



Bericht zum GSV-Forum „Automatisierte Mobilität – Kompetenzen in und Perspektiven für Österreich“

Die Entwicklung des automatisierten Fahrens schreitet weltweit voran, wobei die USA und China bei der Umsetzung führend sind. Österreich und andere Länder sind zurückhaltender, der Ausbau rechtlicher Rahmenbedingungen und die Klärung von Haftungsfragen dauern an. Umso erfreulicher war die klare Ansage von **Bundesminister Peter Hanke, BMIMI**, das Thema voranbringen zu wollen. Das Forum Anfang Juni 2026 wurde in Kooperation mit **TU Wien TOP Fellows** und mit freundlicher Unterstützung von **Taxi 40100** und **AustriaTech** durchgeführt. Von den Experten wurde auf der einen Seite der fehlende Rechtsrahmen für den Regelbetrieb als Hemmnis genannt und auf der anderen Seite, dass es derzeit keine entsprechenden automatisierten Level 4 Fahrzeuge und Technologien aus Europa gebe. Diesen Spagat gelte es aufzulösen.

BM Hanke: Automatisiertes Fahren in Österreich voranbringen

Peter Hanke betont im Rahmen des von GSV-Generalsekretär **Mario Rohrachner** geführten Interviews, wie wichtig ihm das Thema sei und dass die Verkehrssicherheit höchste Priorität habe: „Wir müssen das automatisierte Fahren mit Verkehrssicherheit und den Möglichkeiten, neue Mobilitätsangebote zu schaffen, in Verbindung bringen. Selbstverständlich erwarten wir von automatisierten Fahrzeugen, dass menschliche Versagensmöglichkeiten weiter reduziert werden. Wir wollen keine Situationen auf unseren Straßen haben, wo wir Sicherheitsprobleme bekommen und Haftungsthemen aufschlagen. Diese Bundesregierung hat sich vorgenommen, das Thema zu forcieren und stellt dafür auch Finanzmittel bereit, um Modellregionen in Österreich aufzubauen, in denen größere Flotten von automatisierten Fahrzeugen im realen Einsatz sind. Wir passen derzeit die Möglichkeiten für das Testen von Automatisierten Technologien an und erarbeiten gleichzeitig eine Verordnung für den Regelbetrieb. Ziel ist es, im öffentlichen Personenverkehr neue Angebote für Menschen zu ermöglichen, die bisher wenig Wahlmöglichkeiten haben.“

Gleichzeitig appelliert Hanke an die Mitwirkung aller Stakeholder: „Ich bin abhängig von Ihnen allen, dass Sie in ihren Unternehmensnetzwerken diese Entwicklung vorantreiben, mutig sind, nach vorne blicken und sagen, wir wollen diese Technologie in Österreich. Dann schaffen wir es auch, dass wir die Menschen auf der Straße dafür gewinnen, mit uns diesen Weg zu gehen.“

MOIA: Automatisiertes Fahren als künftiger Business Case

Rainer Becker, Director Business Development, MOIA, Hamburg, Deutschland, berichtet, dass sein Unternehmen in Hamburg ein - noch nicht autonomes - Ridepooling-Service aufgebaut hat: „Wir haben in Hamburg eine Flotte von etwa 500 Fahrzeugen und versuchen, mit diesem Konzept so viele Fahrten wie möglich on demand in einem Fahrzeug zusammenzufassen. Die Passagiere können über eine App eine Fahrt bestellen, anschließend wird ihnen ein Fahrzeug zugewiesen. Wir versuchen auch, uns in den ÖPNV zu integrieren, um möglichst Autos von der Straße wegzubekommen.“

Um dieses Service in wirtschaftlich nachhaltige Bereiche zu führen, brauche es automatisierte Fahrzeuge. Einerseits gebe es Kosteneinsparungen bei Lohnkosten, andererseits profitiere man von enormer Flexibilität, womit die Assets deutlich besser ausgelastet werden können. Außerdem kann dem fortschreitenden Fahrermangel entgegengewirkt werden.

