Hauptantrag

Landesmitgliederversammlung am 14.11.2026

Initiator_nnen: Angelika Pipal-Leixner, Barbara Neuwirth, Christine Reiterer, Elias Puffer, Georg Fritsch, Helmut Gotsche, Ines Holzegger, Jing Hu, Manuel Rapold, Mario Grotschar, Michael Großschedl, Natalie Raidl, Peter Perdau, Philipp Blass, Rainer Haselberger, Selma Arapovic, Stefan Gara, Stefan Weilinger, Stephan Steinbach

Titel: **Die Zukunft fährt (nicht) von allein**

Antragstext

Wie Wien autonome Mobilität aktiv gestalten soll

1 Prolog: Warum wir über autonomes Fahren sprechen müssen

Mit diesem Positionspapier übernehmen wir als NEOS Wien politische Verantwortung: Wir wollen die Rahmenbedingungen für automatisiertes Fahren frühzeitig unproaktiv gestalten, klare Zielsetzungen definieren und, Forschung, Technologie, Innovation und die Implementierung gezielt ermöglichen. Wo wir Regelungen brauchen, schaffen wir durch die frühzeitige Einbindung relevanter Stakeholder und Marktteilnehmer:innen sowie transparente Kommunikation Rechts- und Planungssicherheit. So stellen wir sicher, , dass technologischer Fortschritt den Wiener:innen, dem Standort Wien sowie der Mobilitätswende und unserem Ziel der Klimaneutralität 2040 dient.

Autonomes Fahren ist längst keine ferne Zukunftsvision mehr. Insbesondere auf der Schiene ist das Fahren mit automatisierten Zugsystemen in vielen Metropolen bereits lange etablierte Alltagsrealität. Zudem haben fahrerlose Fahrzeuge in den USA, China, Südkorea sowie weiteren Teilen der Welt die Phase abgeschotteter Testgelände bereits verlassen und verkehren im Regelbetrieb auf der Straße. Auch in Europa bereiten Städte und Verkehrsunternehmen den Schritt von einzelnen Forschungsprojekten zu dauerhaft nutzbaren Mobilitätsangeboten vor und internationale Player wollen ihre Angebote am europäischen Markt etablieren.

Im Juni 2026 hat das UNECE-Weltforum für die Harmonisierung von Fahrzeugvorschriften (WP.29) das weltweit erste internationale Regelwerk für den Einsatz von vollständig fahrerlosen, automatisierten Fahrsystemen verabschiedet. Dieser globale Rahmen soll harmonisierte technische Standards am Weltmarkt forcieren und die Etablierung autonomer Fahrzeuge international beschleunigen. Gleichzeitig treibt die Europäische Union durch Connected, Cooperative and Automated Mobility (CCAM) im Straßenverkehr und den Ausbau des European Rail Traffic Management System (ERTMS) im Schienenverkehr die Digitalisierung, Vernetzung und Interoperabilität europäischer Verkehrssysteme voran und schafft damit wichtige Grundlagen für zukünftige automatisierte Mobilität. In Österreich konnten wir NEOS das Thema „autonomes Fahren“ bereits erfolgreich in den Regierungsprogrammen von Bund und Wien verankern und damit den elementaren Anstoß für die dafür notwendigen legistischen Anpassungen geben.

Wesentliche Aspekte sind auch die wirtschaftlichen und geopolitischen Dimensionen von autonomem Fahren und dessen Komponenten. Fahrzeuge, Software, Sensorik, Leitstellen und Mobilitätsdaten werden zu zentralen und kritischen Bestandteilen der Mobilität von morgen. Umso wichtiger ist es, dass Wien und Europa auf souveräne europäische Lösungen setzen. Mit Mobilität als Stärkefeld der Industriestrategie 2035 und zahlreichen spezialisierten Unternehmen verfügen Österreich und Wien über eine gute Ausgangslage, um technologische Innovation und Wertschöpfung in Schlüsseltechnologien sowie neue, qualifizierte Arbeitsplätze in Europa und am Standort Wien zu schaffen und weiterzuentwickeln. Mit dem selbstfahrenden Bus in der Seestadt hat Wien bereits früh eines der ersten europäischen Pionierprojekte betrieben und verfügt mit der künftig vollautomatisierten U5 sowie dem weiteren Ausbau von ETCS auf der Wiener S-Bahn über wichtige Erfahrungen und Infrastruktur, auf denen nächste Schritte aufbauen können. Wien kann damit nicht nur Einsatzort autonomer und automatisierter Systeme sein, sondern ein attraktiver Standort für Forschung, Entwicklung und Produktion einer europäischen Zukunftsbranche „Made in Europe“.

Die ursprünglichen Fragen, ob sich intelligente, automatisierte Mobilitätssysteme technologisch etablieren und ob autonome Fahrzeuge nach Wien kommen, sind somit längst überholt. Entscheidend ist nun, wofür, unter welchen

Bedingungen und zu welchem Nutzen der Menschen sie in Wien eingesetzt werden sollen. Technologische Entwicklungen warten nicht, bis Politik und Verwaltung jede offene Frage beantwortet und jedes Detail geklärt haben. Wer erst reagiert, wenn die ersten Anbieter ihre Fahrzeuge auf Wiens Straßen bringen wollen, überl.sst wesentliche Entscheidungen anderen. Eine liberale Stadt wartet nicht ab, bis andere die Zukunft gestalten. Sie schafft die Voraussetzungen dafür, dass Menschen, Unternehmen und Forschung neue Lösungen entwickeln können. Deshalb braucht autonomes Fahren von Beginn an eine klare politische Richtung und eine zukunftsorientierte, liberale Haltung.

2 Unsere Vision: Autonome Mobilität für ein zukunftsfittes Wien

Wir wollen Wien zu einer europäischen Vorreitermetropole für verantwortungsvoll eingesetzte autonome Mobilität machen. Dabei steht für uns nicht die Faszination für eine Technologie im Mittelpunkt. Ein Fahrzeug ist nicht schon deshalb ein Fortschritt, weil kein Mensch mehr am Steuer sitzt. Fortschritt entsteht dann, wenn eine neue Lösung das alltägliche Leben der Menschen tatsächlich verbessert: wenn sie Wege erleichtert, neue Verbindungen schafft, mehr Selbstbestimmung und individuelle Freiheit ermöglicht und unsere Stadt sicherer, klimafreundlicher und lebenswerter macht.

Unsere Vision ist ein Wien mit einem starken, attraktiven, serviceorientierten und modernen Umweltverbund, in dem autonome Fahrzeuge und automatisierte Systeme gezielt dort eingesetzt werden, wo sie einen konkreten Mehrwert schaffen und Infrastruktur stärken. Private Betreiber können dazu eine sinnvolle Ergänzung im Bereich des Bedarfs- und Gelegenheitsverkehrs ("Robotaxis") sein.

Die Öffis bleiben das starke Rückgrat der Wiener Mobilität. Sie befördern tagtäglich mehrere Millionen Menschen effizient, zuverlässig und klimafreundlich. Autonome Angebote und automatisierte Systeme sollen dieses Netz nicht ersetzen oder konkurrenzieren, sondern dessen Reichweite, Leistungsfähigkeit und Servicequalität erhöhen. Das größte Potenzial für den Einsatz autonomer Fahrzeuge sehen wir dort, wo das bestehende Angebot heute Lücken aufweist: auf der ersten und letzten Meile, in den Außenbezirken und Stadtentwicklungsgebieten, auf weniger stark frequentierten Verbindungen sowie in Randzeiten und während der Nacht. Gleichzeitig soll der schienengebundene öffentliche Verkehr durch eine weitgehende Automatisierung noch leistungsfähiger und attraktiver werden. Autonome Öffi-Angebote sollen Wohn- und Erholungsgebiete, Betriebsstandorte sowie Gesundheits-, Bildungs- und Freizeiteinrichtungen besser an hochrangige Öffi-Knoten anbinden. Sie können als On- Demand- oder Linienangebote den öffentlichen Verkehr sinnvoll ergänzen und

flexibel auf unterschiedliche Nachfrage reagieren. Wer am Stadtrand lebt, spät arbeitet oder abseits einer leistungsfähigen Öffi-Achse unterwegs ist, soll nicht weiterhin auf das eigene Auto angewiesen sein, sondern mehr Mobilitätsfreiheit gewinnen. Gleichzeitig sollen ältere Menschen, Menschen mit Beeinträchtigungen oder Personen mit Mobilitätseinschränkungen durch autonome Angebote freier und selbstbestimmter unterwegs sein. Barrierefreiheit muss von Anfang an Standard sein. Dafür sollen autonome Angebote von Beginn an als Teil des öffentlichen Verkehrs gedacht werden. Für Fahrgäste soll die Nutzung der öffentlichen Mobilitätsangebote einfach, nahtlos und unkompliziert gestaltet werden.. Unser Ziel ist ein dichtes und serviceorientiertes Öffi-Netz mit einer durchgängigen, verlässlichen und leistbaren Mobilitätskette.

Autonomes Fahren stellt ebenfalls eine Chance für den Innovations- und Wirtschaftsstandort Wien dar. Wir wollen Wien als europäischen Nachfrage-, Entwicklungs- und Erprobungspartner für die Mobilität der Zukunft positionieren und die vorhandenen Stärken in Forschung, Technologie, Digitalisierung, Künstlicher Intelligenz und Mobilität gezielt nutzen sowie weiter ausbauen. Mobilitätsinnovationen sollen in Wien nicht nur erprobt, sondern von der Forschung über die Entwicklung bis zur marktfähigen Anwendung begleitet werden. Dadurch können wir Wertschöpfung, Know-how und qualifizierte Arbeitsplätze in Wien schaffen und den Standort langfristig als europäisches Kompetenzzentrum für software- und KI-basierte Mobilitätssysteme etablieren. Dieses Potenzial verwirklicht sich jedoch nicht automatisch. Ohne frühzeitige und aktive politische Gestaltung besteht das Risiko, dass sich diese Schlüsselindustrien außerhalb von Wien oder Europa entwickeln sowie autonome Fahrzeuge zusätzlichen motorisierten Individualverkehr, Leerfahrten sowie eine Verlagerung vom Umweltverbund zu Einzelfahrten verursachen und damit unsere Mobilitäts- und Klimaziele unterlaufen. Unsere Leitlinien sind daher klar: Autonome Mobilität muss den Umweltverbund stärken, Verkehre bündeln und zu einer effizienteren Nutzung von Infrastruktur und Stadtraum beitragen. Der Mensch muss immer im Mittelpunkt dieser technologischen Entwicklung stehen – ganz im Sinne des digitalen Humanismus. **Die Technologie muss sich an die Stadt- und Infrastruktur anpassen, nicht umgekehrt.**

Das entspricht unserem liberalen Verständnis von Innovation: Wir wollen neue Lösungen nicht aus Skepsis verhindern, aber auch nicht aus Technologiefaszination ungeprüft geschehen lassen. Wir wollen ermöglichen, erforschen, ausprobieren, lernen und verbessern. Der Einsatz autonomer Fahrzeuge soll Mobilitätsprobleme lösen sowie einen Nutzen und messbaren Mehrwert für die Wiener:innen generieren.. Unsere Vision ist kein kurzfristiges Projekt, sondern eine langfristige Strategie, deren Umsetzung, gemeinsam mit den Bürger:innen, Expert:innen sowie unter Berücksichtigung der budgetären Möglichkeiten, sukzessive in politischen Entscheidungen und in der Wiener Mobilitätsplanung vorangetrieben werden muss.

Innovation und Fortschritt liegen in der DNA von uns NEOS. Wir wollen daher autonome und automatisierte Mobilität nicht erst verwalten, nachdem sie nach Wien gekommen ist. Wir wollen ihre Entwicklung frühzeitig durch klare, transparente Rahmenbedingungen gestalten und Innovation durch Forschung fördern. So entstehen aus technologischem Potenzial ein konkreter Fortschritt und ein spürbarer Mehrwert für die Wiener:innen – als Teil eines starken, inklusiven und klimafitten Mobilitätssystems.

3 Unsere Handlungsfelder

3.1 Das Öffi-Netz intelligent weiterentwickeln

Automatisierung bietet die Chance, das Wiener Öffi-System auf Straße, in der Luft und Schiene gezielt weiterzuentwickeln. Während automatisiertes Fahren auf der Schiene in vielen Städten bereits etablierte Realität ist und Wien dafür bereits wichtige Weichen gestellt hat, können autonome Busse und Shuttles das Angebot dort ergänzen, wo klassische Linienverkehre heute an ihre Grenzen stoßen. Sie können dichtere Takte, stabilere Betriebsabläufe und ein verlässlicheres Angebot ermöglichen, Lücken im Netz schließen und dazu beitragen, künftigen Personalengpässen zu begegnen. Für uns ist dabei klar: Intelligente Mobilität ist kein Ersatz für den Umweltverbund, sondern soll das bereits hochwertige Wiener Öffi-Netz gezielt ergänzen, stärken und resilienter machen.

3.1.1 Lückenschließen leicht gemacht

Ein attraktiver öffentlicher Verkehr beginnt nicht erst an der Straßenbahn-, U-Bahn- oder S-Bahn- Station. Gerade in weniger dicht besiedelten Gebieten unserer Stadt liegen Wohnungen, Arbeitsplätze und Freizeiteinrichtungen oft zu weit von leistungsfähigen Öffi-Knoten entfernt. Als Teil des öffentlichen Verkehrs können autonome Angebote die erste und letzte Meile schließen und Menschen einfach und zuverlässig zu U-Bahn, Bim und S-Bahn bringen. Dafür gibt es weltweit auch gute Beispiele für Stadtseilbahnen, die vor allem in Randgebieten, in Gebieten mit Flußquerungen oder großen Höhenunterschieden eine wertvolle Ergänzung zu den bestehenden traditionellen Öffis bieten und gleichzeitig auftonom mit wenig Personal- und Bodenverbrauch umweltfreundlich unterwegs sind. Auch in Stadtentwicklungsgebieten oder in Bereichen mit punktuell erhöhtem Fahrgastaufkommen sollen solche Angebote von Beginn an mitgedacht werden. Sie können Entwicklungsphasen überbrücken, neue Querverbindungen schaffen und große Quartiere feinerschließen, dürfen aber den öffentlichen Verkehr sowie ein engmaschiges Fuß- und Radwegenetz nicht ersetzen oder konkurrenzieren. Externe Kosten des Verkehrs sind verursachergerecht zu berücksichtigen. Wo Instrumente,

die auf klassischem Fahr- und Abstellverhalten beruhen, an Wirkung verlieren, müssen wir sie weiterentwickeln und neue effiziente Modelle zur Verkehrslenkung des fließenden Verkehrs implementieren. Durch die intelligente Weiterentwicklung der Wiener Öffis sowie den Einsatz von autonomen Fahrzeugen und digitalen Instrumenten können wir unsere Klima- und Mobilitätsziele konsequent vorantreiben.

