

An den  
Präsident des Nationalrates  
Mag. Wolfgang Sobotka  
Parlament  
1017 Wien

Geschäftszahl: BMVIT-11.000/0033-I/PR3/2018

21. Jänner 2019

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordnete zum Nationalrat Gamon MSc (WU), Kolleginnen und Kollegen haben am 7. Dezember 2018 unter der **Nr. 2398/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend „Autonomes Fahren, selbstfahrende Autos und öffentliche Verkehrsmittel in Österreich“ gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Erste Erfahrungen anderer Länder mit selbstfahrendem Güterverkehr oder öffentlichem Personentransport verlaufen positiv. Dies gibt einen Ausblick auf eine flächendeckende Anwendung von selbstfahrenden Transportmitteln.*
  - a. *In welchem konkreten Ausmaß beschäftigt sich das BMVIT mit der Thematik von selbstfahrenden Kraftfahrzeugen?*

Durch die Investitionen im Bereich der automatisierten Mobilität strebt das BMVIT eine Steigerung der Verkehrssicherheit, eine Reduktion der negativen Umweltauswirkungen des Verkehrs und eine Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit, bzw. die Absicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen an.

Es wird deshalb ein verstärkter Fokus auf die Forschung und nachhaltige Implementierung automatisierter Mobilitätssysteme in das gesamte Verkehrssystem gesetzt und es wurde dazu 2016 ein erster Aktionsplan und 2018 ein Aktionspaket für die Jahre 2019-2022 vorgestellt.

- b. *In welchem personellen Ausmaß beschäftigt sich das BMVIT mit selbstfahrenden Kraftfahrzeugen?*

Zur ganzheitlichen Betrachtung des Themas sind im BMVIT mehrere Fachbereiche mit dem

Automatisierten Fahren bzw. der automatisierten Mobilität beschäftigt. Diese umfassen Experten und Expertinnen in den Bereichen Recht, Gesamtverkehr, Forschung und Technologieentwicklung (Mobilität, Informations- und Kommunikationstechnologien, nationales Sicherheitsforschungsprogramm), Zulassung, Infrastrukturplanung, Telekommunikation, Infrastrukturverfahren und Verkehrssicherheit, Kraftfahrwesen, Technisches Kraftfahrwesen sowie weitere Fachabteilungen.

*c. Welcher budgetäre Rahmen wird in Bezug auf selbstfahrende Kraftfahrzeuge eingesetzt?*

Das BMVIT hat eine Strategie für Automatisiertes Fahren für die kommenden Jahre im Aktionspaket Automatisierte Mobilität 2019-2022 festgelegt. In diesem sind 34 Maßnahmen sowie drei Handlungsfelder definiert, die in den kommenden Jahren umgesetzt werden. Mit rund 65 Millionen Euro unterstützt das BMVIT Aktivitäten im Zeitraum 2019-2022, in den Bereichen Straße, Schiene, Luftfahrt.

Zwischen 2016-2018 investierte das BMVIT bereits rund 20 Millionen Euro, um eine gute Basis für die Entwicklung von automatisiertem Fahren in Österreich zu schaffen (Straße und Schiene). Im Detail:

- 6 Millionen Euro für Technologieförderungen
- 6 Millionen Euro für Ausschreibung von Testumgebungen mit Vorstudien
- 5 Millionen Euro für den schnellen Aufbau von Testumgebungen und den damit verbundenen F&E-Projekten
- 1-3 Millionen Euro für mindestens eine Stiftungsprofessur an österreichische Universitäten
- 0,3 Millionen Euro für Evaluierungen und Studien

*d. Welche Initiativen und Maßnahmen befinden sich in Bezug auf selbstfahrende Kraftfahrzeuge innerhalb des BMVIT derzeit in der Umsetzung?*

Das BMVIT setzt auf drei Säulen und damit verbundene Maßnahmen:

- Forschungsförderung ermöglichen und Technologien unterstützen:
  - Aufbau von Testumgebungen für PKWs sowie für LKWs
  - Förderung von Projekten zur Erforschung der letzten Meile; Versorgung in urbanen und ruralen Gegenden (selbstfahrende Pods)
  - Erforschung von energieeffizientem und vernetztem Platooning
  - Forschungsprogramme in den Bereichen Mobilität, Informations- und Kommunikationstechnologien sowie nationale Sicherheitsforschung

