taxis, Mietwagen und Carsharing-Autos. Entsprechende Anpassung u.a. des Gelegenheitsverkehrsgesetzes und der sonstigen rechtlichen Rahmenbedingungen
 - o Förderangebote für emissionsfreie Antriebe in den Flotten bedarfsorientierter Verkehrssysteme wie Car-Sharing, Rufbusse, Taxi und Sammeltaxi etc.
 - o Carsharing-Stellplätze im öffentlichen Raum nur bei einem bis 2027 auf 100% steigenden E-Anteil in der Flotte des Betreibers



- o Fortführung Ankauksförderungen und Förderungen für E-Busse, H2-Busse inklusive Infrastruktur, E-Ladestationen und Flottenumstellungen auf Ebene der Länder und des Bundes mit Vereinfachung des Förderregimes
- o Mehrkosten der Elektrifizierung von Busflotten für zeitgerechte Umsetzung der Clean Vehicles Directive finanziell fördern, Phase out-Pfad für Diesel festlegen
- o Entwicklung von Umstellungsstrategien für Reisebusflotten in Richtung emissionsfreie Antriebssysteme
- Geschwindigkeitsreduktion
 - o Umgehende Beendigung der Pilotprojekte 140 km/h auf Autobahnen
 - o Konsequente Kontrolle (Ausstattung Exekutive) der reduzierten Höchstgeschwindigkeiten (IG-L) in besonders belasteten Gebieten
 - o Hinwirkung auf die Beendigung des Spielraums im Hinblick auf technisch unnötige Toleranzgrenzen bei Geschwindigkeitskontrollen
- Überprüfung von weiteren Strafbestimmungen bei umwelt- und klimarelevanten Manipulationen (Abgasmanipulationen, Chiptuning und dgl.) am Fahrzeug durch Hersteller oder Eigner und diese konsequent vollziehen

Güter in Einklang mit dem Klima transportieren & Transitproblem bekämpfen

- Masterplan Güterverkehr für Ziele und Maßnahmen zur Verbesserung des Modalsplit im Güterverkehr, insbesondere durch Verlagerung auf die Schiene im Sinne der Klimaziele und in Weiterentwicklung des Logistikaktionsplans durch Schaffung eines Gesamtkonzepts, das im Ergebnis zu einer Entlastung der Bevölkerung insbesondere entlang der Transitrouten führt. Dies bedarf einer Neubewertung der insgesamt bestehenden steuer- und gebührenrechtlichen sowie eisenbahn- und straßenrechtlichen Normen.
- Gütertransport auf der Schiene und Verlagerung voranbringen
 - o Schienengüterverkehr finanziell attraktiver gestalten (Anpassung der Förderungen bis EU-genehmigte Höhe, Einsatz v.a. für kosten-
- intensive Flächen-Bedienung, Unternehmen mit geringen Transportvolumina, Verlagerung, Förderung des Einzelwagenverkehrs)
 - o Zielsetzung ist das Einfrieren der Preise (IBE) für Trassen im Güterverkehr für 3 Jahre
 - o Sicherung und Ausbau von intermodalen Verlademöglichkeiten, um die Effizienz des Gütertransports auf der Schiene zu steigern: Forcierung und Förderung betrieblicher Gleisanschlüsse, inkl. Instandhaltung und Betrieb; bei Neuwidmung von Industrie- und Gewerbegebieten sollen Anschlussbahnen forciert werden.
 - o Verstärkter Transport bahnaffiner Güter auf der Schiene