MOIA sieht sich bei diesem Prozess als IT-Unternehmen. Becker: „Wir machen die Zuordnungen von Fahrten zu den Fahrzeugen, sind also, genauer gesagt, eine große Plattform mit vielen Algorithmen und

Optimierungen, um die Flotte vernünftig auszulasten. In Zukunft wollen wir diese Flotten nicht mehr selber betreiben, sondern die Technologie an örtliche Betreiber übergeben. Die Berliner Verkehrsbetriebe sind die erste Gesellschaft, der wir unsere Technologie vollständig übergeben haben. Auch in Oslo und Amerika haben wir Projekte, wo wir unsere Fahrzeuge integrieren. Ziel ist, dass unsere Fahrzeuge unter allen Wetterbedingungen fahren können.“

Als Fahrzeug dient derzeit der ID.Buzz von Volkswagen, der mit Sensoren wie Lidar, Radar, Kameras und einer Karte ausgestattet wird. Becker: „Konkret handelt es sich um Level 4-fähige Fahrzeuge, die in der Regel die Gegend, in der sie unterwegs sind, gut kennenlernen müssen. Das bedeutet, die hinterlegte Karte muss eingefahren werden.“

Das Auto macht kostenmäßig ungefähr ein Drittel des Gesamtpakets aus. Becker: „Das Auto an sich ist eigentlich ziemlich dumm: Es kann zwar fahren, weiß aber weder, wohin es fahren soll, noch was es dort tun soll. Es entscheidet nicht selbst, ob es die Türen öffnen soll, wo genau es anhalten muss oder wie viele Personen einsteigen sollen. Das bedeutet, das Auto muss in einer Softwareplattform fahren, die das Auto managt und die stellen wir zur Verfügung. Dazu kommen Themen wie Flotten- und Fernüberwachung, wo wir auch unterstützen und helfen, damit die Fahrzeuge in schwierigen Situationen weiterkommen.“

Herausfordernd sind aus Beckers Sicht auch die Regulierungen: „Es gibt ein europäisches Rahmengesetz, welches in die nationale Gesetzgebung überführt werden muss. Das ist, soweit ich weiß, bisher in Deutschland und Frankreich passiert. Wir merken gerade, dass sehr viele Länder wie auch Österreich anfangen, sich damit zu beschäftigen. Wichtig ist, dass wir zwischen Pilotprojekten und Serienfahrzeugen unterscheiden. Alles, was Sie heute in Europa sehen, sind Pilotprojekte, basierend auf Testzulassungen. Das ist nicht skalierbar, Sie müssen jedes Auto einzeln vorführen und genehmigen lassen. Wir wollen ein Auto stellvertretend für alle zulassen und 500 Autos mit der gleichen Software betreiben und hoffen, dass wir als erstes Unternehmen auf Basis der deutschen Gesetzgebung diese Typzulassung in Europa bekommen. Wenn man zeigen will, dass das Sinn macht, muss man eine sichtbare Anzahl von Fahrzeugen auf der Straße haben. Die Autos machen zwar manchmal dumme Dinge, die wir als Menschen nicht machen würden, sie sind rational und statistisch gesehen jedoch bereits heute sicherer als menschliche Fahrer.“

Schweiz: Gesetzgebung vorhanden, Fahrzeuge fehlen

Benno Nager, Koordinator Pilotversuche ASTRA, Schweiz, berichtet, dass in der Schweiz Pilotversuche seit 2015 stattfinden und die damalige Ministerin Stein des Anstoßes war, weil sie die Befassung mit automatisiertem Fahren vorantrieb. Mittlerweile wurden 20 Pilotversuche bewilligt, vier laufen noch, davon zwei mit neuem Flottenbetrieb.