- Vorbereitungen zur grenzüberschreitenden Kooperation mit Ungarn und Slowenien (MoU)
- Entwicklungen zum Aufbau einer Testumgebung für selbstfahrende Züge
- Wirkungen analysieren
- Durchführung und Beauftragung von Studien zur Ermittlung der Auswirkungen automatisierter Systeme auf Beschäftigung und Berufsbilder
- Aufbau von Stiftungsprofessuren zur Stärkung der wissenschaftlichen Kompetenz
- Dialog führen, u.a.
- Einbindung von Kommunen und Gemeinden
- Durchführung von öffentlich zugänglichen Veranstaltungen zur Bewusstseinsbildung und Wissensvermittlung
- Darstellung aller Testberichte auf der BMVIT Website

*e. Welche Initiativen und Maßnahmen sind in nächster Zeit in Bezug auf selbstfahrende Kraftfahrzeuge im BMVIT geplant?*

Die Aktivitäten beschränken sich nicht auf selbstfahrende Kraftfahrzeuge, sondern beschäftigen sich mit mehreren Verkehrsträgern im multimodalen Kontext.

Das BMVIT hat deshalb die Strategie für Automatisierte Mobilität im Aktionspaket Automatisierte Mobilität (vorgestellt im November 2018) festgelegt. In diesem sind 34 Maßnahmen sowie drei Handlungsfelder definiert, die in den kommenden Jahren umgesetzt werden. Mit rund 65 Millionen Euro unterstützt das BMVIT Aktivitäten im Zeitraum 2019-2022, in den Bereichen Straße, Schiene, Luftfahrt.

Waren beim ersten Aktionsplan die möglichen Potentiale von Bedeutung, so steht beim neuen Aktionspaket der verkehrlich sinnvolle Einsatz im Vordergrund. Testberichte und Erfahrungen aus laufenden Tests und Projekten verdeutlichen, dass die Technologieentwicklung nicht morgen abgeschlossen sein wird und nur mit gestaltenden Rahmenbedingungen durch die öffentliche Hand ein guter Roll-Out ermöglicht werden kann. Im Fokus stehen auch weiterhin die Themen Wettbewerbsposition Österreichs und das Ermöglichen von Tests.

Die angeführten sieben Maßnahmenbündel des neuen Aktionspaketes umfassen 35 Maßnahmen, welche zwischen 2019-2022 adressiert werden:

1. Transparent informieren

2. Rechtliche Rahmenbedingungen anpassen
3. Wirkungen automatisierter Mobilität erheben und im Sinne der Nachhaltigkeit steuern
4. Mitgestaltung der öffentlichen Hand stärken
5. Forschung und Entwicklung fördern und heimische Kompetenzen aufbauen
6. Infrastruktur intelligent und nachhaltig nutzen
7. Kompetenzen im Bereich Mensch-Maschine- Interaktion aufbauen als Schlüssel für Wertschöpfung im Kontext Verkehrssicherheit

Zu Frage 2:

- Welche Fragestellungen ergeben sich beim Thema selbstfahrender Kraftfahrzeuge in Bezug auf:
- a. Zulässigkeit
  - b. Haftung
  - c. Datenschutz

Allgemein lässt sich zum derzeitigen Haftungsregime in Österreich in Hinblick auf das hoch- und vollautomatisierte Fahren festhalten, dass Unfälle mit diesen Fahrzeugen keine neuen oder unlösbaren zivilrechtlichen Haftungsprobleme aufwerfen, da in Österreich eine strenge Gefährdungshaftung bei Unfällen mit Kraftfahrzeugen besteht. Mit dem zunehmenden Grad der Automatisierung wird die Haftung künftig wohl weniger aufgrund von Sorgfaltswidrigkeiten bei den Lenkern und Lenkerinnen liegen, sondern vermehrt in einer abstrakten Gefährdungshaftung der Halter und Halterinnen (EKHG) oder einer Herstellerhaftung bzw. der Produkthaftung (PHG) begründet sein.

Datenschutz ist wie bei allen vernetzten und neuen Technologien auch im automatisierten Fahren ein zentrales und wichtiges Thema. Um automatisiertes und vernetztes Fahren sicher und effizient durchführen zu können, müssen zwingend eine ganze Reihe von verschiedenen Arten von Daten gesammelt werden: Fahrzeugzustandsdaten, Fahrdynamikdaten, Daten aus der Fahrzeuglokalisierung etc. Die Fahrzeugdaten werden jeweils einem Kunden zugerechnet werden können, und es kann sich daher auch um personenbezogene Daten handeln.

Auf der einen Seite sind daher die Daten für die Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit und die erfolgreiche Einführung von automatisierten Fahrzeugen zwingend notwendig, auf der anderen Seite gilt in Österreich ein sehr hoher Schutz der persönlichen Daten. Auch auf EU Ebene (<https://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2018/DE/COM-2018-283-F1-DE-MAIN-PART-1.PDF>) wird mit den Akteuren daran gearbeitet, dass im Rahmen des automatisierten Fahren die hohen datenschutzrechtlichen Standards eingehalten werden können, gleichzeitig aber auch die für die Sicherheit im Verkehr notwendige Speicherung und Verarbeitung von Daten durch Kameras und Sensoren möglich bleiben muss. Es ist dabei auch bei der Anonymisierung der Daten anzusetzen.

Zu Frage 3:

- *Mit selbstfahrenden Kraftfahrzeugen entsteht auch eine große Menge an Fahrdaten. Eine klare Regelung der Verwaltung von gespeicherten, persönlichen Fahrdaten ist bisher nicht ausreichend geregelt (außerhalb des Anwendungsbereiches der DSGVO).*
  - a. *Welche Maßnahmen zur Verwaltung von persönlichen Fahrdaten und Privatsphäre sind geplant?*
  - b. *Wie kann der Datenschutz für persönliche Daten gewährleistet werden?*
  - c. *Welche gesetzlichen Reformen sind hier notwendig?*

Die europäische Datenschutzgrundverordnung gilt seit Mai 2018 in Österreich unmittelbar. Es gibt jedoch zahlreiche Öffnungsklauseln in der Verordnung, die es ermöglichen, auf nationaler Ebene einzelne Bestimmungen im bestimmten Ausmaß anders zu regeln bzw. zu konkretisieren. Das geltende österreichische Datenschutzgesetz (DSG) ergänzt hier auf nationaler Ebene die Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO). Bei Testfahrten mit hoch- oder vollautomatisierten Fahrzeugen in Österreich sind sowohl die EU Regelungen als auch die nationalen datenschutzrechtlichen Bestimmungen (DSGVO und DSG) stets einzuhalten. Für alle Testfahrten im Rahmen der Automatisiertes Fahren Verordnung in Österreich muss der Testlenker oder die Testlenkerin eigens ihre Zustimmung erteilen, dass während der Testfahrten Daten aus den elektronischen Steuergeräten des Testfahrzeuges aufgezeichnet und gespeichert werden dürfen. Die Zustimmung muss der Testorganisation erteilt werden. Die öffentliche Hand oder öffentliche Stellen, insbesondere das BMVIT, verarbeitet und speichert keinerlei Daten in dieser Hinsicht. Bei den im Rahmen des automatisierten Fahrens anfallenden Daten handelt es sich daher ausschließlich um eine Datenverarbeitung durch private, wissenschaftliche Einrichtungen und Fahrzeughersteller, und diese kann sich auf eine Mehrzahl von Erlaubnistatbeständen stützen. Hierbei bedarf es aber neben der DSGVO und der nationalen Ausführungsgesetzen derzeit keiner speziellen Konkretisierung, da die EU Datenschutzregeln auf internationaler Ebene zunehmend dafür bekannt sind, dass sie zu den weltweit höchsten Datenschutzstandards gehören.

Zu Frage 4:

- *Damit selbstfahrende Kraftfahrzeuge funktionieren können, müssen diese technisch in der Lage sein, durch Sensoren und Kameras ihre Umwelt zu erkennen. Dies bedeutet Aufnahmen und Datenspeicherung von erkennbaren und bestimmbar Personen.*
  - a. *Inwiefern kann die Notwendigkeit von Kameras und Sensorik mit der Notwendigkeit der Zustimmung der Verarbeitung von personenbezogenen Daten von Passanten in Einklang gebracht werden?*
  - b. *Welche dringlichen Gründe könnten die Verletzung von Persönlichkeitsrechten in Bezug auf Selbstfahrende Kraftfahrzeuge rechtfertigen?*
  - c. *Welche gesetzlichen Reformen sind hier notwendig?*

Ich darf hier auf meine Ausführungen zu den Fragepunkten 2 und 3 verweisen.

Zu Frage 5:

- *Welche Fragestellungen ergeben sich für selbstfahrende Kraftfahrzeuge in Bezug auf das sogenannte Trolley Problem, d.h. wenn ein selbstfahrendes Kraftfahrzeug im Straßenverkehr zwischen zwei negativen Folgen im Falle einer Unfallsituation entscheiden müsste?*

Hier handelt es sich um eine Frage, die medial intensiv diskutiert wird, jedoch in der technischen Praxis derzeit nicht vorkommt. Eine Abwägung von Menschenleben ist nicht zulässig, eine Priorisierung jeglicher Art ist abzulehnen.

Verfügbare Fahrzeuge können selbst bei modernster und heute am Markt verfügbarer Technologie nicht zwischen einzelnen Menschen oder deren Merkmalen unterscheiden. Diese werden als Hindernisse wahrgenommen. Eine Klassifizierung nach Merkmalen ist technisch derzeit gar nicht möglich. Automatisierte Fahrzeuge folgen somit dem Schema solange zu fahren, sofern kein Hindernis im Wege steht. Sofern diese Bedingung nicht mehr gegeben ist, wird ein Ausweichmanöver eingeleitet, um einem Hindernis auszuweichen, unabhängig von der Art des Hindernisses. Sollte ein Ausweichen nicht möglich sein, wird eine Vollbremsung eingeleitet. Es findet keine Priorisierung oder Programmierung im Vorfeld statt. Im Übrigen handelt es sich hierbei um exakt dasselbe Verfahren wie beim Lenken eines konventionellen Fahrzeuges.

Zu Frage 6:

- *Welche arbeitsmarktbezogenen Auswirkungen werden durch autonomes Fahren in Österreich erwartet?*

Eine Prognose über die Auswirkungen von autonomen bzw. selbstfahrenden Fahrzeugen zu treffen, gestaltet sich schwierig, da es diese Fahrzeuge weltweit noch nicht gibt. Derzeit ist davon auszugehen, dass es noch gut 15-20 Jahre dauern wird, bis damit zu rechnen ist. Fahrzeuge mit Fahrassistenzsystemen sowie teilautomatisierte Fahrzeuge existieren bereits jetzt und zeigen erste Veränderungen auf.

Zur Analyse möglicher Auswirkungen hat das BMVIT zwei Studien gefördert, welche sich mit dem Thema beschäftigen. Diese kommen zu dem Ergebnis, dass die Automatisierung und Digitalisierung Veränderungen im Mobilitätssektor mit sich bringt (genauso wie in allen anderen Gesellschaftsbereichen). Die Studien ergeben jedoch ein optimistisches Bild, welches darstellt, dass schlussendlich mehr Arbeitsplätze geschaffen werden könnten, als durch Automatisierung substituiert werden würden.

Es werden neue Berufsgruppen und Berufsbilder entstehen. Eintönige und stark monotone Tätigkeiten könnten jedoch tatsächlich automatisiert werden. Dies trifft besonders auf die Berufsgruppe von Fernverkehr-Fahrer und -Fahrerinnen zu, bei denen derzeit jedoch Fahrer und Fahrerinnenmangel herrscht.

Beide Studien verdeutlichen, dass es sich hierbei um ein interdisziplinäres und ganzheitliches Thema handelt, welches interministeriell und nur in Zusammenarbeit mit allen beteiligten

Agenturen/Organisationen adressiert werden kann (Stichwort Aus- und Weiterbildung).

Zu Frage 7:

- *Inwiefern werden selbstfahrende Kraftfahrzeuge für den öffentlichen Verkehr in Österreich seitens des BMVIT gefördert?*

Das BMVIT sieht bei der Einführung automatisierter Mobilitätssysteme auch die Chance zur Optimierung des öffentlich zugänglichen Verkehrs in Österreich. Vielversprechend sind hierbei die sogenannten First Mile/Last Mile-Shuttles, welche als Zubringer in urbanen sowie ländlichen Gegenden gesehen werden. Das BMVIT fördert deshalb Projekte wie AutoBus Seestadt in der Seestadt Aspern, welche sich mit der Implementierung auseinandersetzen. Auch das geförderte Leitprojekt DigiBus Austria in Salzburg widmet sich der Etablierung automatisierter öffentlich zugänglicher Mobilitätsservices umfassend – von der Akzeptanzfrage, über die Technologieoptimierung bis hin zur Nutzung on demand, barrierefrei, sauber, leistungsfähig und für alle zugänglich.

Mein Ressort will hier bewusst mitsteuern, um die Technologie proaktiv einführen zu können und bestehende ÖV-Angebote zu ergänzen und zu optimieren. Keinesfalls wird eine Substitution des bestehenden ÖV angestrebt, vielmehr geht es darum, neue Angebote gut in das bestehende ÖV-System zu integrieren.

Zu Frage 8:

- *Welches Potential sehen Sie für selbstfahrende Kraftfahrzeuge im öffentlichen Verkehr*
  - a. *In den Ballungsräumen?*

Diesbezügliche Tests finden weltweit statt. Die Erfahrung zeigt, dass die Komplexität in dicht besiedelten Gebieten aufgrund mehrerer Faktoren die Entwicklung verzögert.

- b. *Zur Versorgung des ländlichen Raumes mit individualisierten Transportmöglichkeiten?*

In diesem Bereich wird großes Potenzial gesehen, wenn es um die Ergänzung zum bestehenden öffentlichen Verkehr geht. Die Realisierung der bedarfsgerechten Ersten/Letzten-Meile verspricht großes Potenzial und ist aufgrund der vorherrschenden Komplexität als realistisch und bald umsetzbar einzustufen.

Zu Frage 9:

- *Welches Potential sehen Sie für selbstfahrende Kraftfahrzeuge im Bereich des Gütertransports?*

Das BMVIT sieht bei der Einführung selbstfahrender Kraftfahrzeuge im Bereich des Gütertransports großes Potenzial zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie zur Entlastung der Umwelt durch vorausschauendes Fahren sowie durch die Vernetzung mit der Infrastruktur

und mit anderen Fahrzeugen. Besonders im Bereich der Verkehrssicherheit wird dem Thema ein großer Stellenwert zugeordnet aufgrund der Schwere von Unfällen mit Kraftfahrzeugen im Gütertransport. Durch vernetztes Fahren (vernetzte Bremssysteme) und durch die Berücksichtigung von Fahrerassistenzsystemen ist davon auszugehen, dass sich die Anzahl von Verkehrsunfällen drastisch reduzieren könnte. Dies ist dadurch zu begründen, dass das Computersystem schneller reagiert, als es ein menschlicher Fahrer/eine Fahrerin ausüben könnte.

Zu Frage 10:

- *Ist das BMVIT der Ansicht, dass die Strafbarkeit bei Alkohol am Steuer Situationen berücksichtigen muss, in welchen ein alkoholisierte Fahrer das Fahrzeug nicht selbst lenkt?*

Gemäß der in Österreich geltenden AutomatFahrVerordnung (<https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=20009740>) für Testfahrten mit hoch-oder vollautomatisierten Fahrzeugen auf Straßen mit öffentlichem Verkehr, muss bei allen Testfahrten stets eine Testfahrerin oder ein Testfahrer im Fahrzeug, auf dem für den Lenker vorgesehenen Platz, in bestimmungsgemäßer Weise, sitzen. Der Lenker/die Lenkerin darf diesen Systemen bestimmte Fahraufgaben übertragen, bleibt aber stets verantwortlich, seine Fahraufgaben wieder zu übernehmen. Für Testfahrten dürfen nur solche Lenker und Lenkerinnen eingesetzt werden, die sich nicht mehr in der Probezeit befinden und die entsprechend geschult und mit dem jeweiligen System vertraut sind.

An den Aufgaben der Lenker und Lenkerinnen ändert sich daher nach den derzeitigen gesetzlichen Grundlagen nichts, auch wenn vorübergehend ein System die Fahraufgaben übernimmt. Daher dürfen die Lenker auch keinen Nebentätigkeiten nachgehen, sondern müssen die Systeme ständig ausreichend überwachen und einsatzbereit bleiben. Zusätzlich unterfertigen die Einrichtungen, die diese Systeme derzeit testen, auch einen eigens angefertigten Code of Practice (<https://www.austriatech.at/aktivitaeten/kontaktstelle-automatisierte-mobilitaet>) des BMVIT zum automatisierten Fahren. Im Rahmen des Code of Practice verpflichten sich die Testeinrichtungen (wissenschaftliche Einrichtungen, Fahrzeughersteller), dass ihre Testlenker und Testlenkerinnen 0% Blutalkohol vorweisen. Es werden im internationalen Vergleich daher in Österreich sehr hohe Standards an die Voraussetzungen der Testfahrer und Testfahrerinnen gesetzt. Keinesfalls darf derzeit ein Lenker und eine Lenkerin alkoholisiert sein, nur weil vorübergehend ein System die Fahraufgaben übernimmt.

Dazu sei noch hinzuzufügen, dass die derzeit im Test befindlichen Fahrzeuge höchsten SAE Level 3 oder 4 entsprechen und daher keinesfalls als autonome Fahrzeuge zu bezeichnen sind. Aus diesem Grund sind eben stets Testlenker und Testlenkerinnen mit strengen Anforderungen im Fahrzeug gesetzlich gefordert und derzeit wohl auch technisch noch notwendig.

Zu Frage 11:

- *In Österreich gibt es eine rege Diskussion über Uber, ein privates Dienstleistungsunternehmen zur Online-Vermittlung von Personenbeförderung. Hierbei konzentriert sich ein*



wesentlicher Streitpunkt auf die Einhaltung der Rückkehrpflicht für Mietwagenfahrer, zu welcher Uber durch die Verwendung der Mietwagenkonzession verpflichtet ist.

- a. Sieht das BMVIT diese Rückkehrverpflichtung für das Geschäftsmodell von Uber als sinnvoll an?
- b. Ist das BMVIT der Auffassung, dass bestehende Regulierungen für das innovative Geschäftsmodell von Uber (und anderen vergleichbaren Unternehmen) in Österreich angemessen sind?
- c. Welche regulatorischen Änderungen wären notwendig, um vergleichbare innovative Geschäftsmodelle in Österreich zu erleichtern?
- d. Sieht das BMVIT die Benachteiligung des Geschäftsmodells von Uber als mit dem im Regierungsprogramm 2017-2022 betonten Ziel der „Schaffung umfassender Rechtssicherheit für die Chancen der Digitalisierung und den Einsatz neuer Systeme; dieser Rechtsrahmen soll innovative, neue Geschäftsmodelle und Technologien im Sinne der gesellschaftlichen Entwicklung ermöglichen (...)“ im Einklang?
- e. Erachtet das BMVIT die durch die Rückkehrpflicht für Mietwagenfahrer auf Uber auferlegten Leerfahrten als kohärent mit den österreichischen Staatszielen der Nachhaltigkeit und des umfassenden Umweltschutzes?) nimmt die Abt. IV/ST2 wie folgt Stellung:

In Österreich regelt das Gelegenheitsverkehrsgesetz die gewerblichen Rahmenbedingungen für das Taxigewerbe und das Mietwagengewerbe (mit Pkw und mit Bussen); hinsichtlich des Mietwagengewerbes mit Pkw ist die Rückkehrpflicht ein essentieller Bestandteil dieses Gewerbes. UBER übt selbst keines dieser Gewerbe aus, sondern arbeitet eigenen Angaben zufolge mit Mietwagenunternehmen zusammen. Sollte die für Mietwagenunternehmen geltende Rückkehrpflicht mit dem Geschäftsmodell von UBER nicht kompatibel sein, steht es UBER frei, mit Taxiunternehmen zusammenzuarbeiten, für die es eine solche Verpflichtung nicht gibt.

Da UBER selbst kein Gewerbe nach dem Gelegenheitsverkehrsgesetz ausübt, kann das Unternehmen auch nicht durch die dort enthaltenen Regelungen diskriminiert sein; es obliegt vielmehr UBER, ein Geschäftsmodell zu entwickeln, das mit den in Österreich geltenden Gesetzen in Einklang steht. Da die rechtlichen Bestimmungen klar sind, ist auch davon auszugehen, dass die im Regierungsprogramm enthaltene Forderung nach Rechtssicherheit bereits erfüllt ist.

Ing. Norbert Hofer