- Österreich setzt sich vor dem Hintergrund der Klimaziele und der Transitfrage proaktiv für eine EU-Wegekostenrichtlinie II mit verlagerungswirksamen Eckpunkten wie Mindest- statt Höchstmautsätzen ein. Folgende Punkte sind dabei von besonderer Bedeutung:
 - Kostenwahrheit durch eine der verursachten Umwelt- und Klimabelastung entsprechende LKW-Maut inkl. Mindestsätze. Verbesserung des EU-Rechts und in Österreich die bestehende mögliche Einberechnung für Luftschadstoffe und Lärm in Maut-Tarife voll nutzen
 - Einsatz auf EU-Ebene für die Ermöglichung wirksamer Maßnahmen für weniger Transitarbeiten bzw. zu deren Verlagerung auf die Bahn (z.B. Alpentransitbörse, um Lizenzen für eine umweltverträgliche Obergrenze an LKW-Transitarbeiten zu handeln, sektorales Fahrverbot), dazu Aufnahme von Gesprächen mit der EU-Kommission und der Schweiz
 - Korridor-Maut: Erarbeitung eines Vorschlags an die Europäische Kommission zur Überarbeitung der Europäischen Richtlinien (Wegekostenrichtlinie, Eurovignette), um eine größere Flexibilität bei der Mauttarifgestaltung für LKW zu erreichen, die bei besonders belasteten Räumen Aufschläge mit nachhaltiger Lenkungswirkung gestattet. Ziel der Lenkungswirkung ist es – unter anderem anhand des Beispiels des Brenners –, eine deutliche Verlagerung des Schwerverkehrs von der Straße auf die Schiene zu erreichen und Umweg-Transit zu verhindern.
 - Brenner-Maut: Ziel einer Korridormaut zwischen München und Verona, um Kosten an andere Transitstrecken über die Alpen anzupassen (z.B. über die Schweiz)
- Einsatz von intelligenten LKW-Leitsystemen entlang wichtiger Transit-Knotenpunkte (aufbauend auf laufende Bemühungen im Bereich Brenner–München)
- Schwerverkehrsbelastung reduzieren durch Bekenntnis der Bundesregierung zu und Unterstützung der Bundesländer bei ihren Notmaßnahmen zur Bekämpfung des LKW-Transitverkehrs und Aufrechterhaltung der Verkehrs- und Versorgungssicherheit, wie die Sektoralen Fahrverbote (auch außerhalb von Luftsanierungsgebieten), LKW-Dosierungen an den Außengrenzen, LKW-Nachtfahrverbote, LKW-Wochenendfahrverbote, Euroklassen-Fahrverbot, Samstagsfahrverbote im Sommer und Winter
- Bekämpfung des Tanktourismus sowie der Ausweich- und Umwegverkehre im internationalen Schwerverkehr durch Beseitigung von wettbewerbsverzerrenden Privilegien und Berücksichtigung externer Kosten zur Angleichung der Preiskonditionen entlang Transit-Routen
 - Beibehaltung der gesetzlichen Grundlage für Länder, um zur Eindämmung des Tanktourismus LKW-Abfahrverbote aussprechen zu können (mit Ausnahme Ziel- und Quellenverkehr)
 - Aufrechterhaltung bestehender LKW-Fahrverbote im niederrangigen Straßennetz bzw. Weiterentwicklung der notwendigen Verkehrslenkung durch tarifliche Regelungen (Ökologisierung der bestehenden LKW-Maut, z.B. durch stärkere Spreizung nach Euroklassen)
 - Gesetzliche Präzisierung der PKW-Abfahrverbote zur Vermeidung von Ausweichverkehr auf die untergeordneten Straßennetze

- Verstärkte Kontrollen der Abfahrverbote durch ASFINAG und Exekutivbeamtinnen und -beamte
- Initiative auf europäischer Ebene zur Kooperation mit führenden Anbietern von GPS-Navigation zur besseren Kommunikation von Abfahrverboten
- Pilotprojekt und möglicher Ausbau automatischer Abfahrverbote für LKW mit digitalen Straßenschildern (aufbauend auf Messung der Verkehrsdichte im niederrangigen Straßennetz)
- Einsatz der Bundesregierung bei allen europäischen Institutionen für die Ergreifung aller geeigneten Maßnahmen zur Verhinderung der Umgehung der gesetzlichen Rahmenbedingungen für LKW-Transporte durch den Einsatz von Klein-LKW im Transitverkehr
- Entwicklung City-Logistik zur Reduktion des stadtinternen Güterverkehrs
- Bedarfsgerechter Ausbau des Lärmschutzes unter Miteinbeziehung von Kriterien wie Topographie, Anteile des Schwerverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen und bestehenden Schutzmaßnahmen für effizientere Lärmschutzmaßnahmen in besonders sensiblen und von Verkehr geplagten Regionen sowie die Nutzung der Lärmschutzwände für Photovoltaik-Anlagen
- Gerechte Entlohnung in den Branchen Transport und Logistik sicherstellen
- Mit stringenten LKW-Kontrollen sicherstellen, dass Sozialstandards und Lenkzeiten, Tempolimits und Höchstgewicht sowie Kabotage eingehalten werden und so das heimische Frachtgewerbe und den Logistikstandort stärken
- Keine Giga-Liner auf Österreichs Straßen