Am 1. März 2025 ist die Schweizer Verordnung zum automatisierten Fahren in Kraft getreten, in der drei Anwendungsfälle konkret geregelt werden:

- **Autobahnpiilot (Fahrzeuge mit Übernahmefunktion):** Auf Autobahnen darf ein Autobahnpiilot aktiviert werden, der das Lenken, Bremsen und Beschleunigen übernimmt, wenn das Fahrzeug seine Fähigkeit entsprechend nachgewiesen hat, in der Umgebung fahren zu können. Der Fahrer muss jederzeit wieder übernehmen können.
- **Automatisiertes Parkieren in einer definierten Parkanlage (Valet Parking):** Laut Nager ein Nischenmarkt: „Wichtig ist, dass der Parkhausbetreiber eine entsprechende IT-Infrastruktur haben muss, damit das funktioniert. Knackpunkt ist die Kommunikation mit mehreren Systemen, da bräuchte es mehr Standardisierung. Ich sehe derzeit das größte Potential an

den Flughäfen Zürich und Genf, wo es große Parkhäuser gibt und sich der Aufwand lohnen könnte.“

- **Führerlose Fahrzeuge (auf genehmigten Strecken):** Automatisierte Shuttles, Lieferfahrzeuge oder künftige Robotaxis (Automatisierungslevel 4) dürfen ohne Fahrer an Bord auf behördlich festgelegten und genehmigten Strecken fahren. Diese Fahrzeuge müssen aus einer separaten Zentrale (*per Fernüberwachung durch einen Operator*) beobachtet werden. Es braucht dafür typgenehmigte Fahrzeuge, bei denen diese Fähigkeiten nachgewiesen wurden.

Aktuell gibt es noch kein einziges serienmäßiges Fahrzeug oder System, das vom ASTRA für die oben genannten Anwendungsfälle auf öffentlichen Straßen zugelassen ist.

Vierter Anwendungsfall wären kleine Roboter, die auf Straßen fahren, vorerst wolle man aber noch Erfahrungen sammeln.

Aktuell werden in der Schweiz nach wie vor Pilotversuche durchgeführt, bei denen alles erlaubt ist, sofern es verkehrssicher und flüssig ist. Nager: „Die aktuellen Pilotversuche sind haarscharf unter einer Typengenehmigung. Dort wird ab der zweiten Phase des Pilotversuches keine Person mehr hinter dem Lenkrad sitzen.“

Treiber der Schweizer Entwicklung ist eindeutig die Verordnung über das Automatisierte Fahren ([SR 741.59](#)). Nager: „Mit der Inkraftsetzung dieser Verordnung ist der Handlungsbedarf deutlich geworden. Mit März 2028 ist die dreijährige Karenzfrist der Verordnung abgelaufen, in der Fahrzeuge, sobald sie zulassungsfähig sind, zuzulassen sind.“

ALP.Lab: Das Ökosystem bietet Chancen

Martin Aichholzer, Head of Business Development, ALP.Lab (Dienstleister in der Automobilindustrie mit Fokus automatisiertes Fahren), hält fest, dass international automatisierte Mobilität längst angekommen sei: „Wenn man über die Landesgrenzen hinausschaut, fahren tausende Fahrzeuge vollautomatisiert ohne Sicherheitsfahrer auf Straßen mit öffentlichem Verkehr im Regelbetrieb. Vorwiegend sind es amerikanische und asiatische Fahrzeuge, die genutzt werden, auch in Europa. Die Chancen von heimischen und europäischen Betrieben sehe ich im umliegenden Ökosystem, welches tatsächlich Mehrwert erzeugt, denn automatisierte Fahrzeuge allein sind noch keine Mobilitätslösung, genauso wie ein Flugzeug ohne Flughafen etc. wenig hilfreich ist. Es braucht jemanden, der den tatsächlichen Betrieb durchführt, der sich um Wartung, Service und die Infrastruktur kümmert, damit diese Technologie überhaupt angewandt werden kann. Es braucht Personal mit entsprechender Ausbildung und Qualifizierung, außerdem die Anbindung an die bestehenden Verkehrsmittel. Gerade dann, wenn man automatisierte Mobilität als Teil des öffentlichen Verkehrs sehen möchte. Die allerwenigsten dieser zusätzlichen Leistungen werden von Waymo und Co erbracht. Vielmehr braucht es ein starkes Ökosystem, das international standardisiert aber regional verankert ist. Gemeinsam mit Digitrans betreiben wir in Österreich die Testregionen für automatisiertes Fahren und helfen dort den Organisationen und Betrieben, Teil des Ökosystems der automatisierten Mobilität zu werden und eigene Beiträge zu liefern. Beispielsweise betreiben wir einen Level 4 Bus mit offenen Schnittstellen und wir bauen aktuell die modernste Leitstelle für den automatisierten Flottenbetrieb auf – ebenfalls als offene Testinfrastruktur. Neben vielen starken Partnern wünschen wir uns in diesem Sinne rasche, klare Normen und ein stärkeres Bekenntnis zum Thema.“

Postbus: Zeithorizont zum fahrerlosen Fahren essentiell

Alfred Loidl, Vorstand, Österreichische Postbus AG, betont ebenfalls, dass automatisiertes Fahren keine Zukunftsmusik mehr ist: „In den USA finden wöchentlich 500.000 Fahrten mit Menschen in autonomen

Fahrzeugen im kommerziellen Betrieb statt. Und in China dicht gefolgt über 450.000. Für uns stellt automatisiertes Fahren eine neue Evolutionsstufe der Mobilität dar. Diese Technologie wird den straßengebundenen öffentlichen Verkehr in etwa 25% günstiger machen. Mittel- oder langfristig gedacht sind die Zahlen wahrscheinlich noch höher, weil sich auch die Verfügbarkeit erhöht.“

Einerseits gehe es dem Postbus darum, den Bus- oder Linienverkehr zu automatisieren, andererseits Flächenmobilität (Mikro-ÖV oder On-Demand-Verkehr) im ländlichen Bereich zu automatisieren.

Loidl macht auf vier Pilotprojekte in Norwegen, Madrid, Oslo und Frankreich aufmerksam, bei denen Level 4 Fahrzeuge ohne Fahrer unterwegs sind: „Die aktuelle Verordnung zum automatisierten Fahren ermöglicht derartiges in Österreich noch nicht. Es braucht einen Zeithorizont, wann der Sicherheitsfahrer wegfallen kann. Die Personalkosten sind der größte Hebel im straßengebundenen öffentlichen Verkehr. Weiters braucht es entsprechende Förder- und Finanzierungsmodelle, eine sogenannte Anschubfinanzierung für Fahrzeugbeschaffung, bessere 5G-Abdeckung im ländlichen Raum und Allwettertauglichkeit der Fahrzeuge.“

Taxi 40100: Robotaxis und Taxis mit Fahrer als Ziel

Julia Schellnast, Innovationsmanagerin, Taxi 40100, betont, dass das Unternehmen eine eigene Robotaxi-Flotte nach Österreich bzw. Wien bringen will. Einerseits haben Waymo & Co beachtliche Marktanteile innerhalb kürzester Zeit erreicht, welcher ungern abgegeben werden, andererseits werden die Mehrausstattungskosten im Vergleich zum Fahrer immer niedriger und drittens übernehmen sonst andere Player das Geschäft. Schellnast: „Wir wollen den klassischen Taxifahrer mit dem Robotaxi nicht ersetzen. Denn es wird immer Fahrgäste geben, die eine helfende Hand brauchen oder lieber mit einem Menschen fahren.“

Regulierungen sieht Taxi 40100 grundsätzlich positiv. Konkret würde sich Schellnast Robotaxis im Gelegenheitsverkehrsgesetz wünschen, um einen Parallelmarkt neben bestehenden Unternehmen zu vermeiden, EU- und EWR-Zulassungen direkt anzuerkennen und keine Doppelverfahren durchzuführen, sowie einen schnelleren Weg zur kommerziellen Umsetzung. Taxi 40100 sieht sich weiterhin als Teil des öffentlichen Verkehrs und will das auch für die Zukunft beibehalten.

In der anschließenden Podiumsdiskussion wurde auf weitere Aspekte eingegangen:

Jost Bernasch, CEO, Virtual Vehicle, sieht Österreich und Europa technologisch sehr gut aufgestellt, aber das reiche nicht mehr lange: „Das Wesentliche ist, dass man Forschungsergebnisse bzw. die Technologie auch wirklich in eine wirtschaftliche Wirkung bringt. Innovation ist erst dann Innovation, wenn sie wirtschaftlich wirklich zum Tragen kommt und da haben wir Verbesserungsbedarf. Wenn wir jetzt einen Rahmen und ein vernünftiges Gesetz bekommen, werden wir die Technologie, die Forschungskompetenz und die Kompetenz der Firmen, auch dazu bekommen. Dann schaffen wir Arbeitsplätze, Wertschöpfung etc. Umsetzung ist das große Stichwort. Wann kann ich ohne Sicherheitsfahrer fahren? In zwei, fünf oder zehn Jahren? Wir brauchen dringend Antworten.“

Martin Russ, Geschäftsführer, AustriaTech, erläutert, dass der Rechtsrahmen für den Regelbetrieb in Österreich ab Mitte 2027 vorhanden sein wird. Gleichzeitig ist die Novelle der AutomatFahr-Verordnung ein wichtiger Schritt für flexiblere und umfassendere Testmöglichkeiten: „Wir sehen das Testen und Erproben auch künftig als wichtigen vorbereitenden Schritt für den Regelbetrieb. Nicht nur betreffend die Robustheit der Technologie, sondern auch hinsichtlich der Ausgestaltung des Rahmens für den Regelbetrieb. Und es braucht einen laufenden Dialog mit den relevanten Akteuren, die automatisierte Fahrzeuge in den Regelbetrieb bringen wollen. Ohne zu wissen was geplant ist, kann man ja keinen adäquaten Rechtsrahmen gestalten.“

Nager stimmt Russ zu: „Bei uns ist der Rechtsrahmen vorhanden. Sind wir weiter? Nein. Es mangelt an der Technik und den Fahrzeugen“

Stefan Bernsteiner, ADAS and Automated Driving, MAGNA Steyr, betont, dass Österreich mit der ersten Verordnung zum automatisierten Fahren an vorderster Front war. „Wir haben auch Entwicklungs-Projekte erhalten, in deren Rahmen wir in Österreich auf Autobahnen tausende Kilometer gefahren sind. Es gibt eine sehr gute Zusammenarbeit mit der ASFINAG, mit ALP.Lab und dem Ministerium, das bringt auch wirtschaftliche Effekte für Österreich. Seit damals ist einiges an Zeit vergangen. Ich bin gespannt auf die konkrete Umsetzung, die der Minister heute angekündigt hat. Für uns als Industrie ist es entscheidend, dass Österreich den Rechtsrahmen nicht nur auf Shuttle-Anwendungen beschränkt, sondern auch Robotaxis sowie automatisierte Fahrzeuge im Individualverkehr einbezieht und den Test- und späteren Kundenbetrieb ermöglicht. Nur so kann Österreich als Entwicklungs- und Fertigungsstandort für automatisierte Mobilität wettbewerbsfähig bleiben.“

Becker ist überzeugt, dass wir beim automatisierten Fahren eine disruptive Technologie vor uns haben, wo wir nicht genau wissen, was sie bewirken wird: „Das ist einfach alles sehr neu und wir tendieren dazu, Dinge zu überplanen, zu überdenken, viel zu reden, vieles zu sehen anstatt einfach mal auszuprobieren und das fehlt mir bei uns.“

Russ betont abschließend nochmals die Wichtigkeit des Ökosystems und des Dialogs. Er erhofft sich, dass für die Skalierung nicht nur Betreiber und öffentliche Hand die nächsten Schritte fördern, sondern dass von der heimischen und europäischen Industrie auch etwas eingebracht wird. Die gemeinsame Finanzierung von Flotten in Modellregionen soll trotzdem möglichst transparent und fair ablaufen: „Wie können Fahrzeuge nicht nur von einzelnen Betreibern beschafft werden, sondern gemeinsam, um Kosten zu senken. Wie können wir im Falle der Betriebsfinanzierung beispielsweise die Mehrkosten etablierter Verkehre über drei bis fünf Jahre abfedern. Die Frage ist auch, welche Zukunftsinvestitionen öffentliche Verkehrsbetreiber ohnehin tätigen, was auch zu berücksichtigen wäre. Wichtig ist mir noch, das Leitprojekt ROBERTA zu erwähnen, welches wichtige technologische und organisatorische Inputs für die nächste Phase liefern soll. Wenn es nicht mehr um einige wenige Fahrzeuge geht, sondern um eine größere Anzahl. Bleiben wir im Austausch.“

Bernhard Weiner, GSV, 18.8.2026