3.1.2 Verlässlich auf der Linie, flexibel auf Abruf

Autonome Angebote können bestehende Linien ersetzen und das Öffi-Angebot verbessern. Auf festgelegten Strecken können sie schwächer ausgelastete Verbindungen effizient bedienen, Takte verdichten und für ein verlässliches Angebot sorgen. In Gebieten oder zu Zeiten mit stark schwankender Nachfrage können flexible Angebote auf Abruf die bessere Lösung sein. Wien soll geeignete Strecken und Betriebszeiten systematisch identifizieren und autonomen Linien- und On-Demand-Verkehr nach transparenten Qualitätsstandards in die langfristige Öffi-Planung integrieren. Autonome Angebote sollen dabei nicht als eigene Inselsysteme funktionieren, sondern hinsichtlich ihrer Fahrpläne, der Tarifgestaltung, Buchungssysteme und Fahrgastinformationen in das etablierte System der Wiener Öffis integriert sein.

3.1.3 Das U-Bahn-System automatisieren

Mit dem künftig vollautomatischen Betrieb der U5 beginnt für das hochrangige Wiener Öffi-Netz eine neue Ära. Wien sammelt damit erstmals umfassende Erfahrungen mit einer fahrerlosen U-Bahn-Linie und richtet zugleich die Erneuerung der Fahrzeugflotte sowie die Infrastruktur im System und in den Stationen auf einen stärker automatisierten Betrieb aus. Aufbauend auf den gewonnenen Erfahrungen sollen die Wiener Linien eine Strategie zur langfristigen Automatisierung des gesamten U-Bahn-Systems entwickeln und bei jeder Erneuerung von Fahrzeugen, Leit- und Sicherungstechnik sowie Stationsinfrastruktur den voll automatisierten Betrieb von heute an mitdenken. So können künftig Intervalle stabiler eingehalten, Störungen rascher bewältigt und die Verlässlichkeit und Leistungsfähigkeit des Netzes insgesamt erhöht werden. Die Sicherheit in den Bahnsteigbereichen wird ebenfalls durch automatische Bahnsteigtüren erhöht. Die vollständige Digitalisierung und Automatisierung des Wiener U-Bahn-Netzes ist kein kurzfristiges Projekt, sondern ein langfristiger Transformationsprozess. Gerade deshalb braucht es schon heute eine klare, verantwortungsvolle und zukunftsorientierte politische Zielsetzung, um die Weichen für die voll automatisierte Zukunft zu stellen.

3.1.4 Von der Pionierstrecke zur autonomen Bim

Wien soll den technologischen Fortschritt bei automatisierten Straßenbahn- und Regionalbahnverkehren nicht beobachten, sondern aktiv mitentwickeln. Deshalb wollen wir schon heute Forschung, Entwicklung und Erprobung von automatisierten Straßen- und Regionalbahnen am Standort Wien vorantreiben. So stärken wir Wien zugleich als Forschungs-, Entwicklungs- und Innovationsstandort im Stärkefeld Mobilität und bauen jene Kompetenzen auf, die für die Schiene der Zukunft international gebraucht werden. Als Pionierstrecke könnte die stillgelegte Bestandsstrecke der Kaltenleutgebner Bahn für Forschung und Pilotbetrieb herangezogen werden. In Kooperation mit Bund, Fahrzeugindustrie und Forschung soll dort ein Reallabor für automatisierten Straßen- und Regionalbahnverkehr entstehen. Neue Fahrzeuge, Sensorik, Leit- und Sicherungstechnik sowie die Kommunikation zwischen Fahrzeug und Infrastruktur können dort unter realen Bedingungen getestet werden. Aus den gewonnenen Erkenntnissen soll eine klare Perspektive für die sukzessive Weiterentwicklung und Automatisierung des Wiener Straßenbahnnetzes entstehen und zugleich Know-how, Innovation und industrielle Wertschöpfung am Standort Wien aufgebaut werden.

3.1.5 Stadt und Umland besser verbinden

Mobilität endet nicht an der Wiener Stadtgrenze. Viele Pendler:innen aus dem Umland sind für den Weg zum Arbeitsplatz weiterhin auf das Auto angewiesen, weil die Verbindung zum nächsten leistungsfähigen Öffi-Knoten fehlt. Gemeinsam mit den Umlandgemeinden, dem Verkehrsverbund Ost-Region, dem Bund und dem Land Niederösterreich soll Wien daher autonome Zubringerverbindungen zu Bahnhöfen sowie U- und S-bahnstationen forcieren. Das Ziel ist, mehr Pendler:innen einen einfachen Umstieg auf den öffentlichen Verkehr zu ermöglichen.

3.1.6 Die S-Bahn zum automatisierten Rückgrat der Stadtregion weiterentwickeln

Die Wiener S-Bahn ist das Rückgrat der Mobilität zwischen Stadt und Umland. Damit sie diese Rolle künftig noch verlässlicher erfüllen kann, müssen Digitalisierung und Automatisierung bei Infrastruktur, Fahrzeugen und Betriebssteuerung konsequent vorangetrieben werden. Automatisierte Systeme können dabei helfen, Zugfolgen präziser zu steuern, Fahrpläne zu optimieren und stabiler einzuhalten, Energie effizienter zu nutzen und Störungen rascher auszugleichen. Wien soll sich daher beim Bund und den ÖBB für einen stärkeren Ausbau von ETCS als Voraussetzung für einen höher automatisierten Bahnverkehr in der Metropolregion Wien einsetzen. Der Weg zur autonomen S-Bahn ist jedoch anspruchsvoller als bei einem geschlossenen U-Bahn-System. Auf vielen Strecken teilen sich S-Bahn, Regional-, Fern- und Güterverkehr dieselbe Infrastruktur. Unterschiedliche Fahrzeuge, Geschwindigkeiten und Betriebsanforderungen erschweren daher eine einheitliche Automatisierung. Deshalb soll Wien gemeinsam

mit Bund und ÖBB eine langfristige Automatisierungsstrategie für die S-Bahn in der Metropolregion entwickeln und gezielt dort beginnen, wo höhere Automatisierungsgrade technisch und betrieblich besonders gut umsetzbar sind.

Die Wiener Vorortelinie (S45) könnte dabei zur ersten vollautomatisierten S-Bahn Österreichs werden. Ihr weitgehend eigenständiges Gleissystem bietet dafür gute Voraussetzungen. Als Teil des künftigen Wiener 2-Linien-S-Bahn-Rings kann die Vorortelinie zu einem vollautomatisierten Bahnsystem weiterentwickelt werden. Damit wollen wir dichtere Intervalle, höhere Kapazitäten sowie eine deutlich leistungsfähigere Querverbindung schaffen und Wien international als Pioniermetropole für autonomen S-Bahn-Verkehr positionieren.

3.2 Chancen für die Stadtplanung nutzen

Autonome Fahrzeuge können mehr sein als eine neue Antriebs- oder Steuerungstechnologie. Richtig eingesetzt, können sie geteilte Mobilität attraktiver machen, den Umstieg auf den Umweltverbund erleichtern und die Abhängigkeit vom privaten Pkw und dazugehörigen Abstellflächen reduzieren. Wien soll dieses Potenzial aktiv nutzen und die dadurch frei geräumten Flächen für Klimawandelanpassung und eine höhere Aufenthaltsqualität heranziehen. Autonome und automatisierte Mobilitätssysteme und eine zukunftsorientierte Stadtplanung müssen von Beginn an zusammengedacht werden.

3.2.1 Weniger Fahrzeuge, mehr Raum für die Stadt

Autonome Shuttles und geteilte Mobilitätsangebote können dazu beitragen, dass urbane Mobilität mit weniger Fahrzeugen organisiert und nachhaltig zum Umweltverbund verlagert wird. Dadurch entstehen neue Spielräume für Begrünung, Entsiegelung, breitere Gehsteige, sichere Radwege und attraktive Aufenthaltsflächen. Dieser Gewinn entsteht jedoch nicht automatisch. Externe Kosten des Verkehrs z.B. durch Leerfahrten sollen daher verursachungsgerecht berücksichtigt werden. Dabei sind bestehende Belastungen und Abgaben zu berücksichtigen. Wien soll die Verkehrswirkung neuer Angebote laufend überprüfen sowie mit transparenten und verhältnismäßigen Rahmenbedingungen steuern. So wird aus technologischem Fortschritt ein konkreter Gewinn für die Mobilitätswende und den öffentlichen Raum.

3.2.2 Autonome Erreichbarkeit für eine Stadt der kurzen Wege

Bessere Erreichbarkeit beeinflusst, wo Menschen wohnen, arbeiten und ihre Freizeit verbringen. Autonome Mobilität kann Stadtteile besser an hochrangige Öffi-Achsen anbinden, Querverbindungen schaffen und die erste und letzte Meile

erleichtern. Das eröffnet neue Möglichkeiten für die Entwicklung kompakter, gut erschlossener Quartiere und kann dazu beitragen, dass Wohnen, Arbeiten und Freizeitangebote auch ohne Abhängigkeit vom eigenen Auto erreichbar sind. Gleichzeitig darf bessere Erreichbarkeit nicht zu längeren Wegen, autozentrierten Siedlungsstrukturen und Zersiedelung führen. Mobilitäts- und Stadtplanung sollen eruieren und festlegen, wo zusätzliche Erreichbarkeit einen gesellschaftlichen Mehrwert schafft und wo sie den Zielen einer kompakten Stadt widerspricht. Denn nicht jede technisch mögliche Verbindung ist auch stadtplanerisch sinnvoll: Wien soll kompakt wachsen, kurze Wege fördern und eine weitere Ausdehnung autoabhängiger Strukturen sowie Zersiedelung verhindern.

3.2.3 Infrastruktur weiterentwickeln

Automatisierte Mobilität braucht eine gut abgestimmte physische und digitale Verkehrsinfrastruktur. Wien soll dafür barrierefreie Haltestellen mit klaren Ein- und Ausstiegsbereichen schaffen und die Verkehrssteuerung in den Einsatzgebieten mittels C-ITS auf automatisierte Fahrzeuge vorbereiten. Neue Mobilitätsangebote sollen dabei von Beginn an in der Stadt- und Infrastrukturplanung mitgedacht werden.

3.2.4 Autonome Flotten als Teil des Energiesystems

Mit autonomen Flotten entstehen neue Anforderungen an Ladeinfrastruktur, Stromnetze sowie Depot- und Servicestandorte. Wien soll diese deshalb frühzeitig in der Energieraumplanung berücksichtigen und eine multifunktionale Nutzung von Flächen und Infrastruktur forcieren. Intelligentes Lademanagement soll Netzkapazitäten effizient nutzen und Lastspitzen vermeiden. Perspektivisch sollen auch Batteriespeicher und bidirektionales Laden (Vehicle-to-Grid) erprobt und etabliert werden. So können autonome Flotten künftig ihre Flexibilität und Speicherkapazitäten auch für ein stabiles, erneuerbares Energiesystem zur Verfügung stellen und zu einer neuen Funktionalität von Infrastruktur beitragen.

3.3 Autonome Logistik für lebenswerte Grätzl ermöglichen

Autonome Logistiksysteme können den Lieferverkehr effizienter organisieren, Fahrten bündeln und den öffentlichen Raum entlasten. Dafür braucht es klare, verhältnismäßige Rahmenbedingungen, die neue Geschäftsmodelle zulassen und gleichzeitig Sicherheit, Barrierefreiheit und Lebensqualität im öffentlichen Raum gewährleisten.

3.3.1 Bündeln statt induzieren

Autonome Zustellsysteme können bestehende Lieferfahrten konsolidieren, Auslastungen verbessern und unnötige Wege vermeiden. Externe Kosten sollen verursachungsgerecht berücksichtigt werden. Vor dem Hintergrund eines überörtlichen Gesamtkonzeptes sollen Logistikzentren, Grätzl-Hubs und geeignete Übergabepunkte dazubeitragen, Lieferverkehr effizienter zu organisieren. Wien soll technologieoffene Pilotprojekte ermöglichen und ihre Wirkung anhand transparenter und nachvollziehbarer Kriterien bewerten. Entscheidend ist nicht die eingesetzte Technologie, sondern ob sie Lieferverkehr tatsächlich effizienter und stadtverträglicher macht.

3.3.2 Die letzte Meile flexibel und effizient organisieren

Gerade in der Mikrologistik können kleine autonome Fahrzeuge neue Möglichkeiten eröffnen, etwa zwischen lokalen Verteilzentren, Geschäften, Einrichtungen und Abholstationen. Dabei können autonome Systeme, Lastenräder und gebündelte Zustelldienste sinnvoll kombiniert werden. Wien soll geeignete Betriebsfelder und Testgebiete als Regulatory Sandboxes definieren, in denen Anbieter innovative, skalierbare Lösungen unter realen Bedingungen entwickeln und trainieren können.

3.3.3 Barrierefreiheit im öffentlichen Raum gewährleisten

Auch bei neuen Mobilitätsformen gilt: Barrierefreiheit hat im öffentlichen Raum Vorrang. Autonome Zustellsysteme müssen, sofern ihr Einsatz auf der Fahrbahn nicht geeignet ist, so gestaltet und betrieben werden, dass sie Fußgänger:innen und Radfahrer:innen nicht behindern oder gefährden. Sie sollen nicht zu Stolperfallen im öffentlichen Raum werden. Dafür braucht es klare Vorgaben zu Fahrweise, Geschwindigkeit und Größe sowie besondere Rücksicht auf mobilitätseingeschränkte Personen, Menschen mit Behinderungen, Ältere und Kinder. Blindenleitsysteme, Hauseingänge, Haltestellen und notwendige Durchgangsbreiten müssen frei bleiben. So verbinden wir Offenheit für Innovation mit der notwendigen Sicherung von Barrierefreiheit im öffentlichen Raum.

3.4 Intelligente Mobilität schützt

Autonome Fahrzeuge eröffnen Wien die Chance auf einen großen Sprung in der Verkehrssicherheit. Menschliche Risikofaktoren wie bermüdung, Ablenkung, Stress, riskantes Fehlverhalten oder das Missachten von Verkehrsregeln fallen als Unfallursachen weitgehend weg; gleichzeitig entstehen jedoch andere Risiken, die man berücksichtigen muss. Verkehrssicherheit ist kein bloßes statistisches Ergebnis, sondern auch ein subjektives Gefühl in unser aller Alltagsmobilität, das es zu stärken gilt.

3.4.1 Sicherheitsgewinn zum Maßstab machen

Autonome Fahrzeuge müssen den komplexen Wiener Stadtverkehr zuverlässig bewältigen und an Kreuzungen, bei Baustellen, Witterung und im Zusammenspiel mit anderen Mobilitätsteilnehmenden, insbesondere vulnerablen Gruppen, richtig und vorausschauend agieren. Verkehrssicherheit muss deshalb ein unabdingbares Kriterium für Zulassung, Erprobung und Regelbetrieb sein. Gleichermaßen benötigt Sicherheit Information, weswegen digitale Informationen über Baustellen, Störungen oder andere verkehrsbeeinflussende Vorkommnisse seitens der Stadt laufend aktuell gehalten und zur Verfügung gestellt werden müssen.

3.4.2 Fahrerlos heißt nicht menschenlos

Verkehrssicherheit ist für uns kein reiner Datenwert, sondern ein subjektives Gefühl. Wer in ein autonomes Fahrzeug einsteigt, muss sich jederzeit sicher und unterstützt fühlen. Wien setzt deshalb ein umfassendes Notfallmanagement mit klar erreichbaren, geschulten, menschlichen Ansprechpersonen in der Leitstelle voraus. Über gut sichtbare, barrierefreie Bedienelemente können Fahrgäste bei Unsicherheit, technischen Problemen oder medizinischen Notfällen sofort Kontakt zu einer menschlichen Person aufnehmen (Remote Assistance). Leitstellen der Betreiber und Einsatzkräfte arbeiten nach verbindlichen Abläufen zusammen, damit Hilfe rasch organisiert wird und auch bei Störungen oder Ausfällen klare Verantwortung, eine transparente Handlungskette und bei Erfordernis die Möglichkeit für einen teleoperativen Eingriff durch eine:n Operator:in (Remote Intervention) besteht.

3.4.3 Vertrauen schaffen und Barrieren abbauen

Autonome Fahrzeuge sind für die Bevölkerung etwas Neues und Unerprobtes. Damit gehen naturgemäß mentale Barrieren und eine menschliche Skepsis bzw. individuelle Bedenken einher. Akzeptanz für neue Mobilitätssysteme entsteht, wenn Menschen die Technologie verstehen, erleben und sich auf sie verlassen können. Denn die Akzeptanz autonomer Fahrzeuge entscheidet sich nicht allein an technischen Kennzahlen, sondern an den Erfahrungen der Menschen. Wien begleitet die Einführung autonomer Fahrzeuge daher mit transparenter Kommunikation, offenen Testangeboten und der frühzeitigen Einbindung der Bürger:innen. Gleichzeitig setzen wir uns dafür ein, dass intelligente Mobilität in der Mobilitätsbildung für alle Altersstufen mitgedacht wird. Kinder, Erwachsene und ältere Menschen sollen wissen, wie autonome Fahrzeuge reagieren, wie man sicher mit ihnen interagiert, wie sie einem von Nutzen sein können und an wen man sich im Notfall wenden kann. Dafür sollen Erfahrungswerte z. B. durch KPIs im operativen Betrieb gesammelt und Informationsangebote, praktische Begegnungsformate und altersgerechte Lernmodule gemeinsam mit Schulen,

Fahrschulen, Senior:innenorganisationen, Behindertenvertretungen und Verkehrssicherheitsinstitutionen entwickelt werden.

3.5 Klimaziele mit Innovation erreichen

Autonome und automatisierte Mobilitätssysteme können einen wesentlichen Beitrag zur Klima- und Mobilitätswende leisten, wenn sie Infrastruktur effizienter auslasten und ihre externen Kosten verursachungsgerecht berücksichtigt werden. Allerdings konterkarieren klimaschädliche und verkehrspolitisch kontraproduktive Subventionen diese Entwicklung, anstatt fortschrittliche Technologien zu fördern.

3.5.1 Zukunft finanzieren statt Stillstand fördern

Bund und Stadt sollen klimaschädliche und den Zielen der Mobilitätswende entgegenstehende öffentliche Subventionen im Verkehrsbereich konsequent streichen. Die dadurch freiwerdenden Mittel sollen stattdessen gezielt in Forschung, Entwicklung und die praktische Umsetzung intelligenter Mobilität fließen. Intelligente Mobilität wird damit zu einem wichtigen Flexibilitätsmechanismus des Verkehrssystems: Angebote können besser an Nachfrage, verfügbare Kapazitäten und unterschiedliche Mobilit.tsbedürfnisse angepasst werden. So finanzieren wir nicht den Verkehr von gestern, sondern schaffen Spielraum für Lösungen, die Klimaziele, Innovation und ein leistungsfähiges Mobilitätssystem von morgen zusammenbringen.

3.6 Mobilitätsinnovationen für Wiener Wertschöpfung forcieren

Autonome und automatisierte Mobilitätssysteme sind wirtschaftliche Chancen für Wien. Die österreichische Industriestrategie 2035 definiert Mobilität als Stärkefeld, auf dem Forschung, Technologie und industrielle Wertschöpfung gezielt ausgebaut werden sollen. Unser Anspruch ist daher klar: Wien soll nicht nur Einsatzort autonomer und automatisierter Mobilität, sondern ein europäischer Entwicklungs- und Kompetenzstandort für sichere software- und KI-basierte Mobilitätssysteme werden.

3.6.1 Mobilität als Wiener Schlüsselindustrie stärken

Österreich verfügt über spezialisierte Unternehmen und technologische Hidden Champions in Fahrzeugtechnik, Sensorik, Software und Mobilitätsmanagement. Wien soll seine Kompetenzen in Software, Künstlicher Intelligenz, Cybersicherheit und

funktionaler Sicherheit gezielt für automatisierte Mobilität bündeln. Gemeinsam mit der TU Wien, Wiener Fachhochschulen, Forschungseinrichtungen, etablierten Technologieunternehmen und Start-ups sollen anwendungsnahe Forschungs-, Ausbildungs- und Weiterbildungsangebote ausgebaut und Talente frühzeitig an den Standort gebunden werden. Gleichzeitig braucht es bessere Rahmenbedingungen für Start-ups und Spin-offs, damit Forschungsergebnisse schneller in marktfähige Produkte und Dienstleistungen überführt werden können.

Auch die geplanten Strukturen rund um ein mögliches KI-Rechenzentrum sollen für innovative Mobilitätstechnologien nutzbar gemacht werden, etwa durch Rechenkapazitäten, sichere Datenräume, Simulationen und die Translation von KI-Forschung in konkrete Anwendungen. Wien soll dabei nicht bei einzelnen Pilotprojekten stehen bleiben, sondern Lösungen von der Forschung über die Erprobung bis zur Anwendung im Regelbetrieb und Skalierung begleiten. Unser Ziel ist ein offener europäischer Innovationsraum, in dem Wiener und europäische Lösungen im internationalen Wettbewerb bestehen können.

3.6.2 Wertschöpfung und qualifizierte Karrierechancen am Standort Wien

Fahrerlose Fahrzeuge kommen nicht ohne Menschen aus. Ihr sicherer Betrieb benötigt Leitstellen, Flottensteuerung, Wartung, Softwareentwicklung, Datenanalyse, Cybersicherheit und menschliche Fahrgastbetreuung. Insbesondere durch den Aufbau der Leitstellen und Servicehubs können neues Wissen, neue Wertschöpfung und neue qualifizierte Arbeitsplätze am Standort entstehen. Diese Serviceleistungen und das generierte Know-how für intelligente Mobilität gilt es am Standort Wien zu verankern, sodass die Wertschöpfung wieder in Wien reinvestiert werden kann.

3.6.3 Innovation braucht Raum

Innovation braucht nicht nur Daten und Forschung, sondern auch geeignete Flächen für Entwicklung, Training, Wartung und Produktion. Wien soll daher im Rahmen der Stadtentwicklung strategisch Raum für innovative Schlüsselindustrien und die Produktion von Schlüsseltechnologien sichern sowie den Weg von der Forschung zur marktfähigen Anwendung erleichtern. Das geplante Innovations- und Produktionsquartier südlich der Seestadt zeigt, wie Forschungs- und Antrag: „Die Zukunft fährt (nicht) von allein“ Entwicklungskraft, hochwertige Arbeitsplätze und regionale Wertschöpfung an einem Standort verbunden werden können. Aufbauend darauf soll Wien seine Kooperation mit europäischen Städten ausbauen und sich als international sichtbarer Standort für verantwortungsvoll eingesetzte urbane automatisierte Mobilität etablieren.

3.7 Aus der Innovation in den Regelbetrieb übergehen

Autonome und automatisierte Mobilitätssysteme werden nicht am Reißbrett alltagstauglich, sondern brauchen ein begleitetes Training im realen Betrieb. Wien soll dafür klar definierte Einsatzgebiete schaffen, in denen Mobilitätsinnovationen und intelligente Fahrzeuge im Regelbetrieb eingesetzt und dadurch trainiert werden können. Als NEOS haben wir hier z. B. bereits St. Marx und das Arsenal in den Diskurs gebracht.

3.7.1 Potenziale analysieren und Einsatzfelder gezielt auswählen

Auf Basis einer stadtweiten Potenzialanalyse sollen jene Gebiete identifiziert werden, in denen autonome Fahrzeuge den größten Mehrwert schaffen können. Im Fokus stehen Lücken im öffentlichen Verkehrsnetz, die erste und letzte Meile, Randzeiten sowie Stadtentwicklungs- und Betriebsgebiete. Anhand dessen richtet Wien klar definierte Einsatzgebiete als Regulatory Sandboxes mit klar abgegrenzten“ Betriebsbereichen, transparenten Sicherheits- und Datenschutzstandards sowie messbaren Zielen im operativen Betrieb ein. Das bedeutet jedoch nicht, dass der Einsatz autonomer Fahrzeuge auch in Zukunft auf diese Gebiete beschränkt bleiben soll. Im Fokus soll nicht länger der Test einzelner Fahrzeuge stehen, sondern das Zusammenspiel des gesamten Mobilitätsangebots: von Betriebsabläufen, Leitstellen- und Flottenmanagement über Buchung und Tarifintegration bis hin zur Fahrgastbetreuung. So können autonome Mobilitätsangebote unter realen Alltagsbedingungen im Wiener Stadtraum trainiert und weiterentwickelt werden.

3.7.2 Wien als urbane Pilotregion auf den Weg bringen

Wien soll sich beim Bund und der Europäischen Union als Pilotregion und aktiver Partner für den urbanen Einsatz autonomer Fahrzeuge und automatisierter Mobilitätssysteme im öffentlichen Verkehrsnetz positionieren. Die Stadt bringt geeignete Gebiete, ein hochwertiges Öffi-Netz, lokale Expertise und eine klare Haltung in der Klima- und Mobilitätspolitik ein. Gleichzeitig soll sich Wien aktiv in europäische Initiativen wie ADACities einbringen und gemeinsam mit europäischen Partnerstädten Anforderungen an autonome und automatisierte Mobilitätsangebote entwickeln, Erfahrungen austauschen und abgestimmte Beschaffungen vorbereiten. Damit kann Wien europäische Standards aktiv mitgestalten und dazu beitragen, dass Lösungen entstehen, die den Anforderungen europäischer Städte entsprechen.

3.8 An den Fortschritt andocken

Autonome Mobilität soll in Wien nicht als abgeschottetes Zusatzangebot entstehen, sondern einen umfassenden Beitrag für ein besseres Mobilitätssystem leisten. Öffentliche Mobilitätsanbieter sollen Innovation, Investitionen und Betriebsrisiken aber nicht allein tragen müssen. Wien soll den vielfältigen Markt in diesem Bereich deshalb gezielt für innovative private Anbieter öffnen und neue Mobilitätslösungen gegebenenfalls durch Public-Private-Partnerships, Konzessionen oder Kooperationen ins System andocken.

3.8.1 Private Innovation ermöglichen und anschlussfähig machen

Die öffentlichen Mobilitätsanbieter in Wien verfügen über ein hochwertiges Bestandsnetz, die Betriebserfahrung und das Vertrauen der Fahrgäste, um neue Mobilitätsangebote sinnvoll in das bestehende System einzubetten. Gleichzeitig ist es nicht zielführend, diese Innovation und die notwendigen Investitionen rein durch die öffentliche Hand zu tragen. Wien soll deshalb die technologische Kompetenz und Investitionskraft privater Unternehmen zulassen und nutzen sowie diese mittels transparenter Ausschreibungen und Kooperationen ans Wiener Öffi-Netz andocken. Entscheidend ist, dass daraus kein Nebeneinander isolierter Angebote entsteht. Dafür sollen stadteigene Mobilitätsplattformen wie WienMobil durch offene, standardisierte Schnittstellen auch für private Anbieter zugänglich gemacht werden. So können autonome Mobilitätsdienste in bestehende Systeme für Ticketing, Buchung und Fahrgastinformation eingebunden und Entgelt-, Qualitäts- und Barrierefreiheitsstandards berücksichtigt werden. Für Fahrgäste entsteht dadurch ein einfacher, nahtloser Zugang zu unterschiedlichen Mobilitätsangeboten. Private Anbieter profitieren gleichzeitig von einer größeren Reichweite, einem erleichterten Zugang zu Kund:innen und einer höheren Attraktivität ihrer Angebote. Die Integration soll damit auf gegenseitigem Mehrwert statt auf verpflichtenden Vorgaben beruhen.. Auch die Abstimmung unter allen in Wien etablierten Mobilitätsanbietern sowie dem Verkehrsverbund Ost-Region muss von Beginn an mitgedacht und forciert werden. Für die Fahrgäste soll ein attraktives, komfortables und zusammenhängendes Mobilitätsangebot entstehen, unabhängig davon, welches Unternehmen die einzelne Leistung erbringt.

3.8.2 Datenpartnerschaft für eine besser funktionierende Stadt

Digitale Daten sind nicht nur die zentrale Grundlage für autonomes Fahren, sondern auch ein Schlüssel für eine moderne, evidenzbasierte und vorausschauende Stadt- und Verkehrsplanung. Damit autonome Fahrzeuge erfolgreich trainiert und später funktionsfähig im Regelbetrieb eingesetzt werden können, braucht es verlässliche Daten, offene Schnittstellen und eine leistungsfähige digitale Infrastruktur. Wien soll daher Verkehrs-, Infrastruktur- und Planungsdaten über

interoperable und sichere Schnittstellen bereitstellen. Gleichzeitig erfassen autonome Fahrzeuge wertvolle Informationen z. B. über Verkehrsflüsse, Gefahrenstellen und den Zustand der Infrastruktur. Diese Daten sollen im Gegenzug zur Datenbereitstellung durch die öffentliche Hand der Weiterentwicklung und Verbesserung der öffentlichen Infrastruktur zugutekommen. So kann die Stadt die Verkehrsorganisation verbessern, Gefahrenstellen früher erkennen, Straßen und Haltestellen gezielter planen und die Wirkung neuer Mobilitätsangebote objektiv bewerten und weiterentwickeln.

3.8.3 Weiterentwicklung des digitalen Zwillings

Der Digitale Zwilling soll zu einer verlässlichen Plattform für Verkehrs- und Planungsdaten weiterentwickelt werden. Die Stadt stellt aktuelle und hochwertige Daten für einen sicheren Betrieb autonomer Fahrzeuge bereit, die Betreiber liefern vereinbarte Daten und Erkenntnisse zurück, die Stadtplanung, Verkehrsorganisation und Verkehrssicherheit für alle verbessern. Dafür braucht es gemeinsame Datenstandards, Schnittstellen und klare Regeln für Mapping und Datenaustausch. Übermittelt werden sollen dabei ausschließlich jene anonymisierten Daten, die für einen klar definierten, öffentlichen Zweck erforderlich sind. Datenschutz, Geschäftsgeheimnisse und Cybersicherheit müssen jederzeit gewahrt bleiben.

3.9 Datenschutz, Sicherheit und Transparenz von Anfang an vorgeben

Autonome Fahrzeuge sind für viele Wiener:innen etwas Neues. Dass dabei Unsicherheit, Skepsis oder das Gefühl entstehen kann, im öffentlichen Raum stärker beobachtet zu werden, ist ernst zu nehmen. Gleichzeitig stellen automatisierte Mobilitätssysteme neue kritische Infrastruktur dar und bedürfen entsprechender Sicherheitsauflagen. Datenschutz, Cybersicherheit und Transparenz müssen daher von Beginn an verbindliche Voraussetzungen für den Betrieb in Wien sein.

3.9.1 Privacy by Design

Die Verarbeitung von durch automatisierte Fahrzeuge erfassten Daten muss auf klar definierte Zwecke beschränkt und nach dem Prinzip der Datenminimierung gestaltet sein. Personenbezogene Bild-, Bewegungs- und Standortdaten dürfen nur verarbeitet werden, soweit dies für einen rechtmäßigen und klar definierten Zweck erforderlich ist, und sind unverzüglich zu anonymisieren, sobald der Zweck dies zulässt. Die Erhebung, Verarbeitung und Speicherung personenbezogener Daten ist auf das jeweils erforderliche Maß zu beschränken. Geltende europäische

Datenschutzauflagen sind einzuhalten und einem .berwachungsgefühl im Stadtraum durch autonome Fahrzeuge ist vorzubeugen. Die Stadt soll bei Vergaben und Genehmigungen verbindliche Vorgaben zu Zweckbindung, Speicherfristen, Zugriffsrechten und Löschung machen. Eine dauerhafte Überwachung des öffentlichen Raums oder automatisierte Identifizierung von Personen durch autonome Fahrzeuge lehnen wir ab.

3.9.2 Intelligente Mobilität als kritische Infrastruktur wirksam absichern

Autonome und automatisierte Systeme, Leitstellen, Verkehrssteuerung und Kommunikationsnetze werden Teil der kritischen Infrastruktur unserer Stadt. Intelligente Mobilität darf daher nicht zum Einfallstor für Cyberangriffe, Manipulation oder Datenmissbrauch werden. Die für den Betrieb und das Management benötigte Infrastruktur muss deshalb nach hohen und laufend aktualisierten Sicherheitsstandards betrieben werden. Dazu gehören unabhängige Sicherheitsprüfungen, regelmäßige Software-Updates, Wartungen, klare Meldepflichten bei Vorfällen sowie robuste Rückfall- und Notfallsysteme. Betreiber müssen nachweisen, dass ein Angriff, ein Verbindungsabbruch oder ein technischer Ausfall nicht zu unkontrollierten Fahrmanövern führt. Auch Abhängigkeiten von einzelnen Herstellern oder geschlossenen Systemen müssen bei Beschaffung und Betrieb vermieden werden.

3.9.3 Offen informieren, gemeinsam Vertrauen aufbauen

Neue Mobilität wird nur dann angenommen, wenn Menschen verstehen, wie sie funktioniert und welche Regeln gelten. Wien soll deshalb bereits vor dem Start von Pilotprojekten transparent darüber informieren, welche Daten erhoben werden, wofür sie genutzt werden, wer darauf zugreifen kann und wie lange sie gespeichert bleiben. Ergebnisse, Vorfälle und Erkenntnisse aus dem Betrieb sollen dokumentiert, überwacht und veröffentlicht werden. So bauen wir Hemmschwellen ab und schaffen Akzeptanz durch Nachvollziehbarkeit und Transparenz.

3.10 Den rechtlichen Rahmen schaffen

Intelligente Mobilität auf Straße und Schiene braucht einen technologieoffenen Rechtsrahmen, der einerseits Daten- und Verkehrssicherheit garantiert und innovativen, automatisierten Mobilitätssystemen andererseits den Weg in den gewerblichen Regelbetrieb ermöglicht. Dabei sollen autonome Angebote ausdrücklich als Ergänzung eines starken öffentlichen Verkehrs verankert werden.

3.10.1 Klarer Rechtsrahmen für den sicheren Regelbetrieb

Ein höherer Automatisierungsgrad muss immer mit höchsten Sicherheitsstandards einhergehen. Cybersicherheit und der Schutz der kritischen Infrastruktur müssen daher von Beginn an ein integraler Bestandteil der technischen Planung und des laufenden Betriebs sein. Dazu gehören mehrfach abgesicherte Systeme, klare Rückfallebenen und ein professionelles Notfallmanagement, damit ein sicherer Betrieb auch bei technischen Störungen oder Cyberangriffen gewährleistet bleibt. Dies braucht einen verlässlichen und ermöglichenden technischen und rechtlichen Rahmen.

Ohne einen zukunftsfitten legistischen Rahmen verbleibt Österreich im autonom fahrenden Stillstand. Der Bund muss die gesetzlichen Grundlagen für autonomes und automatisiertes Fahren mutig und innovationsorientiert weiterentwickeln und laufend an den Stand der Technik anpassen. Dabei gilt es einen skalierbaren, gewerblichen Level-4-Betrieb ohne Lenker:in im Fahrzeug sowie transparente, bundesweit einheitliche Genehmigungsverfahren für Fahrzeuge zu ermöglichen. Gleichzeitig muss der Rechtsrahmen autonome Linienbusse, Shuttles und On Demand-Angebote als integrierten Bestandteil des öffentlichen Verkehrs betrachten und deren Einsatz im öffentlichen Verkehrsnetz gesetzlich ermöglichen. Um Fehlentwicklungen im Individual- und Gelegenheitsverkehr vorzubeugen, sollen wirksame Instrumente gegen Leerfahrten und eine Kannibalisierung des Umweltverbundes vorgesehen werden. Die Stadt Wien soll diese essenziellen Rahmenbedingungen auf Bundes- und EU-Ebene aktiv einfordern und mitgestalten sowie dabei die besonderen Anforderungen des urbanen Raumes einbringen.

4 Glossar

ADACities: ADACities ist ein europäisches Projekt zur Entwicklung gemeinsamer Rahmenbedingungen für automatisierte Mobilität in Städten. Im Mittelpunkt steht die Frage, wie Städte automatisierte Fahrzeuge so erproben, steuern und in bestehende Mobilitätssysteme integrieren können, dass sie öffentlichen Zielen dienen und Erfahrungen zwischen europäischen Städten übertragbar werden.

C-ITS: Cooperative Intelligent Transport Systems (C-ITS) sind kooperative intelligente Verkehrssysteme, die den digitalen Informationsaustausch zwischen Fahrzeugen sowie zwischen Fahrzeugen und Verkehrsinfrastruktur ermöglichen. So können beispielsweise Informationen über Gefahrenstellen, Baustellen, Ampelphasen oder die aktuelle Verkehrslage ausgetauscht werden. C-ITS bildet eine wichtige Grundlage für vernetzte und zunehmend automatisierte Mobilität.

CCAM: Connected, Cooperative and Automated Mobility (CCAM) bezeichnet den

europäischen Ansatz für vernetzte, kooperative und automatisierte Mobilität. Fahrzeuge sollen dabei nicht nur automatisiert fahren, sondern auch untereinander und mit der Verkehrsinfrastruktur kommunizieren. Ziel ist ein sichereres, effizienteres und stärker vernetztes Verkehrssystem.

Digitaler Zwilling: Ein digitaler Zwilling ist ein digitales Abbild eines realen Objekts oder Raums z. B. Wiens, das mithilfe aktueller Daten laufend mit seinem realen Gegenstück verknüpft werden kann. Im Mobilitätsbereich können digitale Zwillinge beispielsweise Straßen, Verkehrsinfrastruktur oder Verkehrsströme abbilden und dazu dienen, Veränderungen zu simulieren, Planungen zu verbessern und die Verkehrssteuerung zu unterstützen.

ERTMS: Das European Rail Traffic Management System (ERTMS) ist das europäische System zur Standardisierung und Digitalisierung der Steuerung und Sicherung des Eisenbahnverkehrs. Es soll unterschiedliche nationale Systeme schrittweise harmonisieren, den grenzüberschreitenden Bahnverkehr erleichtern und die Grundlage für einen leistungsfähigeren und zunehmend automatisierten Bahnbetrieb schaffen.

ETCS: Das European Train Control System (ETCS) ist ein wesentlicher Bestandteil von ERTMS. Es überwacht und steuert sicherheitsrelevante Aspekte der Zugfahrt, insbesondere zulässige Geschwindigkeiten und Fahrwege. ETCS ersetzt unterschiedliche nationale Zugsicherungssysteme durch einen gemeinsamen europäischen Standard und schafft wichtige technische Voraussetzungen für eine stärkere Digitalisierung und Automatisierung des Bahnverkehrs.

Level 4: Level 4 bezeichnet einen hohen Grad des automatisierten Fahrens. Das Fahrzeug übernimmt innerhalb eines klar definierten Einsatzbereichs und unter festgelegten Bedingungen die Fahraufgabe vollständig, ohne dass eine fahrende Person eingreifen können muss. Außerhalb dieser Bedingungen darf das Fahrzeug nicht automatisiert weiterfahren und muss einen sicheren Zustand herstellen. Level 4 ermöglicht damit grundsätzlich einen fahrerlosen Betrieb in festgelegten Gebieten oder auf bestimmten Strecken.

Remote Assistance: Remote Assistance bezeichnet die Unterstützung eines automatisierten Fahrzeugs durch eine externe Leitstelle. Sie ermöglicht menschlichen Kontakt (meist ein:e Operator:in) durch entsprechende Kontaktsysteme im Fahrzeug.

Remote Intervention: Remote Intervention bezeichnet einen Eingriff aus der Ferne in den Betrieb eines automatisierten Fahrzeugs, wenn eine Situation nicht vom automatisierten Fahrsystem allein bewältigt werden kann. Im Unterschied zur

bloßen Remote Assistance geht die Unterstützung dabei über die Bereitstellung von Informationen hinaus und umfasst einen unmittelbaren Eingriff in den Fahrzeugbetrieb beziehungsweise konkrete Fahrmanöver.

Umweltverbund: Als Umweltverbund wird das Zusammenspiel umweltfreundlicher Mobilitätsformen bezeichnet. Dazu zählen insbesondere öffentlicher Verkehr, Radverkehr und Fußverkehr sowie ergänzende geteilte Mobilitätsangebote (Sharing). Ziel ist es, Wege möglichst ressourcen- und flächeneffizient sowie mit geringen Umwelt- und Klimabelastungen zurückzulegen. Der motorisierte Individualverkehr (MIV) ist nicht Teil des Umweltverbundes.

UNECE (WP.29): Die United Nations Economic Commission for Europe (UNECE) ist eine regionale Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen. Ihr World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations (WP.29) entwickelt international harmonisierte technische Vorschriften für Fahrzeuge. Dazu gehören zunehmend auch Anforderungen an automatisierte Fahrsysteme. Die Arbeit des WP.29 ist damit eine wichtige Grundlage für international einheitliche Sicherheits- und Zulassungsstandards.

Vehicle-to-Grid: Vehicle-to-Grid bezeichnet die Möglichkeit, Elektrofahrzeuge nicht nur mit Strom zu laden, sondern Energie bei Bedarf auch wieder aus ihren Batterien in das Stromnetz zurückzuspeisen. Vernetzt gesteuerte Fahrzeugflotten können dadurch perspektivisch als flexible Stromspeicher genutzt werden und dazu xbeitragen, Schwankungen zwischen Stromerzeugung und -verbrauch auszugleichen.

PDF-Upload

Die Zukunft fährt (nicht) von allein

Wie Wien autonome Mobilität aktiv gestalten soll

1 Prolog: Warum wir über autonomes Fahren sprechen müssen

Mit diesem Positionspapier übernehmen wir als NEOS Wien politische Verantwortung: Wir wollen die Rahmenbedingungen für automatisiertes Fahren frühzeitig gestalten, Forschung, Technologie, Innovation und die Implementierung gezielt ermöglichen und sicherstellen, dass technologischer Fortschritt den Wiener:innen, dem Standort Wien sowie der Mobilitätswende und unserem Ziel der Klimaneutralität 2040 dient.

Autonomes Fahren ist längst keine ferne Zukunftsvision mehr. Insbesondere auf der Schiene ist das Fahren mit automatisierten Zugsystemen in vielen Metropolen bereits lange etablierte Alltagsrealität. Zudem haben fahrerlose Fahrzeuge in den USA, China, Südkorea sowie weiteren Teilen der Welt die Phase abgeschotteter Testgelände bereits verlassen und verkehren im Regelbetrieb auf der Straße. Auch in Europa bereiten Städte und Verkehrsunternehmen den Schritt von einzelnen Forschungsprojekten zu dauerhaft nutzbaren Mobilitätsangeboten vor und internationale Player wollen ihre Angebote am europäischen Markt etablieren.

Im Juni 2026 hat das UNECE-Weltforum für die Harmonisierung von Fahrzeugvorschriften (WP.29) das weltweit erste internationale Regelwerk für den Einsatz von vollständig fahrerlosen, automatisierten Fahrsystemen verabschiedet. Dieser globale Rahmen soll harmonisierte technische Standards am Weltmarkt forcieren und die Etablierung autonomer Fahrzeuge international beschleunigen. Gleichzeitig treibt die Europäische Union durch Connected, Cooperative and Automated Mobility (CCAM) im Straßenverkehr und den Ausbau des European Rail Traffic Management System (ERTMS) im Schienenverkehr die Digitalisierung, Vernetzung und Interoperabilität europäischer Verkehrssysteme voran und schafft damit wichtige Grundlagen für zukünftige automatisierte Mobilität. In Österreich konnten wir NEOS das Thema „autonomes Fahren“ bereits erfolgreich in den Regierungsprogrammen von Bund und Wien verankern und damit den elementaren Anstoß für die dafür notwendigen legistischen Anpassungen geben.

Wesentliche Aspekte sind auch die wirtschaftlichen und geopolitischen Dimensionen von autonomem Fahren und dessen Komponenten. Fahrzeuge, Software, Sensorik, Leitstellen und Mobilitätsdaten werden zu zentralen und kritischen Bestandteilen der Mobilität von morgen. Umso wichtiger ist es, dass Wien und Europa auf souveräne europäische Lösungen setzen. Mit Mobilität als Stärkefeld der Industriestrategie 2035 und zahlreichen spezialisierten Unternehmen verfügen Österreich und Wien über eine gute Ausgangslage, um technologische Innovation und Wertschöpfung in Schlüsseltechnologien sowie neue, qualifizierte Arbeitsplätze in Europa und am Standort Wien zu schaffen und weiterzuentwickeln. Mit dem selbstfahrenden Bus in der Seestadt hat Wien bereits früh eines der ersten europäischen Pionierprojekte betrieben und verfügt mit der künftig vollautomatisierten U5 sowie dem weiteren Ausbau von ETCS auf der Wiener S-Bahn über wichtige Erfahrungen und Infrastruktur, auf denen nächste Schritte aufbauen können. Wien kann damit nicht nur Einsatzort autonomer und automatisierter Systeme sein, sondern eine treibende Kraft einer europäischen Schlüsselindustrie „Made in Europe“.

Die ursprünglichen Fragen, **ob** sich intelligente, automatisierte Mobilitätssysteme technologisch etablieren und **ob** autonome Fahrzeuge nach Wien kommen, sind somit längst überholt. Entscheidend ist nun, **wofür, unter welchen Bedingungen und zu welchem Nutzen der Menschen** sie in Wien eingesetzt werden sollen. Technologische Entwicklungen warten nicht, bis Politik und Verwaltung jede offene Frage beantwortet und jedes Detail geklärt haben. Wer erst reagiert, wenn die ersten Anbieter ihre Fahrzeuge auf Wiens Straßen bringen wollen, überlässt wesentliche Entscheidungen anderen. **Eine liberale Stadt wartet nicht ab, bis andere die Zukunft gestalten.** Sie schafft die Voraussetzungen dafür, dass Menschen, Unternehmen und Forschung neue Lösungen entwickeln können. Deshalb braucht autonomes Fahren von Beginn an eine klare politische Richtung und eine zukunftsorientierte, liberale Haltung.

2 Unsere Vision: Autonome Mobilität für ein zukunftsfittes Wien

Wir wollen Wien zu einer europäischen Vorreitermetropole für verantwortungsvoll eingesetzte autonome Mobilität machen. Dabei steht für uns nicht die Faszination für eine Technologie im Mittelpunkt. Ein Fahrzeug ist nicht schon deshalb ein Fortschritt, weil kein Mensch mehr am Steuer sitzt. Fortschritt entsteht dann, wenn eine neue Lösung das alltägliche Leben der Menschen tatsächlich verbessert: wenn sie Wege erleichtert, neue Verbindungen schafft, mehr Selbstbestimmung und individuelle Freiheit ermöglicht und unsere Stadt sicherer, klimafreundlicher und lebenswerter macht.

Unsere Vision ist daher nicht eine Stadt mit möglichst vielen fahrerlosen Fahrzeugen im Individualverkehr. **Unsere Vision ist ein Wien mit einem starken, attraktiven, serviceorientierten und modernen Umweltverbund, in dem autonome Fahrzeuge und automatisierte Systeme gezielt dort eingesetzt werden, wo sie einen konkreten Mehrwert schaffen und Infrastruktur stärken.**

Die Öffis bleiben das starke Rückgrat der Wiener Mobilität. Sie befördern tagtäglich mehrere Millionen Menschen effizient, zuverlässig und klimafreundlich. Autonome Angebote und automatisierte Systeme sollen dieses Netz nicht ersetzen oder konkurrenzieren, sondern dessen Reichweite, Leistungsfähigkeit und Servicequalität erhöhen. Das größte Potenzial für den Einsatz autonomer Fahrzeuge sehen wir dort, wo das bestehende Angebot heute Lücken aufweist: auf der ersten und letzten Meile, in den Außenbezirken und Stadtentwicklungsgebieten, auf weniger stark frequentierten Verbindungen sowie in Randzeiten und während der Nacht. Gleichzeitig soll der schienengebundene öffentliche Verkehr durch eine weitgehende Automatisierung noch leistungsfähiger und attraktiver werden.

Autonome Öffi-Angebote sollen Wohn- und Erholungsgebiete, Betriebsstandorte sowie Gesundheits-, Bildungs- und Freizeiteinrichtungen besser an hochrangige Öffi-Knoten anbinden. Sie können als On-Demand- oder Linienangebote den öffentlichen Verkehr sinnvoll ergänzen und flexibel auf unterschiedliche Nachfrage reagieren. Wer am Stadtrand lebt, spät arbeitet oder abseits einer leistungsfähigen Öffi-Achse unterwegs ist, soll nicht weiterhin auf das eigene Auto angewiesen sein, sondern mehr Mobilitätsfreiheit gewinnen. Gleichzeitig sollen ältere Menschen, Menschen mit Beeinträchtigungen oder Personen mit Mobilitätseinschränkungen durch autonome Angebote freier und selbstbestimmter unterwegs sein. Barrierefreiheit muss von Anfang an Standard sein. Dafür müssen autonome Angebote von Beginn an als Teil des öffentlichen Verkehrs gedacht werden. Fahrgäste sollen nicht zwischen unterschiedlichen Plattformen, Tickets und Zugangsvoraussetzungen wechseln müssen. Unser Ziel ist ein dichtes und serviceorientiertes Öffi-Netz mit einer durchgängigen, verlässlichen und leistbaren Mobilitätskette.

Autonomes Fahren stellt ebenfalls eine Chance für den Innovations- und Wirtschaftsstandort Wien dar. **Wir wollen Wien als europäischen Nachfrage-, Entwicklungs- und Erprobungspartner für die Mobilität der Zukunft positionieren** und die vorhandenen Stärken in Forschung, Technologie, Digitalisierung, Künstlicher Intelligenz und Mobilität gezielt nutzen sowie weiter ausbauen. Mobilitätsinnovationen sollen in Wien nicht nur erprobt, sondern von der Forschung über die Entwicklung bis zur marktfähigen Anwendung begleitet werden. Dadurch können wir Wertschöpfung, Know-how und qualifizierte Arbeitsplätze in Wien schaffen und den Standort langfristig als europäisches Kompetenzzentrum für software- und KI-basierte Mobilitätssysteme etablieren.

Dieses Potenzial verwirklicht sich jedoch nicht automatisch. Ohne frühzeitige und aktive politische Gestaltung besteht das Risiko, dass sich diese Schlüsselindustrien außerhalb von Wien oder Europa entwickeln sowie autonome Fahrzeuge zusätzlichen motorisierten Individualverkehr, Leerfahrten sowie eine Verlagerung vom Umweltverbund zu Einzelfahrten verursachen und damit unsere Mobilitäts- und Klimaziele unterlaufen. Unsere Leitlinien sind daher klar: Autonome Mobilität muss den Umweltverbund stärken, Verkehre bündeln und zu einer effizienteren Nutzung von Infrastruktur und Stadtraum beitragen. Der Mensch muss immer im Mittelpunkt dieser technologischen Entwicklung stehen – ganz im Sinne des digitalen Humanismus. **Die Technologie muss sich an die Stadt anpassen, nicht die Stadt an die Technologie.**

Das entspricht unserem liberalen Verständnis von Innovation: Wir wollen neue Lösungen nicht aus Skepsis verhindern, aber auch nicht aus Technologiefaszination ungeprüft geschehen lassen. Wir wollen ermöglichen, erforschen, ausprobieren, lernen und verbessern. Autonome Fahrzeuge sollen dort

eingesetzt werden, wo sie ein konkretes Mobilitätsproblem lösen, einen öffentlichen Nutzen schaffen und gegenüber anderen Lösungen einen messbaren Mehrwert bieten. Unsere Vision ist kein kurzfristiges Projekt, sondern eine langfristige Strategie, deren Umsetzung, gemeinsam mit den Bürger:innen, Expert:innen sowie unter Berücksichtigung der budgetären Möglichkeiten, sukzessive in politischen Entscheidungen und in der Wiener Mobilitätsplanung vorangetrieben werden muss.

Innovation und Fortschritt liegen in der DNA von uns NEOS. Wir wollen daher autonome und automatisierte Mobilität nicht erst verwalten, nachdem sie nach Wien gekommen ist. Wir wollen ihre Entwicklung frühzeitig durch klare politische Rahmenbedingungen gestalten und Innovation durch Forschung fördern. So entstehen aus technologischem Potenzial ein konkreter Fortschritt und ein spürbarer Mehrwert für die Wiener:innen – als Teil eines starken, inklusiven und klimafitten Mobilitätssystems.

3 Unsere Handlungsfelder

3.1 Das Öffi-Netz intelligent weiterentwickeln

Automatisierung bietet die Chance, das Wiener Öffi-System auf Straße und Schiene gezielt weiterzuentwickeln. Während automatisiertes Fahren auf der Schiene in vielen Städten bereits etablierte Realität ist und Wien dafür bereits wichtige Weichen gestellt hat, können autonome Busse und Shuttles das Angebot dort ergänzen, wo klassische Linienverkehre heute an ihre Grenzen stoßen. Sie können dichtere Takte, stabilere Betriebsabläufe und ein verlässlicheres Angebot ermöglichen, Lücken im Netz schließen und dazu beitragen, künftigen Personalengpässen zu begegnen. Für uns ist dabei klar: Intelligente Mobilität ist kein Ersatz für den Umweltverbund, sondern soll das bereits hochwertige Wiener Öffi-Netz gezielt ergänzen, stärken und resilienter machen.

3.1.1 Lückenschließen leicht gemacht

Ein attraktiver öffentlicher Verkehr beginnt nicht erst an der Straßenbahn-, U-Bahn- oder S-Bahn-Station. Gerade in weniger dicht besiedelten Gebieten unserer Stadt liegen Wohnungen, Arbeitsplätze und Freizeiteinrichtungen oft zu weit von leistungsfähigen Öffi-Knoten entfernt. Als Teil des öffentlichen Verkehrs können autonome Angebote die erste und letzte Meile schließen und Menschen einfach und zuverlässig zu U-Bahn, Bim und S-Bahn bringen. Auch in Stadtentwicklungsgebieten oder in Bereichen mit punktuell erhöhtem Fahrgastaufkommen sollen solche Angebote von Beginn an mitgedacht werden. Sie können Entwicklungsphasen überbrücken, neue Querverbindungen schaffen und große Quartiere feinerschließen, dürfen aber den öffentlichen Verkehr sowie ein engmaschiges Fuß- und Radwegenetz nicht ersetzen oder konkurrenzieren. Leerfahrten im Individualverkehr sind zu vermeiden und aktiv einzudämmen. Wo Instrumente, die auf klassischem Fahr- und Abstellverhalten beruhen, an Wirkung verlieren, müssen wir sie weiterentwickeln und neue effiziente Modelle zur Verkehrslenkung des fließenden Verkehrs implementieren. Durch die intelligente Weiterentwicklung der Wiener Öffis sowie den Einsatz von autonomen Fahrzeugen und digitalen Instrumenten können wir unsere Klima- und Mobilitätsziele konsequent vorantreiben.

3.1.2 Verlässlich auf der Linie, flexibel auf Abruf

Autonome Angebote sollen bestehende Linien nicht pauschal ersetzen, sondern das Öffi-Angebot dort verbessern, wo sie einen klaren Mehrwert schaffen. Auf festgelegten Strecken können sie schwächer ausgelastete Verbindungen effizient bedienen, Takte verdichten und für ein verlässliches Angebot sorgen. In Gebieten oder zu Zeiten mit stark schwankender Nachfrage können flexible Angebote auf Abruf die bessere Lösung sein. Dabei setzen wir auf gebündelte Fahrten und definierte Haltepunkte statt auf individuellen Tür-zu-Tür-Verkehr, der zusätzliche Fahrten in Wohnstraßen erzeugt. Wien soll geeignete Strecken und Betriebszeiten systematisch identifizieren und autonomen Linien- und On-Demand-Verkehr nach transparenten Qualitätsstandards in die langfristige Öffi-Planung integrieren. Autonome Angebote sollen dabei nicht als eigene Inselsysteme funktionieren, sondern hinsichtlich ihrer Fahrpläne, der Tarifgestaltung, Buchungssysteme und Fahrgastinformationen in das etablierte System der Wiener Öffis integriert sein.

3.1.3 Das U-Bahn-System automatisieren

Mit dem künftig vollautomatischen Betrieb der U5 beginnt für das hochrangige Wiener Öffi-Netz eine neue Ära. Wien sammelt damit erstmals umfassende Erfahrungen mit einer fahrerlosen U-Bahn-Linie und richtet zugleich die Erneuerung der Fahrzeugflotte sowie die Infrastruktur im System und in den Stationen auf einen stärker automatisierten Betrieb aus. Aufbauend auf den gewonnenen Erfahrungen sollen die Wiener Linien eine Strategie zur langfristigen Automatisierung des gesamten U-Bahn-Systems entwickeln und bei jeder Erneuerung von Fahrzeugen, Leit- und Sicherungstechnik sowie Stationsinfrastruktur den voll automatisierten Betrieb von heute an mitdenken. So können künftig Intervalle stabiler eingehalten, Störungen rascher bewältigt und die Verlässlichkeit und Leistungsfähigkeit des Netzes insgesamt erhöht werden. Die Sicherheit in den Bahnsteigbereichen wird ebenfalls durch automatische Bahnsteigtüren erhöht. Die vollständige Digitalisierung und Automatisierung des Wiener U-Bahn-Netzes ist kein kurzfristiges Projekt, sondern ein langfristiger Transformationsprozess. Gerade deshalb braucht es schon heute eine klare, verantwortungsvolle und zukunftsorientierte politische Zielsetzung, um die Weichen für die voll automatisierte Zukunft zu stellen.

3.1.4 Von der Pionierstrecke zur autonomen Bim

Wien soll den technologischen Fortschritt bei automatisierten Straßenbahn- und Regionalbahnverkehren nicht beobachten, sondern aktiv mitentwickeln. Deshalb wollen wir schon heute Forschung, Entwicklung und Erprobung von automatisierten Straßen- und Regionalbahnen am Standort Wien vorantreiben. So stärken wir Wien zugleich als Forschungs-, Entwicklungs- und Innovationsstandort im Stärkefeld Mobilität und bauen jene Kompetenzen auf, die für die Schiene der Zukunft international gebraucht werden. Als Pionierstrecke könnte die stillgelegte Bestandsstrecke der Kaltenleutgebner Bahn für Forschung und Pilotbetrieb herangezogen werden. In Kooperation mit Bund, Fahrzeugindustrie und Forschung soll dort ein Reallabor für automatisierten Straßen- und Regionalbahnverkehr entstehen. Neue Fahrzeuge, Sensorik, Leit- und Sicherungstechnik sowie die Kommunikation zwischen Fahrzeug und Infrastruktur können dort unter realen Bedingungen getestet werden. Aus den gewonnenen Erkenntnissen soll eine klare Perspektive für die sukzessive Weiterentwicklung und Automatisierung des Wiener Straßenbahnnetzes entstehen und zugleich Know-how, Innovation und industrielle Wertschöpfung am Standort Wien aufgebaut werden.

3.1.5 Stadt und Umland besser verbinden

Mobilität endet nicht an der Wiener Stadtgrenze. Viele Pendler:innen aus dem Umland sind für den Weg zum Arbeitsplatz weiterhin auf das Auto angewiesen, weil die Verbindung zum nächsten leistungsfähigen Öffi-Knoten fehlt. Gemeinsam mit den Umlandgemeinden, dem Verkehrsverbund Ost-Region, dem Bund und dem Land Niederösterreich soll Wien daher autonome Zubringerverbindungen zu Bahnhöfen sowie U- und S-bahnstationen forcieren. Das Ziel ist nicht, zusätzliche Fahrzeuge ins Wiener Stadtgebiet zu führen, sondern mehr Pendler:innen einen einfachen Umstieg auf den öffentlichen Verkehr zu ermöglichen.

3.1.6 Die S-Bahn zum automatisierten Rückgrat der Stadtregion weiterentwickeln

Die Wiener S-Bahn ist das Rückgrat der Mobilität zwischen Stadt und Umland. Damit sie diese Rolle künftig noch verlässlicher erfüllen kann, müssen Digitalisierung und Automatisierung bei Infrastruktur, Fahrzeugen und Betriebssteuerung konsequent vorangetrieben werden. Automatisierte Systeme können dabei helfen, Zugfolgen präziser zu steuern, Fahrpläne zu optimieren und stabiler einzuhalten, Energie effizienter zu nutzen und Störungen rascher auszugleichen. Wien soll sich daher beim Bund und den ÖBB für einen stärkeren Ausbau von ETCS als Voraussetzung für einen höher automatisierten Bahnverkehr in der Metropolregion Wien einsetzen. Der Weg zur autonomen S-Bahn ist jedoch anspruchsvoller als bei einem geschlossenen U-Bahn-System. Auf vielen Strecken teilen sich S-Bahn, Regional-, Fern- und Güterverkehr dieselbe Infrastruktur. Unterschiedliche Fahrzeuge, Geschwindigkeiten und Betriebsanforderungen erschweren daher eine einheitliche Automatisierung. Deshalb soll Wien gemeinsam mit Bund und ÖBB eine langfristige Automatisierungsstrategie für die S-Bahn in der Metropolregion entwickeln

und gezielt dort beginnen, wo höhere Automatisierungsgrade technisch und betrieblich besonders gut umsetzbar sind.

Die Wiener Vorortelinie (S45) könnte dabei zur ersten vollautomatisierten S-Bahn Österreichs werden. Ihr weitgehend eigenständiges Gleissystem bietet dafür gute Voraussetzungen. Als Teil des künftigen Wiener 2-Linien-S-Bahn-Rings kann die Vorortelinie zu einem vollautomatisierten Bahnsystem weiterentwickelt werden. Damit wollen wir dichtere Intervalle, höhere Kapazitäten sowie eine deutlich leistungsfähigere Querverbindung schaffen und Wien international als Pioniermetropole für autonomen S-Bahn-Verkehr positionieren.

3.2 Chancen für die Stadtplanung nutzen

Autonome Fahrzeuge können mehr sein als eine neue Antriebs- oder Steuerungstechnologie. Richtig eingesetzt, können sie geteilte Mobilität attraktiver machen, den Umstieg auf den Umweltverbund erleichtern und die Abhängigkeit vom privaten Pkw und dazugehörigen Abstellflächen reduzieren. Wien soll dieses Potenzial aktiv nutzen und die dadurch frei geräumten Flächen für Klimawandelanpassung und eine höhere Aufenthaltsqualität heranziehen. Autonome und automatisierte Mobilitätssysteme und eine zukunftsorientierte Stadtplanung müssen von Beginn an zusammengedacht werden.

3.2.1 Weniger Fahrzeuge, mehr Raum für die Stadt

Autonome Shuttles und geteilte Mobilitätsangebote können dazu beitragen, dass urbane Mobilität mit weniger Fahrzeugen organisiert und nachhaltig zum Umweltverbund verlagert wird. Dadurch entstehen neue Spielräume für Begrünung, Entsiegelung, breitere Gehsteige, sichere Radwege und attraktive Aufenthaltsflächen. Dieser Gewinn entsteht jedoch nicht automatisch. Leerfahrten und zusätzliches Verkehrsaufkommen durch selbstfahrenden Individualverkehr müssen daher verhindert werden. Wien soll neue Angebote gezielt in den Umweltverbund integrieren, ihre Verkehrswirkung laufend überprüfen und mit klaren Rahmenbedingungen steuern. So wird aus technologischem Fortschritt ein konkreter Gewinn für die Mobilitätswende und den öffentlichen Raum.

3.2.2 Autonome Erreichbarkeit für eine Stadt der kurzen Wege

Bessere Erreichbarkeit beeinflusst, wo Menschen wohnen, arbeiten und ihre Freizeit verbringen. Autonome Mobilität kann Stadtteile besser an hochrangige Öffi-Achsen anbinden, Querverbindungen schaffen und die erste und letzte Meile erleichtern. Das eröffnet neue Möglichkeiten für die Entwicklung kompakter, gut erschlossener Quartiere und kann dazu beitragen, dass Wohnen, Arbeiten und Freizeitangebote auch ohne Abhängigkeit vom eigenen Auto erreichbar sind. Gleichzeitig darf bessere Erreichbarkeit nicht zu längeren Wegen, autozentrierten Siedlungsstrukturen und Zersiedelung führen. Mobilitäts- und Stadtplanung sollen eruieren und festlegen, wo zusätzliche Erreichbarkeit einen gesellschaftlichen Mehrwert schafft und wo sie den Zielen einer kompakten Stadt widerspricht. Denn nicht jede technisch mögliche Verbindung ist auch stadtplanerisch sinnvoll: Wien soll kompakt wachsen, kurze Wege fördern und eine weitere Ausdehnung autoabhängiger Strukturen sowie Zersiedelung verhindern.

3.2.3 Infrastruktur weiterentwickeln

Automatisierte Mobilität braucht eine gut abgestimmte physische und digitale Verkehrsinfrastruktur. Wien soll dafür barrierefreie Haltestellen mit klaren Ein- und Ausstiegsbereichen schaffen und die Verkehrssteuerung in den Einsatzgebieten mittels C-ITS auf automatisierte Fahrzeuge vorbereiten. Neue Mobilitätsangebote müssen dabei von Beginn an in die Stadt- und Infrastrukturplanung integriert werden.

3.2.4 Autonome Flotten als Teil des Energiesystems

Mit autonomen Flotten entstehen neue Anforderungen an Ladeinfrastruktur, Stromnetze sowie Depot- und Servicestandorte. Wien soll diese deshalb frühzeitig in der Energieraumplanung berücksichtigen und eine multifunktionale Nutzung von Flächen und Infrastruktur forcieren. Intelligentes Lademanagement soll Netzkapazitäten effizient nutzen und Lastspitzen vermeiden. Perspektivisch sollen auch Batteriespeicher und bidirektionales Laden (Vehicle-to-Grid) erprobt und etabliert werden. So können autonome Flotten künftig ihre Flexibilität und Speicherkapazitäten auch für ein stabiles, erneuerbares Energiesystem zur Verfügung stellen und zu einer neuen Funktionalität von Infrastruktur beitragen.

3.3 Autonome Logistik für lebenswerte Grätzl ermöglichen

Autonome Logistiksysteme können den Lieferverkehr effizienter organisieren, Fahrten bündeln und den öffentlichen Raum entlasten. Dafür braucht es klare, verhältnismäßige Rahmenbedingungen, die neue Geschäftsmodelle zulassen und gleichzeitig Sicherheit, Barrierefreiheit und Lebensqualität im öffentlichen Raum gewährleisten.

3.3.1 Bündeln statt induzieren

Autonome Zustellsysteme sollen dort zum Einsatz kommen, wo sie bestehende Lieferfahrten konsolidieren, Auslastungen verbessern und unnötige Wege vermeiden. Sie sollen nicht dazu führen, dass für jedes Paket ein eigenes Fahrzeug durch die Stadt fährt. Ihr Einsatz muss in ein Gesamtkonzept eingebettet sein, das ein Netz zwischen Logistikzentren, Grätzl-Hubs und definierten Übergabepunkten spannt. Wien soll technologieoffene Pilotprojekte ermöglichen und ihre Wirkung anhand transparenter und nachvollziehbarer Kriterien bewerten. Entscheidend ist nicht die eingesetzte Technologie, sondern ob sie Lieferverkehr tatsächlich effizienter und stadtverträglicher macht.

3.3.2 Die letzte Meile flexibel und effizient organisieren

Gerade in der Mikrologistik können kleine autonome Fahrzeuge neue Möglichkeiten eröffnen, etwa zwischen lokalen Verteilzentren, Geschäften, Einrichtungen und Abholstationen. Dabei sollen autonome Systeme, Lastenräder und gebündelte Zustelldienste nicht gegeneinander ausgespielt, sondern sinnvoll kombiniert werden. Wien soll geeignete Betriebsfelder und Testgebiete als Regulatory Sandboxes definieren, in denen Anbieter innovative, skalierbare Lösungen unter realen Bedingungen entwickeln und trainieren können.

3.3.3 Barrierefreiheit im öffentlichen Raum gewährleisten

Auch bei neuen Mobilitätsformen gilt: Barrierefreiheit hat im öffentlichen Raum Vorrang. Autonome Zustellsysteme müssen, sofern ihr Einsatz auf der Fahrbahn nicht geeignet ist, so gestaltet und betrieben werden, dass sie Fußgänger:innen und Radfahrer:innen nicht behindern oder gefährden. Sie sollen nicht zu Stolperfallen im öffentlichen Raum werden. Dafür braucht es klare Vorgaben zu Fahrweise, Geschwindigkeit und Größe sowie besondere Rücksicht auf mobilitätseingeschränkte Personen, Menschen mit Behinderungen, Ältere und Kinder. Blindenleitsysteme, Hauseingänge, Haltestellen und notwendige Durchgangsbreiten müssen frei bleiben. So verbinden wir Offenheit für Innovation mit der notwendigen Sicherung von Barrierefreiheit im öffentlichen Raum.

3.4 Intelligente Mobilität schützt

Autonome Fahrzeuge eröffnen Wien die Chance auf einen großen Sprung in der Verkehrssicherheit. Menschliche Risikofaktoren wie Übermüdung, Ablenkung, Stress, riskantes Fehlverhalten oder das Missachten von Verkehrsregeln fallen als Unfallursachen weitgehend weg; gleichzeitig entstehen jedoch andere Risiken, die man berücksichtigen muss. Verkehrssicherheit ist kein bloßes statistisches Ergebnis, sondern auch ein subjektives Gefühl in unser aller Alltagsmobilität, das es zu stärken gilt.

3.4.1 Sicherheitsgewinn zum Maßstab machen

Autonome Fahrzeuge müssen den komplexen Wiener Stadtverkehr zuverlässig bewältigen und an Kreuzungen, bei Baustellen, Witterung und im Zusammenspiel mit anderen Mobilitätsteilnehmenden, insbesondere vulnerablen Gruppen, richtig und vorausschauend agieren. Verkehrssicherheit muss deshalb ein unabdingbares Kriterium für Zulassung, Erprobung und Regelbetrieb sein. Gleichermaßen benötigt Sicherheit Information, weswegen digitale Informationen über Baustellen, Störungen oder andere verkehrsbeeinflussende Vorkommnisse seitens der Stadt laufend aktuell gehalten und zur Verfügung gestellt werden müssen.

3.4.2 Fahrerlos heißt nicht menschenlos

Verkehrssicherheit ist für uns kein reiner Datenwert, sondern ein subjektives Gefühl. Wer in ein autonomes Fahrzeug einsteigt, muss sich jederzeit sicher und unterstützt fühlen. Wien setzt deshalb ein umfassendes Notfallmanagement mit klar erreichbaren, geschulten, menschlichen Ansprechpersonen in der Leitstelle voraus. Über gut sichtbare, barrierefreie Bedienelemente können Fahrgäste bei Unsicherheit, technischen Problemen oder medizinischen Notfällen sofort Kontakt zu einer menschlichen Person aufnehmen (Remote Assistance). Leitstellen der Betreiber und Einsatzkräfte arbeiten nach verbindlichen Abläufen zusammen, damit Hilfe rasch organisiert wird und auch bei Störungen oder Ausfällen klare Verantwortung, eine transparente Handlungskette und bei Erfordernis die Möglichkeit für einen teleoperativen Eingriff durch eine:n Operator:in (Remote Intervention) besteht.

3.4.3 Vertrauen schaffen und Barrieren abbauen

Autonome Fahrzeuge sind für die Bevölkerung etwas Neues und Unerprobtes. Damit gehen naturgemäß mentale Barrieren und eine menschliche Skepsis bzw. individuelle Bedenken einher. Akzeptanz für neue Mobilitätssysteme entsteht, wenn Menschen die Technologie verstehen, erleben und sich auf sie verlassen können. Denn die Akzeptanz autonomer Fahrzeuge entscheidet sich nicht allein an technischen Kennzahlen, sondern an den Erfahrungen der Menschen. Wien begleitet die Einführung autonomer Fahrzeuge daher mit transparenter Kommunikation, offenen Testangeboten und der frühzeitigen Einbindung der Bürger:innen. Gleichzeitig setzen wir uns dafür ein, dass intelligente Mobilität in der Mobilitätsbildung für alle Altersstufen mitgedacht wird. Kinder, Erwachsene und ältere Menschen sollen wissen, wie autonome Fahrzeuge reagieren, wie man sicher mit ihnen interagiert, wie sie einem von Nutzen sein können und an wen man sich im Notfall wenden kann. Dafür sollen Erfahrungswerte z. B. durch KPIs im operativen Betrieb gesammelt und Informationsangebote, praktische Begegnungsformate und altersgerechte Lernmodule gemeinsam mit Schulen, Fahrschulen, Senior:innenorganisationen, Behindertenvertretungen und Verkehrssicherheitsinstitutionen entwickelt werden.

3.5 Klimaziele mit Innovation erreichen

Autonome und automatisierte Mobilitätssysteme können einen wesentlichen Beitrag zur Klima- und Mobilitätswende leisten, wenn sie den öffentlichen Verkehr stärken, Infrastruktur effizienter auslasten und zusätzlichen Verkehr vermeiden. Allerdings konterkarieren klimaschädliche und verkehrspolitisch kontraproduktive Subventionen diese Entwicklung, anstatt fortschrittliche Technologien zu fördern.

3.5.1 Zukunft finanzieren statt Stillstand fördern

Bund und Stadt sollen klimaschädliche und den Zielen der Mobilitätswende entgegenstehende öffentliche Subventionen im Verkehrsbereich konsequent streichen. Die dadurch freiwerdenden Mittel sollen stattdessen gezielt in Forschung, Entwicklung und die praktische Umsetzung intelligenter Mobilität fließen. Intelligente Mobilität wird damit zu einem wichtigen Flexibilitätsmechanismus des Verkehrssystems: Angebote können besser an Nachfrage, verfügbare Kapazitäten und unterschiedliche Mobilitätsbedürfnisse angepasst werden. So finanzieren wir nicht den Verkehr von gestern, sondern schaffen Spielraum für Lösungen, die Klimaziele, Innovation und ein leistungsfähiges Mobilitätssystem von morgen zusammenbringen.

3.6 Mobilitätsinnovationen für Wiener Wertschöpfung forcieren

Autonome und automatisierte Mobilitätssysteme sind wirtschaftliche Chancen für Wien. Die österreichische Industriestrategie 2035 definiert Mobilität als Stärkefeld, auf dem Forschung, Technologie und industrielle Wertschöpfung gezielt ausgebaut werden sollen. Unser Anspruch ist daher klar: Wien soll nicht nur Einsatzort autonomer und automatisierter Mobilität, sondern ein europäischer Entwicklungs- und Kompetenzstandort für sichere software- und KI-basierte Mobilitätssysteme werden.

3.6.1 Mobilität als Wiener Schlüsselindustrie stärken

Österreich verfügt über spezialisierte Unternehmen und technologische Hidden Champions in Fahrzeugtechnik, Sensorik, Software und Mobilitätsmanagement. Wien soll seine Kompetenzen in Software, Künstlicher Intelligenz, Cybersicherheit und funktionaler Sicherheit gezielt für automatisierte Mobilität bündeln. Gemeinsam mit der TU Wien, Wiener Fachhochschulen, Forschungseinrichtungen, etablierten Technologieunternehmen und Start-ups sollen anwendungsnahe Forschungs-, Ausbildungs- und Weiterbildungsangebote ausgebaut und Talente frühzeitig an den Standort gebunden werden. Gleichzeitig braucht es bessere Rahmenbedingungen für Start-ups und Spin-offs, damit Forschungsergebnisse schneller in marktfähige Produkte und Dienstleistungen überführt werden können.

Auch die geplanten Strukturen rund um ein mögliches KI-Rechenzentrum sollen für innovative Mobilitätstechnologien nutzbar gemacht werden, etwa durch Rechenkapazitäten, sichere Datenräume, Simulationen und die Translation von KI-Forschung in konkrete Anwendungen. Wien soll dabei nicht bei einzelnen Pilotprojekten stehen bleiben, sondern Lösungen von der Forschung über die Erprobung bis zur Anwendung im Regelbetrieb und Skalierung begleiten. Unser Ziel ist ein offener europäischer Innovationsraum, in dem Wiener und europäische Lösungen im internationalen Wettbewerb bestehen können.

3.6.2 Wertschöpfung und qualifizierte Karrierechancen am Standort Wien

Fahrerlose Fahrzeuge kommen nicht ohne Menschen aus. Ihr sicherer Betrieb benötigt Leitstellen, Flottensteuerung, Wartung, Softwareentwicklung, Datenanalyse, Cybersicherheit und menschliche Fahrgastbetreuung. Insbesondere durch den Aufbau der Leitstellen und Servicehubs können neues Wissen, neue Wertschöpfung und neue qualifizierte Arbeitsplätze am Standort entstehen. Diese Serviceleistungen und das generierte Know-how für intelligente Mobilität gilt es am Standort Wien zu verankern, sodass die Wertschöpfung wieder in Wien reinvestiert werden kann.

3.6.3 Innovation braucht Raum

Innovation braucht nicht nur Daten und Forschung, sondern auch geeignete Flächen für Entwicklung, Training, Wartung und Produktion. Wien soll daher im Rahmen der Stadtentwicklung strategisch Raum für innovative Schlüsselindustrien und die Produktion von Schlüsseltechnologien sichern sowie den Weg von der Forschung zur marktfähigen Anwendung erleichtern. Das geplante Innovations- und Produktionsquartier südlich der Seestadt zeigt, wie Forschungs- und

Entwicklungskraft, hochwertige Arbeitsplätze und regionale Wertschöpfung an einem Standort verbunden werden können. Aufbauend darauf soll Wien seine Kooperation mit europäischen Städten ausbauen und sich als international sichtbarer Standort für verantwortungsvoll eingesetzte urbane automatisierte Mobilität etablieren.

3.7 Aus der Innovation in den Regelbetrieb übergehen

Autonome und automatisierte Mobilitätssysteme werden nicht am Reißbrett alltagstauglich, sondern brauchen ein begleitetes Training im realen Betrieb. Wien soll dafür klar definierte Einsatzgebiete schaffen, in denen Mobilitätsinnovationen und intelligente Fahrzeuge im Regelbetrieb eingesetzt und dadurch trainiert werden können. Als NEOS haben wir hier z. B. bereits St. Marx und das Arsenal in den Diskurs gebracht.

3.7.1 Potenziale analysieren und Einsatzfelder gezielt auswählen

Auf Basis einer stadtweiten Potenzialanalyse sollen jene Gebiete identifiziert werden, in denen autonome Fahrzeuge den größten Mehrwert schaffen können. Im Fokus stehen Lücken im öffentlichen Verkehrsnetz, die erste und letzte Meile, Randzeiten sowie Stadtentwicklungs- und Betriebsgebiete. Anhand dessen richtet Wien klar definierte Einsatzgebiete als Regulatory Sandboxes mit klar abgegrenzten“ Betriebsbereichen, transparenten Sicherheits- und Datenschutzstandards sowie messbaren Zielen im operativen Betrieb ein. Ziel ist es, den Schritt von einzelnen, inselhaften Testprojekten hin zu einem begleiteten Regelbetrieb mit einer relevanten Fahrzeugflotte zu machen. Im Fokus soll nicht länger der Test einzelner Fahrzeuge stehen, sondern das Zusammenspiel des gesamten Mobilitätsangebots: von Betriebsabläufen, Leitstellen- und Flottenmanagement über Buchung und Tarifintegration bis hin zur Fahrgastbetreuung. So können autonome Mobilitätsangebote unter realen Alltagsbedingungen im Wiener Stadtraum trainiert und weiterentwickelt werden.

3.7.2 Wien als urbane Pilotregion auf den Weg bringen

Wien soll sich beim Bund und der Europäischen Union als Pilotregion und aktiver Partner für den urbanen Einsatz autonomer Fahrzeuge und automatisierter Mobilitätssysteme im öffentlichen Verkehrsnetz positionieren. Die Stadt bringt geeignete Gebiete, ein hochwertiges Öffi-Netz, lokale Expertise und eine klare Haltung in der Klima- und Mobilitätspolitik ein. Gleichzeitig soll sich Wien aktiv in europäische Initiativen wie ADACities einbringen und gemeinsam mit europäischen Partnerstädten Anforderungen an autonome und automatisierte Mobilitätsangebote entwickeln, Erfahrungen austauschen und abgestimmte Beschaffungen vorbereiten. Damit kann Wien europäische Standards aktiv mitgestalten und dazu beitragen, dass Lösungen entstehen, die den Anforderungen europäischer Städte entsprechen.

3.8 An den Fortschritt andocken

Autonome Mobilität soll in Wien nicht als abgeschottetes Zusatzangebot entstehen, sondern einen umfassenden Beitrag für ein besseres öffentliches Mobilitätssystem leisten. Öffentliche Mobilitätsanbieter sollen Innovation, Investitionen und Betriebsrisiken aber nicht allein tragen müssen. Wien soll den vielfältigen Markt in diesem Bereich deshalb gezielt für innovative private Anbieter öffnen und neue Mobilitätslösungen gegebenenfalls durch Public-Private-Partnerships, Konzessionen oder Kooperationen ins System andocken.

3.8.1 Private Innovation gezielt ins Öffi-System holen

Die öffentlichen Mobilitätsanbieter in Wien verfügen über ein hochwertiges Bestandsnetz, die Betriebserfahrung und das Vertrauen der Fahrgäste, um neue Mobilitätsangebote sinnvoll in das bestehende System einzubetten. Gleichzeitig ist es nicht zielführend, diese Innovation und die notwendigen Investitionen rein durch die öffentliche Hand zu tragen. Wien soll deshalb die technologische Kompetenz und Investitionskraft privater Unternehmen zulassen und nutzen sowie diese mittels transparenter Ausschreibungen und Kooperationen ans Wiener Öffi-Netz andocken. Entscheidend ist, dass daraus kein Nebeneinander isolierter Angebote entsteht. Autonome Mobilitätsdienste sollen in WienMobil sowie in die bestehenden Systeme für Ticketing, Buchung und Fahrgastinformation integriert werden und sich an Entgelt-, Qualitäts- und Barrierefreiheitsstandards des öffentlichen Nahverkehrs orientieren. Auch die Abstimmung unter allen in Wien etablierten Mobilitätsanbietern sowie dem Verkehrsverbund Ost-Region muss von Beginn an mitgedacht und forciert werden. Für die Fahrgäste soll ein attraktives, komfortables und zusammenhängendes Mobilitätsangebot entstehen, unabhängig davon, welches Unternehmen die einzelne Leistung erbringt.

3.8.2 Datenpartnerschaft für eine besser funktionierende Stadt

Digitale Daten sind nicht nur die zentrale Grundlage für autonomes Fahren, sondern auch ein Schlüssel für eine moderne, evidenzbasierte und vorausschauende Stadt- und Verkehrsplanung. Damit autonome Fahrzeuge erfolgreich trainiert und später funktionsfähig im Regelbetrieb eingesetzt werden können, braucht es verlässliche Daten, offene Schnittstellen und eine leistungsfähige digitale Infrastruktur. Wien soll daher Verkehrs-, Infrastruktur- und Planungsdaten über interoperable und sichere Schnittstellen bereitstellen. Gleichzeitig erfassen autonome Fahrzeuge wertvolle Informationen z. B. über Verkehrsflüsse, Gefahrenstellen und den Zustand der Infrastruktur. Diese Daten sollen im Gegenzug zur Datenbereitstellung durch die öffentliche Hand der Weiterentwicklung und Verbesserung der öffentlichen Infrastruktur zugutekommen. So kann die Stadt die Verkehrsorganisation verbessern, Gefahrenstellen früher erkennen, Straßen und Haltestellen gezielter planen und die Wirkung neuer Mobilitätsangebote objektiv bewerten und weiterentwickeln.

3.8.3 Weiterentwicklung des digitalen Zwillings

Der Digitale Zwilling soll zu einer verlässlichen Plattform für Verkehrs- und Planungsdaten weiterentwickelt werden. Die Stadt stellt aktuelle und hochwertige Daten für einen sicheren Betrieb autonomer Fahrzeuge bereit, die Betreiber liefern im Gegenzug ihre erfassten Datenbestände und Erkenntnisse zurück, die Stadtplanung, Verkehrsorganisation und Verkehrssicherheit für alle verbessern. Dafür braucht es gemeinsame Datenstandards, Schnittstellen und klare Regeln für Mapping und Datenaustausch. Übermittelt werden sollen dabei ausschließlich jene anonymisierten Daten, die für einen klar definierten, öffentlichen Zweck erforderlich sind. Datenschutz, Geschäftsgeheimnisse und Cybersicherheit müssen jederzeit gewahrt bleiben.

3.9 Datenschutz, Sicherheit und Transparenz von Anfang an vorgeben

Autonome Fahrzeuge sind für viele Wiener:innen etwas Neues. Dass dabei Unsicherheit, Skepsis oder das Gefühl entstehen kann, im öffentlichen Raum stärker beobachtet zu werden, ist ernst zu nehmen. Gleichzeitig stellen automatisierte Mobilitätssysteme neue kritische Infrastruktur dar und bedürfen entsprechender Sicherheitsauflagen. Datenschutz, Cybersicherheit und Transparenz müssen daher von Beginn an verbindliche Voraussetzungen für den Betrieb in Wien sein.

3.9.1 Privacy by Design

Die Verarbeitung von durch automatisierte Fahrzeuge erfassten Daten muss auf klar definierte Zwecke beschränkt und nach dem Prinzip der Datenminimierung gestaltet sein. Personenbezogene Bild-, Bewegungs- und Standortdaten sind unmittelbar zu anonymisieren und dürfen nur verarbeitet werden, wenn dies für den sicheren Betrieb unbedingt erforderlich ist. Geltende europäische Datenschutzauflagen sind einzuhalten und einem Überwachungsgefühl im Stadtraum durch autonome Fahrzeuge ist vorzubeugen. Die Stadt soll bei Vergaben und Genehmigungen verbindliche Vorgaben zu Zweckbindung, Speicherfristen, Zugriffsrechten und Löschung machen. Eine dauerhafte Überwachung des öffentlichen Raums oder automatisierte Identifizierung von Personen durch autonome Fahrzeuge lehnen wir ab.

3.9.2 Intelligente Mobilität als kritische Infrastruktur wirksam absichern

Autonome und automatisierte Systeme, Leitstellen, Verkehrssteuerung und Kommunikationsnetze werden Teil der kritischen Infrastruktur unserer Stadt. Intelligente Mobilität darf daher nicht zum Einfallstor für Cyberangriffe, Manipulation oder Datenmissbrauch werden. Die für den Betrieb und das Management benötigte Infrastruktur muss deshalb nach hohen und laufend aktualisierten Sicherheitsstandards betrieben werden. Dazu gehören unabhängige Sicherheitsprüfungen, regelmäßige Software-Updates, Wartungen, klare Meldepflichten bei Vorfällen sowie robuste Rückfall- und Notfallsysteme. Betreiber müssen nachweisen, dass ein Angriff, ein Verbindungsabbruch oder ein technischer Ausfall nicht zu unkontrollierten Fahrmanövern führt. Auch Abhängigkeiten von einzelnen Herstellern oder geschlossenen Systemen müssen bei Beschaffung und Betrieb vermieden werden.

3.9.3 Offen informieren, gemeinsam Vertrauen aufbauen

Neue Mobilität wird nur dann angenommen, wenn Menschen verstehen, wie sie funktioniert und welche Regeln gelten. Wien soll deshalb bereits vor dem Start von Pilotprojekten transparent darüber informieren, welche Daten erhoben werden, wofür sie genutzt werden, wer darauf zugreifen kann und wie lange sie gespeichert bleiben. Ergebnisse, Vorfälle und Erkenntnisse aus dem Betrieb sollen dokumentiert, überwacht und veröffentlicht werden. So bauen wir Hemmschwellen ab und schaffen Akzeptanz durch Nachvollziehbarkeit und Transparenz.

3.10 Den rechtlichen Rahmen schaffen

Intelligente Mobilität auf Straße und Schiene braucht einen technologieoffenen Rechtsrahmen, der einerseits Daten- und Verkehrssicherheit garantiert und innovativen, automatisierten Mobilitätssystemen andererseits den Weg in den gewerblichen Regelbetrieb ermöglicht. Dabei sollen autonome Angebote ausdrücklich als Ergänzung eines starken öffentlichen Verkehrs verankert werden.

3.10.1 Klarer Rechtsrahmen für den sicheren Regelbetrieb

Ein höherer Automatisierungsgrad muss immer mit höchsten Sicherheitsstandards einhergehen. Cybersicherheit und der Schutz der kritischen Infrastruktur müssen daher von Beginn an ein integraler Bestandteil der technischen Planung und des laufenden Betriebs sein. Dazu gehören mehrfach abgesicherte Systeme, klare Rückfallebenen und ein professionelles Notfallmanagement, damit ein sicherer Betrieb auch bei technischen Störungen oder Cyberangriffen gewährleistet bleibt. Dies braucht einen verlässlichen und ermöglichenden technischen und rechtlichen Rahmen.

Ohne einen zukunftsfitten legistischen Rahmen verbleibt Österreich im autonom fahrenden Stillstand. Der Bund muss die gesetzlichen Grundlagen für autonomes und automatisiertes Fahren mutig und innovationsorientiert weiterentwickeln und laufend an den Stand der Technik anpassen. Dabei gilt es einen skalierbaren, gewerblichen Level-4-Betrieb ohne Lenker:in im Fahrzeug sowie transparente, bundesweit einheitliche Genehmigungsverfahren für Fahrzeuge zu ermöglichen. Gleichzeitig muss der Rechtsrahmen autonome Linienbusse, Shuttles und On-Demand-Angebote als integrierten Bestandteil des öffentlichen Verkehrs betrachten und deren Einsatz im öffentlichen Verkehrsnetz gesetzlich ermöglichen. Um Fehlentwicklungen im Individual- und Gelegenheitsverkehr vorzubeugen, sollen wirksame Instrumente gegen Leerfahrten und eine Kannibalisierung des Umweltverbundes vorgesehen werden. Die Stadt Wien soll diese essenziellen Rahmenbedingungen auf Bundes- und EU-Ebene aktiv einfordern und mitgestalten sowie dabei die besonderen Anforderungen des urbanen Raumes einbringen.

4 Glossar

ADACities: ADACities ist ein europäisches Projekt zur Entwicklung gemeinsamer Rahmenbedingungen für automatisierte Mobilität in Städten. Im Mittelpunkt steht die Frage, wie Städte automatisierte Fahrzeuge so erproben, steuern und in bestehende Mobilitätssysteme integrieren können, dass sie öffentlichen Zielen dienen und Erfahrungen zwischen europäischen Städten übertragbar werden.

C-ITS: Cooperative Intelligent Transport Systems (C-ITS) sind kooperative intelligente Verkehrssysteme, die den digitalen Informationsaustausch zwischen Fahrzeugen sowie zwischen Fahrzeugen und Verkehrsinfrastruktur ermöglichen. So können beispielsweise Informationen über Gefahrenstellen, Baustellen, Ampelphasen oder die aktuelle Verkehrslage ausgetauscht werden. C-ITS bildet eine wichtige Grundlage für vernetzte und zunehmend automatisierte Mobilität.

CCAM: Connected, Cooperative and Automated Mobility (CCAM) bezeichnet den europäischen Ansatz für vernetzte, kooperative und automatisierte Mobilität. Fahrzeuge sollen dabei nicht nur automatisiert fahren, sondern auch untereinander und mit der Verkehrsinfrastruktur kommunizieren. Ziel ist ein sichereres, effizienteres und stärker vernetztes Verkehrssystem.

Digitaler Zwilling: Ein digitaler Zwilling ist ein digitales Abbild eines realen Objekts oder Raums z. B. Wiens, das mithilfe aktueller Daten laufend mit seinem realen Gegenstück verknüpft werden kann. Im Mobilitätsbereich können digitale Zwillinge beispielsweise Straßen, Verkehrsinfrastruktur oder Verkehrsströme abbilden und dazu dienen, Veränderungen zu simulieren, Planungen zu verbessern und die Verkehrssteuerung zu unterstützen.

ERTMS: Das European Rail Traffic Management System (ERTMS) ist das europäische System zur Standardisierung und Digitalisierung der Steuerung und Sicherung des Eisenbahnverkehrs. Es soll unterschiedliche nationale Systeme schrittweise harmonisieren, den grenzüberschreitenden Bahnverkehr erleichtern und die Grundlage für einen leistungsfähigeren und zunehmend automatisierten Bahnbetrieb schaffen.

ETCS: Das European Train Control System (ETCS) ist ein wesentlicher Bestandteil von ERTMS. Es überwacht und steuert sicherheitsrelevante Aspekte der Zugfahrt, insbesondere zulässige Geschwindigkeiten und Fahrwege. ETCS ersetzt unterschiedliche nationale Zugsicherungssysteme durch einen gemeinsamen europäischen Standard und schafft wichtige technische Voraussetzungen für eine stärkere Digitalisierung und Automatisierung des Bahnverkehrs.

Level 4: Level 4 bezeichnet einen hohen Grad des automatisierten Fahrens. Das Fahrzeug übernimmt innerhalb eines klar definierten Einsatzbereichs und unter festgelegten Bedingungen die Fahraufgabe vollständig, ohne dass eine fahrende Person eingreifen können muss. Außerhalb dieser Bedingungen darf das Fahrzeug nicht automatisiert weiterfahren und muss einen sicheren Zustand herstellen. Level 4 ermöglicht damit grundsätzlich einen fahrerlosen Betrieb in festgelegten Gebieten oder auf bestimmten Strecken.

Remote Assistance: Remote Assistance bezeichnet die Unterstützung eines automatisierten Fahrzeugs durch eine externe Leitstelle. Sie ermöglicht menschlichen Kontakt (meist ein:e Operator:in) durch entsprechende Kontaktsysteme im Fahrzeug.

Remote Intervention: Remote Intervention bezeichnet einen Eingriff aus der Ferne in den Betrieb eines automatisierten Fahrzeugs, wenn eine Situation nicht vom automatisierten Fahrsystem allein bewältigt werden kann. Im Unterschied zur bloßen Remote Assistance geht die Unterstützung dabei über die Bereitstellung von Informationen hinaus und umfasst einen unmittelbaren Eingriff in den Fahrzeugbetrieb beziehungsweise konkrete Fahrmanöver.

Umweltverbund: Als Umweltverbund wird das Zusammenspiel umweltfreundlicher Mobilitätsformen bezeichnet. Dazu zählen insbesondere öffentlicher Verkehr, Radverkehr und Fußverkehr sowie ergänzende geteilte Mobilitätsangebote (Sharing). Ziel ist es, Wege möglichst ressourcen- und flächeneffizient sowie mit geringen Umwelt- und Klimabelastungen zurückzulegen. Der motorisierte Individualverkehr (MIV) ist nicht Teil des Umweltverbundes.

UNECE (WP.29): Die United Nations Economic Commission for Europe (UNECE) ist eine regionale Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen. Ihr World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations (WP.29) entwickelt international harmonisierte technische Vorschriften für Fahrzeuge. Dazu gehören zunehmend auch Anforderungen an automatisierte Fahrsysteme. Die Arbeit des WP.29 ist damit eine wichtige Grundlage für international einheitliche Sicherheits- und Zulassungsstandards.

Vehicle-to-Grid: Vehicle-to-Grid bezeichnet die Möglichkeit, Elektrofahrzeuge nicht nur mit Strom zu laden, sondern Energie bei Bedarf auch wieder aus ihren Batterien in das Stromnetz zurückzuspeisen. Vernetzt gesteuerte Fahrzeugflotten können dadurch perspektivisch als flexible Stromspeicher genutzt werden und dazu beitragen, Schwankungen zwischen Stromerzeugung und -verbrauch auszugleichen.