Klima-faire Zukunft in Luftfahrt, Schifffahrt, Seilbahnwesen

- Stärkung der (öffentlichen) Verkehrsverbindung, besonders für den Flughafen Wien. Errichtung der Flughafenspange Richtung Osten und bessere Verknüpfung an das S-Bahn- und U-Bahnnetz, Verlängerung der S-Bahn nach Bratislava
- Prüfung eines möglichen Stopover-Programms für den bestehenden Anteil von Transfer-Passagieren in Abstimmung mit dem Tourismus
- Prüfung einer Reduktion der Kerosinbevorratungspflicht – inkl. Möglichkeit der Abzugsfähigkeit von alternativen Flugkraftstoffen
- Evaluierung der österreichischen Flugsicherung im Hinblick auf Effizienz und Kostenoptimierung unter Einbeziehung von Empfehlungen des Rechnungshofs. Sicherstellung höchster Sicherheitsniveaus sowie umwelt- und klimaschonender Abwicklung in der österreichischen Luftraumkontrolle
- Umsetzung Single European Sky: Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums, um Flugdistanzen, Kerosinverbrauch und CO₂-Emissionen zu minimieren



- Umsetzung eines Emissionsreduktionspfades für die Luftfahrt zur Erreichung der Klimaziele durch eine Kombination aus
 - CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation: Globales CO₂-Kompensationssystem für den Luftverkehr aller Mitgliedstaaten der UN-Luftfahrtorganisation ICAO), für die freiwillige Kompensation womöglich weiter steigender CO₂-Ausstöße der Luftfahrt ab 2021
 - Fortgesetzte Einbeziehung der Luftfahrt in den EU-Emissionshandel (ETS) für eine deutliche Reduktion der CO₂-Emissionen bis 2030
 - Einsatz für wirksames ETS für die Luftfahrtindustrie auf europäischer Ebene
 - Flugticketabgabe (deutliche Erhöhung Kurzstrecke, Erhöhung Mittelstrecke, Senkung Langstrecke, Anti-Dumping-Regelung): Einheitliche Regelung von 12 Euro pro Flugticket
- Einsatz auf europäischer Ebene und in den globalen Gremien für eine mit anderen Treibstoffen in Relation stehende Besteuerung von Kerosin – es braucht eine gerechte Kerosinbesteuerung auf EU-Ebene
- Entwicklung von klimaschonenden Treibstoffalternativen für die Luftfahrt:
 - Initiative EU/Mitgliedstaaten für Markteinführung alternativer Kraftstoffe
 - Beteiligung der Luftfahrtbranche an Pilotprojekten zum Aufbau industrieller Anlagen zur Herstellung von synthetischem Kraftstoff
 - Förderungsinitiativen Österreichs zur Erforschung alternativer Treibstoffe
- Prüfung der Möglichkeit von Kompensationszahlungen als Opt-Out-Mechanismus beim Flugticketkauf
- Prüfung einer Anti-Dumping-Ergänzung der Flughafen-Gebührenordnung insbesondere am Flughafen Wien – Kopplung an österreichische Beschäftigungsstandards
- Evaluierung von Flughafen-Gebührenordnungen sowie allfälliger Incentiveregulungen unter Berücksichtigung der europäischen Rechtsprechung (EuGH-Urteil C-379/18 vom 21. November 2019) und daraus resultierender unionsrechtlichen Regelungen
- Umsetzung fluglärmreduzierender An- und Abflugverfahren zum frühestmöglichen Zeitpunkt durch die Austro-Control
- Überarbeitung des Luftfahrtgesetzes bezüglich Klimaschutz und Ökologisierung und ggf. Novellierung
- Nutzung von Drohnen und anderer Unpiloted Aerial Vehicles: Schaffung klarer gesetzlicher Grundlagen, klarer Betriebsvorschriften und adäquater Flugsicherung
- Der nicht motorisierte Flugsport ist ein interessantes Potenzial für den österreichischen Tourismus. Die Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Flugsport unter Einbeziehung der relevanten Interessensgruppen ist daher anzustreben.
- Bekenntnis zur Behördenstruktur im Aeroclub für die „kleine Luftfahrt“ (Hänge- und Paragleiten, Fallschirm, Ultralight, Ballonfahren, Segelflug, Modellflug), Implementierung von EASA-Standards für Segelflug und Ballonfahren.
- Ausbau trimodaler Verkehrsknoten (Schiene, Straße, Wasser)



- Schifffahrt:
 - Wenn technisch möglich, verpflichtende Landstromanschlüsse an den öffentlichen Anlegestellen am Bundeswasserstraßennetz sowie die Prüfung eines Maßnahmenpakets des Bundes zur Forcierung von Landstromanschlüssen an privaten Bootsanlegestellen an Seen und Flüssen
 - Prüfung des Einsatzes von umweltschonenderen alternativen Kraftstoffen
 - Auf EU-Ebene Einsatz für eine Einbeziehung der Schifffahrt in den ETS
- Einsatz für gerechte Schiffsdieselbesteuerung auf EU-Ebene
- Beibehaltung guter Schifffahrtsverhältnisse und Einbau der Schifffahrt in Logistikketten
- Seilbahnen:
 - Die österreichische Seilbahnwirtschaft leistet sowohl einen maßgeblichen Beitrag zu Wertschöpfungsmöglichkeiten im ländlichen Raum als auch in der österreichischen Exportwirtschaft. Technische Innovationen, insbesondere betreffend Ökoeffizienzsteigerung und Nutzung von Seilbahnen als Verkehrsmittel werden begrüßt.
 - Anreize für Innovation in der Seilbahnwirtschaft, vor allem im urbanen Raum (Stadtseilbahn)

Neue Mobilität – mehr als Verkehr

- Gelegenheitsverkehrsgesetz zur Förderung neuer Mobilitätsdienstleistungen verbessern
- Shared Mobility Strategie, u.a.
 - Rein privates Car- und Ridesharing ohne Verdienstabsticht durch Überprüfung und nötigenfalls Änderung von Steuer- und Gewerberecht vereinfachen durch Anreize für Ride-Sharing: Erhöhung des PKW-Besetzungsgrads (z.B. mögliche Anhebung der Gewerblichkeitsgrenze von 5 auf 25 Cent)
- Innovationsvorsprung Österreichs bei MaaS (Mobility as a Service) optimal nutzen: MaaS-Architektur öffentlich vorgeben, Dienste öffentlich integrieren, Absicherung multimodaler digitaler Mobilitätsplattform zusammen mit Ticketshop in öffentlicher Hand als frei zugänglicher „öffentlicher Raum“, offen für alle unter fairen Bedingungen
- Digitalisierung insbesondere im öffentlichen Verkehr und im Güterverkehr zügig nutzbringend anwenden (EVIS-Verkehrsredaktion, VAO, Ticketing, Transitbörse, Telematische Mautsysteme...)
- Prüfen des breiteren Einsatzes von Telematik/Intelligenten Verkehrssystemen mit dem Ziel, die Sicherheit auf Österreichs Straßen zu erhöhen und die Auswirkungen auf die Umwelt zu reduzieren:
 - Autonomes Fahren: Forschung und Modellregion weiterentwickeln sowie Einberufung eines Ethikbeirates, der die Entwicklungen begleitet; Rechtsfragen jeweils vor Einstieg in weitere Levels klären; Vorsorgeprinzip muss gelten



- Intelligente Fahrzeuge: Ausstatten von Einsatzfahrzeugen/Straßenbahnen etc. mit Sensoren und Kameras, um Auffälligkeiten zu identifizieren (Schlaglöcher, defekte Ampeln etc.)
- Intelligente Straßenlaternen, die erkennen, ob Personen/Fahrzeuge in der Nähe sind, und sich erst dann bei Bedarf einschalten (Stromreduktion), dabei Umstellung auf möglichst energieeffiziente Beleuchtungssysteme (LED)
- Radargeräte aufrüsten, um als Sensoren den Verkehrsfluss zu analysieren und ökologisch und sicherheitstechnisch steuernd einzugreifen, z.B. durch Stauvermeidung oder auch Reduktion von Unfällen
- Optimierung des Verkehrsflusses, um höhere Sicherheit, aber auch ökoeffizientere Nutzung der Infrastruktur zu gewährleisten
 - Erhöhung des Verkehrsflusses durch intelligente Straßenführung wie vernetzte smarte Ampelsysteme, geringere Wartezeiten, geringere CO₂-Belastung
 - Stärkere Priorisierung der Flüssigkeit und Leichtigkeit des Verkehrs für Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehr