

# Maßnahmenvorschläge zur Logistikstandortstrategie

Themenfeld Standortgestaltung & Raumentwicklung



## **Impressum**

Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:

Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur,  
Radetzkystraße 2, 1030 Wien

Fotonachweis Umschlag: stock.adobe.com – Sitti (Bild mit KI generiert)

Wien, 2026. Stand: 9. Juni 2026

Rückmeldungen: Ihre Überlegungen zu vorliegender Publikation übermitteln Sie bitte an  
[logistik@bmimi.gv.at](mailto:logistik@bmimi.gv.at).

## Einleitung

Die übergeordnete **Vision der Logistikstandortstrategie Österreich** zielt darauf ab, den strategischen, maßnahmenorientierten Rahmen zwischen Absicherung der Versorgungssicherheit, Gewährleistung attraktiver Arbeitsbedingungen und der globalen Wettbewerbsfähigkeit zu liefern. Konkret unterstützt die LSS die in der Industriestrategie 2035 genannten Ziele, Österreich bis 2035 zu den 10 wettbewerbsfähigsten Volkswirtschaften der Welt zu bringen. Zur Priorisierung und Konsolidierung der Maßnahmen wurde diese Vision für die zehn Themenfelder operationalisiert und als Teilvisionen präzisiert und der Maßnahmenbewertung vorangestellt.

Strategisch verfügbare Flächen und leistungsfähige Infrastruktur sind Grundvoraussetzungen für eine moderne Logistik. Wesentlich sind die Verknüpfung logistischer Knotenpunkte, der Erhalt und die Sicherung strategischer Flächen sowie die Integration in Raum- und Standortplanung. Ergänzend werden auch digitale Infrastruktur, Schnittstellen (z. B. Terminals, Hubs) sowie Fragen der Flächenbewirtschaftung, der Sozialinfrastruktur für die Beschäftigten und Raumverwaltung mitgedacht.

### Vision

Perspektiven für eine nachhaltige räumliche Entwicklung der Logistik in Österreich durch den Einsatz effektiver Planungsinstrumentarien schaffen. Eine vorausschauende, logistikgerechte Planung umsetzen, die strategische Flächen sichert, multimodale Knoten optimiert und urbane Logistik nachhaltig integriert.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen zielen darauf ab, Logistik systematisch in der Raumplanung zu verankern, indem klare Leitlinien, verpflichtende Konzepte und geeignete Widmungs- sowie Datengrundlagen geschaffen werden. Gleichzeitig sollen durch beschleunigte Genehmigungsverfahren, strategische Flächensicherung und bessere Integration in Infrastrukturplanungen effiziente, nachhaltige Logistikstrukturen – insbesondere im urbanen Raum – ermöglicht werden.

Die nachstehenden Maßnahmenvorschläge sind das Ergebnis des Beteiligungs- und Konsolidierungsprozesses zur Logistikstandortstrategie. Sie bilden die Grundlage für den weiteren Umsetzungsprozess und verstehen sich als priorisierte Handlungsansätze für die Weiterentwicklung des Logistikstandorts Österreich. Im weiteren Prozess werden diese Vorschläge gemeinsam mit den zuständigen Fachabteilungen des BMIMI, weiteren betroffenen Ressorts, Ländern, Sozialpartnern, Unternehmen, Wissenschaft, Infrastrukturakteuren und den jeweils betroffenen Zielgruppen vertieft, konkretisiert und weiterentwickelt. Ziel ist es, die priorisierten Handlungsansätze schrittweise in praxistaugliche, finanzierbare und wirksame Umsetzungsprojekte zu überführen. Die Logistikstandortstrategie wird dabei als dynamischer Prozess verstanden, in dessen Rahmen bestehende Maßnahmen weiterentwickelt sowie zusätzliche Maßnahmenvorschläge aufgenommen werden.

## **Inhalt**

<b>Einleitung .....</b>	<b>3</b>
<b>Fachleitfaden und Leitlinien für Logistik in der Raumplanung .....</b>	<b>6</b>
<b>Rechtssichere Halte- und Abstellflächen für Logistik und Koordinierte und flächeneffiziente Integration von Umschlagsflächen und Ladezonen.....</b>	<b>10</b>
<b>Verpflichtende Logistik-Konzepte für größere Wohnbauprojekte und Stadtentwicklung vorsehen nach den Grundsätzen der Sustainable Urban Logistics Plans (SULP).....</b>	<b>13</b>
<b>Evaluierung von innovativen/alternativen Ansätzen für die Planung von Logistikimmobilien und Förderung nachhaltiger Logistikimmobilien .....</b>	<b>19</b>
<b>Entwicklungsprogramm für urbane Logistikflächen und City-Hub-Strukturen zur wirtschaftlichen und nachhaltigen Effizienzsteigerung.....</b>	<b>22</b>
<b>Bundesweite Logistikflächendatenbank, Logistikkataster und bundesweites Monitoring Logistikflächen .....</b>	<b>25</b>
<b>Eigene Flächenwidmung speziell für Logistik, Logistikflächen einheitlich widmen und Sicherung strategischer Flächen im Zuge der überörtlichen Raumordnung.....</b>	<b>31</b>
<b>Rahmenkompetenz des Bundes bei Raumordnung (15a Vereinbarung) im Bereich Logistikflächen .....</b>	<b>34</b>
<b>Genehmigungsverfahren für Logistikinfrastruktur beschleunigen (Fast-Track), Sicherung und Ausweisung von Gewerbeflächen incl. Definition als Beschleunigung für Entwicklungsflächen .....</b>	<b>38</b>
<b>Berücksichtigung der Logistik bei Infrastrukturausbauplänen der ÖBB und ASFINAG ....</b>	<b>43</b>

# Fachleitfaden und Leitlinien für Logistik in der Raumplanung

## Ausgangslage / Problemaufriss / Status Quo

Logistikflächen und logistische Infrastruktur werden in der Raumplanung bislang häufig nur unzureichend berücksichtigt. Gleichzeitig steigt der Bedarf an gut angebundenen Standorten für Lager, Umschlag- und Distribution durch wachsende Güterströme, E-Commerce und industrielle Produktionsnetzwerke. In vielen Regionen fehlen klare Leitlinien, wie Logistikflächen planerisch integriert und langfristig gesichert werden können. Dadurch entstehen Nutzungskonflikte mit anderen Flächenansprüchen sowie ineffiziente Standortentwicklungen. Kurzbeschreibung der Maßnahme

## Kurzbeschreibung der Maßnahme

Es sollen bundesweite fachliche Grundlagen und Leitlinien entwickelt werden, um systemrelevante Güterverkehrs- und Logistikstandorte in der Raumplanung abzusichern und logistische Anforderungen wie Erreichbarkeit, Flächenverfügbarkeit, Verkehrsanbindung, soziale Nachhaltigkeit, soziale Infrastruktur und Umweltaspekte systematisch zu berücksichtigen. Dabei liegt der Fokus auf der Sicherung zentraler Standorte und Funktionen der Versorgungs- und Wirtschaftslogistik sowie auf der frühzeitigen Integration logistischer Bedürfnisse in regionale, kommunale und städtische Entwicklungsprozesse, um Nutzungskonflikte zu minimieren und die Funktionsfähigkeit des Güterverkehrssystems trotz steigender Flächenkonkurrenz zu gewährleisten. Gleichzeitig sollen Leitlinien für zukunftsfähige Logistikstandorte entwickelt werden, die Aspekte wie Flächeneffizienz, nachhaltige Erreichbarkeit, Nachnutzung und Umfeldintegration berücksichtigen und damit Gemeinden und Investoren eine Orientierung für genehmigungsfähige Projekte bieten.

## Ziel der Maßnahme

- Erarbeitung eines bundesweit anwendbaren Fachleitfadens für die Berücksichtigung von Logistik in der Raumplanung: Der Leitfaden soll Planungsbehörden, Ländern und Gemeinden eine strukturierte Grundlage bieten, um Logistikstandorte frühzeitig in Raumordnungs- und Entwicklungsprozesse einzubeziehen. Ziel ist eine bessere Integration logistischer Funktionen in bestehende und zukünftige Raumplanungsinstrumente.
- Analyse und Darstellung bestehender regionaler, nationaler und europäischer Initiativen, Gesetze, Gesetzesvorhaben, Rahmenbedingungen und Vorgaben zur Integration von Logistik in die Raumplanung.
- Analyse und Darstellung bestehender Strategien und Raumordnungsprogramme der Länder, Asfinag, ÖBB etc.
- Weiterentwicklung von Mechanismen wie z.B. Ausgleichsmaßnahmen im UVP-Verfahren/TaxonomieVO oder Kompensationsmöglichkeit bei zu geringer Arbeitskräfteanzahl für Umwidmungen
- Identifikation von Best-Practice-Beispielen für Logistikflächenentwicklung und Standortplanung.
- Ausarbeitung des Fachleitfadens gemeinsam mit Bund, Ländern und Gemeinden, Raumplanungsstellen (ÖROK) und den Stakeholdern der Logistik im Zuge eines strukturierten und moderierten Entwicklungsprozesses
- Veröffentlichung und Bereitstellung des Leitfadens als Orientierung für Länder, Gemeinden und Unternehmen
- Pilotanwendung in ausgewählten Regionen zur Evaluierung der praktischen Umsetzbarkeit.
- Evaluierung und Weiterentwicklung des Leitfadens auf Basis der Anwendungserfahrungen.

## Verantwortliche Akteure und Zielgruppen

	Erledigung der Maßnahme durch	Auswirkung der Maßnahme auf
<b>Politik / Verwaltung</b>	ÖROK Bundesministerium (BMIMI)	Alle Ebenen der Wirtschaft und Bevölkerung
<b>Gemeinde</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stadt- und Gemeindeplanungsstellen,</li> <li>• regionale Entwicklungsverbände</li> </ul>	örtliche Wirtschaft und Bevölkerung

	<b>Erledigung der Maßnahme durch</b>	<b>Auswirkung der Maßnahme auf</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Planungsverbände und interkommunale Kooperationen</li> <li>Gemeindebund, Städtebund</li> </ul>	
<b>Bezirkshauptmannschaft</b>	Sachverständigendienste	–
<b>Land</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Raumordnungsabteilungen der Bundesländer,</li> <li>Landesplanungsstellen und Infrastrukturabteilungen,</li> <li>Landesentwicklungsgesellschaften</li> </ul>	regionale Wirtschaft und Bevölkerung
<b>Bund</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>BMIMI Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur (Federführung für Logistik, Verkehr und Infrastrukturplanung)</li> <li>BMAW (Standortpolitik, Wirtschaftsstandort, Industriepolitik)</li> <li>BMKÖS (Teilbereiche Raumordnung / Baukultur / Stadtentwicklung je nach Zuständigkeit)</li> </ul>	Alle Ebenen der Wirtschaft und Bevölkerung
<b>EU</b>	Urban Initiative (UCP/EUI)	Alle Ebenen der Wirtschaft und Bevölkerung
<b>Interessensvertreter</b>	Sozialpartner, IV, ZV, BVL, VNL	Alle Ebenen der Wirtschaft und Bevölkerung
<b>Verbände, Vereine</b>	WU Wien, BOKU, FH Joanneum, FH OÖ	Alle Ebenen der Wirtschaft und Bevölkerung
<b>Logistik- und Transportwirtschaft</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Speditions- und Logistikunternehmen,</li> <li>Transport- und Distributionsunternehmen,</li> <li>Paket- und Kurierdienste,</li> <li>Lager- und Umschlagbetriebe</li> <li>VNL, BVL</li> </ul>	Alle Ebenen der Wirtschaft
<b>Verladende Wirtschaft</b>	Handels- und Industrieunternehmen	Alle Ebenen der Wirtschaft
<b>Bevölkerung</b>	Gemeindevertreter	regional
<b>Sonstige</b>	Infrastrukturbetreiber, ÖBB, ASFINAG, Flughäfen	Alle Ebenen der Wirtschaft und Bevölkerung

## Bewertung

Dimension	Einschätzung	Anmerkungen
Wettbewerbsfähigkeit	leicht positiv	
Standortattraktivität	positiv	
Ökonomische Nachhaltigkeit	leicht positiv	
Soziale Nachhaltigkeit	leicht positiv	
Ökologische Nachhaltigkeit	leicht positiv	
Umsetzungsgeschwindigkeit	Rasch	
Investitionskosten	niedrig	
Laufende Kosten	niedrig	

## Quellen und weiterführende Informationen

- [oerok.gv.at/](http://oerok.gv.at/)
- [urban-initiative.eu/](http://urban-initiative.eu/)

## Sonstige Anmerkungen zur Maßnahme

Die Koordination dieser Maßnahmen sollte politisch klar beim BMIMI angesiedelt werden, da dort auch die LSS geführt wird. Jedenfalls sollte diese Koordination in enger und kontinuierlicher Abstimmung mit der ÖROK und den Verkehrslandesräten erfolgen.

Es wird eine externe Prozessbegleitung empfohlen.

Es soll auch eine digitale Plattform erstellt werden, auf der neue Entwicklungen einsehbar sind.

# Rechtssichere Halte- und Abstellflächen für Logistik und Koordinierte und flächeneffiziente Integration von Umschlagsflächen und Ladezonen

## Ausgangslage / Problemaufriss / Status Quo

Innerhalb von Städten besteht ein genereller Mangel an Haltemöglichkeiten zum Be- und Entladen (Ladezonen). Da Ausweisung und Verordnung von Ladezonen den stetigen Wandel in der Nutzung von Wohn- und Stadtgebieten bzw. Veränderungen im Lebens- und Konsumverhalten der Bevölkerung (Stichwort e-commerce) oft nicht oder nur verspätet berücksichtigen, fehlen in klassischen Wohnvierteln oft entsprechende Ladezonen. Aber auch in Einkaufsstraßen besteht aufgrund des hohen Nutzungsdrucks und unterschiedlicher Anforderungen (Radständer, Trinkbrunnen, Bäume,...) ein Mangel an Ladezonen.

## Kurzbeschreibung der Maßnahme

Rechtssichere Halte- und Abstellflächen für Logistik sollen in Städten vermehrt angeboten werden. Umschlagsflächen und Ladezonen sollen in Stadtkernen koordiniert, flächeneffizient und bedarfsgerecht integriert werden, um Suchverkehr zu reduzieren und die urbane Logistik zu optimieren.

Entwicklung klarer rechtlicher Vorgaben für Lade- und Abstellflächen von Nutzfahrzeugen in urbanen Räumen. Lösungen für Kleintransporte (Werttransporte in Kurzparkzonen, LKW-Anhänger, Paketzustellung) ermöglichen effiziente Logistikabläufe, reduzieren Verkehrskonflikte und schaffen Rechtssicherheit für Beschäftigte und Unternehmen. Als Basis kann der Ladezonenrechner der WKW angewendet werden, der eine Berechnung des Ladezonenbedarfs je nach Stadtstruktur ermöglicht.

## Ziel der Maßnahme

- Erstellung eines Leitfadens für Ladezonen
- gesetzliche Anpassungen
- Sicherstellen der Aufnahme des Themas Ladezonen in Sulp's

## Arbeitsschritte (Vorgehensweise, Meilensteine)

1. AG bilden, Leitung BMIMI, Wesentliche Akteure zusammenstellen
2. Zielbild ausformulieren, Problemstellungen erheben, zusätzlichen Bedarf erheben, Abweichungen ausloten (Längen, Uhrzeiten),
3. Neue Empfehlungen entwickeln und formulieren (Ladezonen Anordnungen hinsichtlich Häufigkeit, Länge, Breite, Uhrzeiten, parallele Führung von Radwegen, Vermeidung von Konfliktpotentialen), Änderungsbedarf technische Richtlinien (RVS) oder ggfs. gesetzliche Grundlagen festlegen und auf den Weg bringen,
4. Leitfaden für Ladezonen erstellen, der verpflichtend in allen Sulp aufzunehmen ist, Anpassung von Regelwerken erfolgt.

## Verantwortliche Akteure und Zielgruppen

	Erledigung der Maßnahme durch	Auswirkung der Maßnahme auf
<b>Politik / Verwaltung</b>	–	–
<b>Gemeinde</b>	–	–
<b>Bezirkshauptmannschaft</b>	–	–
<b>Land</b>	–	–
<b>Bund</b>	BMIMI als Enabler	–
<b>EU</b>	–	–
<b>Interessensvertreter</b>	Sozialpartner	–
<b>Verbände, Vereine</b>	–	–
<b>Logistik- und Transportwirtschaft</b>	–	–
<b>Verladende Wirtschaft</b>	–	–
<b>Bevölkerung</b>	–	–

	Erledigung der Maßnahme durch	Auswirkung der Maßnahme auf
Sonstige	–	–

## Bewertung

Dimension	Einschätzung	Anmerkungen
Wettbewerbsfähigkeit	leicht positiv	
Standortattraktivität	positiv	
Ökonomische Nachhaltigkeit	positiv	
Soziale Nachhaltigkeit	leicht positiv	
Ökologische Nachhaltigkeit	leicht positiv	
Umsetzungsgeschwindigkeit	Mittel	
Investitionskosten	niedrig	
Laufende Kosten	niedrig	

## Quellen und weiterführende Informationen

- [wko.at/wien/gemeinsam-fuer-bessere-ladezonen-im-bezirk](https://wko.at/wien/gemeinsam-fuer-bessere-ladezonen-im-bezirk)
- [ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10011336](https://ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10011336)

# Verpflichtende Logistik-Konzepte für größere Wohnbauprojekte und Stadtentwicklung vorsehen nach den Grundsätzen der Sustainable Urban Logistics Plans (SULP)

## Ausgangslage / Problemaufriss / Status Quo

In größeren Wohnbau- und Stadtentwicklungsgebieten fehlt eine systematische Logistikplanung. Wachsende Paketmengen, unkoordinierte Lieferlogistik, fehlende Ladezonen, unzureichende E-Ladeinfrastruktur, mangelnde Mikrodepots und Sozialinfrastruktur für Beschäftigte sowie ineffiziente Entsorgungsströme führen zu Verkehrsbelastung, Emissionen und reduzierter Aufenthaltsqualität. Logistik wird meist erst spät berücksichtigt und ist nicht in Planungsinstrumente eingebettet. Dadurch entstehen Quartiere, die weder ökologisch noch funktional resilient sind und deren Nutzbarkeit für Bewohner\*innen und Gewerbe beeinträchtigt ist.

Mit steigenden Einwohnerzahlen und höherer baulicher Dichte werden Verkehre konzentrierter, insbesondere im "Last Mile"-Bereich. Ohne abgestimmte Logistikkösungen steigen Lärm, Emissionen und Konflikte zwischen Lieferverkehr, Fuß- und Radverkehr. Es fehlt an klaren Vorgaben für Bauträger/Projektwerber zur Logistikplanung. Damit fehlen standardisierte verpflichtende Stellplätze oder Ladeflächen, Vorgaben für emissionsarme Zustellkonzepte, Flächenvorsorgen für gewerbliche und gemeinschaftliche Logistik.

## Kurzbeschreibung der Maßnahme

Für alle größeren Wohnbauprojekte und Stadtentwicklungsgebiete werden verpflichtende, SULP-konforme Logistikkonzepte eingeführt. Diese umfassen Paketstationen (White-Label-Systeme), Mikrodepots als lokale Umschlagpunkte, Cargobike-Infrastruktur, Ladezonen, digitale Zeitfenstersteuerung für Liefer- und Servicefahrten, Sharing-Stationen für E-Lastenräder und kleine E-Fahrzeuge,

Parkgaragenlogistik (z. B. Paketräume, Ladepunkte) sowie baulegistische Vorgaben für emissionsarme und koordinierte Anlieferungen. Die Konzepte werden verpflichtender Bestandteil von Masterplänen, Widmungsverfahren und Bewilligungen, um effiziente, emissionsarme und flächenschonende Logistikprozesse sicherzustellen. Sozialinfrastruktur für die Beschäftigten ist hier von Anfang an mitzudenken und sollte Teil der Konzepte sein.

## Ziel der Maßnahme

- Effiziente und emissionsarme Zustelloogistik durch Mikrodepots, Paketstationen (White-Label-Systeme) und eine optimierte letzte Meile mittels Cargobikes und E-Zustellung.
- Reduktion von Verkehr, Störungen und Fehlfahrten durch digitale Zeitfenstersteuerung für Lieferdienste, Servicefahrzeuge, Handwerker und Entsorgung.
- Verbesserte Erreichbarkeit und Flächenorganisation durch klar definierte Ladezonen, Kurzhaltebereiche sowie integrierte Parkgaragenlogistik (Paketräume, Ladepunkte).
- Stärkung nachhaltiger Mobilität durch Sharing-Stationen für E-Lastenräder und kleine E-Fahrzeuge, die innerquartierliche Transporte ersetzen.
- Geordnete und emissionsarme Baustellenlogistik durch verpflichtende baulegistische Vorgaben (z. B. digitale Zeitfensterbuchungen oder gebündelte Anlieferungen über ein Baustellen-Mikrodepot).
- Flächenschonende, zukunftsorientierte Quartiersstrukturen durch integrierte Entsorgungs- und Recyclingsysteme sowie laufende Evaluierung entlang des Sulp-Zyklus.
- Flächensicherung in frühen Planungsphasen (Masterplänen, Flächenwidmungs- und Bebauungsplänen)
- Integration der Entsorgungslogistik, durch Errichtung von Recyclingpunkten, wie Sammelpunkte für Abfall, Alttextilien, sperrige Stoffe

## Arbeitsschritte (Vorgehensweise, Meilensteine)

1. Erstellung verbindlicher Sulp-Mindestkriterien
2. Integration in Widmung, Bebauungs- und Masterplanung
3. Verpflichtende Vorlage eines Logistikkonzepts durch Projektwerber\*innen
4. Fachliche Prüfung & Freigabe durch zuständige Stellen

5. Umsetzung in Bau- und Betriebsphase
6. Koordination mit Logistik-, Mobilitäts- & Energieanbietern
7. Monitoring & Anpassung an reale Nutzung

## Verantwortliche Akteure und Zielgruppen

	Erledigung der Maßnahme durch	Auswirkung der Maßnahme auf
<b>Politik / Verwaltung</b>	Definition der Vorgaben, rechtliche Verankerung (Widmung, Bauordnung), Bewilligung & Kontrolle	Verbesserte Steuerbarkeit, klare Standards, weniger Verwaltungsaufwand durch strukturierte Logistikkonzepte
<b>Gemeinde/Stadt</b>	Integration in Bebauungsplanung, Masterpläne, lokale Flächenwidmung, Festlegung von Ladezonen	Weniger Verkehr, geringere Belastung in neuen Quartieren, höhere Aufenthaltsqualität
<b>Bezirkshauptmannschaft</b>	Abstimmung lokaler Maßnahmen (z. B. Verkehrsführung, Ladebuchten, Baustellenkoordination)	Weniger lokale Verkehrsprobleme, höhere Sicherheit, konfliktärmere Logistik
<b>Land</b>	Anpassung regionaler Mobilitäts- und Raumordnungsrichtlinien, Unterstützung bei Förderprogrammen	Stärkung nachhaltiger Logistik im gesamten Landesgebiet, geringere Umweltbelastung
<b>Bund</b>	Rechtliche Rahmenbedingungen (z. B. Bau-/Verkehrsrecht), Förderung innovativer Logistikkösungen	Nationale CO <sub>2</sub> -Reduktionsbeiträge, Entlastung des Verkehrsnetzes
<b>EU</b>	Vorgaben über Sulp-Zyklen und nachhaltige Stadtlogistik, Förderprogramme	Umsetzung europäischer Klima- und Mobilitätsziele, harmonisierte Logistikstandards
<b>Interessensvertreter</b>	Sozialpartner, Fachliche Einbindung, Abstimmung mit Wohnbau, Handel, Transport	Bessere Planbarkeit, weniger Logistikkonflikte, effizientere Prozesse
<b>Verbände, Vereine</b>	Beratung, Einbindung lokaler Anliegen, Unterstützung nachhaltiger Mobilität	Verbesserter Lärmschutz, weniger Lieferverkehr, mehr Sicherheit
<b>Logistik- und Transportwirtschaft</b>	Betrieb von Mikrodepots, Paketstationen, Cargobike-Logistik, Umsetzung digitaler Zeitfenster	Strukturiertere Zustellung, geringere Kosten, effizientere Routen
<b>Verladende Wirtschaft (Gewerbe, Handel)</b>	Einbindung in Lieferketten, Nutzung von Logistikinfrastruktur	Zuverlässigere Zustellung, weniger Störungen, planbarere Abläufe

	Erledigung der Maßnahme durch	Auswirkung der Maßnahme auf
<b>Bevölkerung</b>	Nutzung von Paketstationen, Sharing-Angeboten, Logistikinfrastruktur	Weniger Lieferverkehr, höhere Lebensqualität, sichere Wohnumgebung
<b>Sonstige (Energieanbieter, Sharing-Dienste)</b>	Bereitstellung von Ladeinfrastruktur, Betrieb von Sharing-Stationen	Mehr nachhaltige Mobilitätsoptionen, geringere Emissionen

## Bewertung

Dimension	Einschätzung	Anmerkungen
<b>Wettbewerbsfähigkeit</b>	leicht positiv	Verpflichtende Logistikkonzepte stärken die Funktionsfähigkeit urbaner Räume; klarere Prozesse und moderne Infrastruktur erhöhen die Effizienz und schaffen Wettbewerbsvorteile für innovative Logistiklösungen.
<b>Standortattraktivität</b>	positiv	Geordnete Logistikstrukturen (Mikrodepot, Ladezonen, Sharing, Paketstationen) erhöhen die Nutzungsqualität und machen Standorte attraktiver für Bewohner:innen, Gewerbe und Investoren.
<b>Ökonomische Nachhaltigkeit</b>	leicht positiv	Effizienzgewinne auf der letzten Meile (z. B. weniger Fehlfahrten, gebündelte Zustellungen); langfristig geringere Betriebskosten für Logistik und Quartiersmanagement trotz anfänglicher Investitionen.
<b>Soziale Nachhaltigkeit</b>	leicht positiv	Bessere Arbeitsbedingungen durch zukunftsfitte Sozialinfrastruktur für Zusteller:innen durch strukturierte Ladezonen, klare Wege, definierte Zeitfenster; erhöhte Sicherheit und weniger Konflikte in Wohnquartieren.
<b>Ökologische Nachhaltigkeit</b>	positiv	Deutlich sinkende Emissionen durch optimierte Routen, Mikrodepots, Cargobike-Logistik, emissionsfreie Zustellung und

Dimension	Einschätzung	Anmerkungen
		strukturierte Entsorgungsprozesse; geringerer Verkehrs- und Flächendruck.
<b>Umsetzungsgeschwindigkeit</b>	mittel	Erfordert gesetzliche Anpassungen, Abstimmungsprozesse und Infrastrukturaufbau; realistisch 2–3 Jahre bis flächendeckende Wirkung.
<b>Investitionskosten</b>	mittel	Anfangsinvestitionen für Ladeinfrastruktur, digitale Tools, Mikrodepots; jedoch skalierbare Lösungen und mögliche Förderprogramme.
<b>Laufende Kosten</b>	mittel	Betrieb von Mikrodepots, digitaler Logistiksteuerung und Sharing-Infrastruktur; gleichzeitig Einsparungspotenziale durch effizientere Logistikstrukturen.

## Sonstige Anmerkungen zur Maßnahme

Für eine wirksame Umsetzung der verpflichtenden Logistikkonzepte für größere Wohnbauprojekte und Stadtentwicklungsgebiete ist eine Anpassung im GWR bzw. in den Zustellregelungen notwendig, damit Paketstationen als offizielle Zustelladressen anerkannt werden. Um echte Lieferbündelung zu ermöglichen, sollten ausschließlich offene White-Label-Paketstationen vorgesehen werden, die allen KEP-Dienstleistern Zugang bieten. Darüber hinaus verbessern die Maßnahmen die Baustellenlogistik, da durch gebündelte Anlieferungen, digitale Zeitfenster und klar definierte Zufahrten Lärm, Emissionen und Verkehrsbelastungen reduziert. Verbindliche Ladezonen reduzieren Nutzungskonflikte im öffentlichen Raum, während moderne Entsorgungs- und digitale Steuerungssysteme effizientere Abläufe und eine bessere Raumökonomie im Quartier sicherstellen.

Es sollte eine klare Richtlinie und Abstimmung zwischen Behörden geben, da eine wirksame Umsetzung abgestimmte Zuständigkeiten zwischen Stadtplanung, Verkehrsbehörde, Gewerbe, Abfallwirtschaft und Wohnbauträgern erfordert. Ein koordinierender „Quartierslogistik-Lead“ oder eine zentrale Stelle erleichtert die Durchsetzung der Vorgaben und das Monitoring. Gewerbebetriebe, Handwerker,

Hausverwaltungen und soziale Dienste profitieren ebenfalls von klar geregelten Lieferprozessen. Daher ist ihre Einbindung in die Planung essenziell, ebenso die Einbindung der Beschäftigten, damit die Lieferprozesse mit der täglichen Praxis zusammenpassen, Herausforderungen im täglichen Arbeitsalltag adressiert und im Sinne effizienter & ökologischer Lieferprozesse gelöst werden können.

# Evaluierung von innovativen/alternativen Ansätzen für die Planung von Logistikimmobilien und Förderung nachhaltiger Logistikimmobilien

## Ausgangslage / Problemaufriss / Status Quo

Aktuell bestehen bei "Evaluierung von innovativen/alternativen Ansätzen für die Planung von Logistikimmobilien und Förderung nachhaltiger Logistikimmobilien" häufig fehlende Abstimmungen, uneinheitliche Standards und/oder unklare Zuständigkeiten. Das führt zu höheren Kosten, längeren Umsetzungszeiten und verhindert die optimale Nutzung von bi- oder trimodalen Standorten.

## Kurzbeschreibung der Maßnahme

- Etablierung einer Arbeitsgruppe von Experten und Nutzern zur Prüfung der Anforderungen und Möglichkeiten mit Fokus auf Greyfield, Brownfield und mehrstöckige Logistikimmobilien.
- Externe Konzeptbegleitung und Moderation wird empfohlen.
- Förderung von ESG-konformen Logistikimmobilien, um energieeffiziente Gebäude zu errichten und Nachhaltigkeitsanforderungen in der Wirtschaft sowie der Beschäftigten zu erfüllen.
- Die Maßnahme wird so ausgerichtet, dass sie die trimodale Rolle (Schiene/Donau/Straße) von Logistikstandorten stärkt und terminalnahe Entwicklungen sowie effiziente Vor- und Nachläufe ermöglicht.
- Prüfung der Kosten für die Gebäudeinstandsetzung und ggf. Entwicklung von Fördermöglichkeiten für Maßnahmen zur Erreichung der CO2-Neutralität.

## Ziel der Maßnahme

- Verbindliche, planbare und umsetzungsfähige Rahmenbedingungen schaffen, damit Maßnahmen schnell wirksam werden, Kapazitäten bi- und trimodalen Standorten (Umschlag, Gleise, Abstellen, Zufahrten) rechtzeitig mitwachsen und zusätzliche LKW-Verkehre vermieden werden.
- Verdichtung reduziert den Flächenverbrauch, benötigt jedoch technische Standards und Pilotförderung. Innovative Logistikimmobilien steigern die Effizienz und Zukunftsfähigkeit, wovon Wettbewerb und Standort profitieren. Ökonomisch entstehen deutliche Einsparungen durch Energieeffizienz. Sozial bessere ergonomische Bedingungen. Ökologisch starke Vorteile durch PV, Dämmung und Kreislaufmaterialien.

## Arbeitsschritte (Vorgehensweise, Meilensteine)

1. Expertinnen- und Nutzergruppe starten (mehrstöckige Logistik, Grey-/Brownfields, ESG-Standards) – Praxispartner z.B. Hafen Wien einbinden
2. Anforderungskatalog formulieren: Lasten (Boden, Rampen), Verkehrsführung, Lärm, Energie/Netz, Brandschutz, Bahn-/Terminalbezug.
3. Förder- & Anreizpaket: Brownfield-Bonus, Energieeffizienz (PV, Speicher), E-Ladeinfrastruktur, Kreislaufwirtschaft.
4. Pilotprojekte: mehrstöckige/verdichtete Logistik in terminalnahen Lagen, Integration mit City-Hubs.
5. Bewertung/Skalierung: KPI (m<sup>2</sup>/ha, Emissionen, Genehmigungsdauer, Kosten) und Leitfaden erstellen.

## Verantwortliche Akteure und Zielgruppen

	Erledigung der Maßnahme durch	Auswirkung der Maßnahme auf
<b>Politik / Verwaltung</b>	–	–
<b>Gemeinde</b>	–	Bau-/Genehmigungsbehörden
<b>Bezirkshauptmannschaft</b>	–	Bau-/Genehmigungsbehörden
<b>Land</b>	Länder (Genehmigung/Widmung), und Standortagenturen der Länder	–

	Erledigung der Maßnahme durch	Auswirkung der Maßnahme auf
<b>Bund</b>	– BMIMI	–
<b>EU</b>	–	–
<b>Interessensvertreter</b>	Sozialpartner	–
<b>Verbände, Vereine</b>	–	–
<b>Logistik- und Transportwirtschaft</b>	–	Logistikunternehmen,
<b>Verladende Wirtschaft</b>	–	–
<b>Bevölkerung</b>	–	Anrainer:innen, Beschäftigte
<b>Sonstige</b>	Hafen Wien (Pilotflächen/Use-Cases), Projektentwickler, Energieversorger, Forschung, thinkport VIENNA	Investoren

## Bewertung

Dimension	Einschätzung	Anmerkungen
<b>Wettbewerbsfähigkeit</b>	leicht positiv	
<b>Standortattraktivität</b>	leicht positiv	
<b>Ökonomische Nachhaltigkeit</b>	leicht positiv	
<b>Soziale Nachhaltigkeit</b>	leicht positiv	
<b>Ökologische Nachhaltigkeit</b>	leicht positiv	
<b>Umsetzungsgeschwindigkeit</b>	rasch	
<b>Investitionskosten</b>	mittel	
<b>Laufende Kosten</b>	niedrig	

# Entwicklungsprogramm für urbane Logistikflächen und City-Hub-Strukturen zur wirtschaftlichen und nachhaltigen Effizienzsteigerung

## Ausgangslage / Problemaufriss / Status Quo

In Ballungsräumen steigt der Flächenbedarf der Logistik, während geeignete, gewidmete Standorte für City-Hubs und Ladezonen fehlen. Dadurch entstehen Suchverkehr, Konflikte im öffentlichen Raum und höhere Emissionen – besonders in neuen Quartieren. Nachträgliche Anpassungen sind teuer und verzögern den Umstieg auf emissionsarme Zustellung.

## Kurzbeschreibung der Maßnahme

Leerstehende Bestandsgebäude und Brachflächen werden als Multi-User-City-Hubs, Mikrodepots und Ladezonen entwickelt und betrieben, sowie mit sozialer Infrastruktur ergänzt. Warenströme werden gebündelt (z. B. via Hafen Wien), die Feinverteilung erfolgt mit E-Fahrzeugen und Cargobikes. Digitale Buchungs-/Slot-Systeme und passende Rahmenbedingungen sichern einen effizienten Betrieb.

## Ziel der Maßnahme

Effiziente, emissionsarme und konfliktarme Zustell- und Entsorgungslogistik in der Stadt ermöglichen. Innerstädtischen Verkehr, Lärm und CO<sub>2</sub> durch Konsolidierung und kurze Wege reduzieren und gleichzeitig Servicequalität erhöhen. Flächen frühzeitig sichern, um teure Nachrüstungen zu vermeiden.

## Arbeitsschritte (Vorgehensweise, Meilensteine)

1. Flächenpotenziale kartieren (Bestand/Brownfields) und priorisieren.
2. Standort- & Betriebsanforderungen definieren (Zufahrt, Strom, Lärm, IT).
3. Governance/Betreiber- und Finanzierungsmodell festlegen (Mehrnutzer, White-Label).
4. Infrastruktur planen und umsetzen (Ladezonen, E-Laden, Mikrodepots, IT-Plattform).
5. Pilotkette starten (Hafen Wien → 2–3 City-Hubs → Mikrodepots) und skalieren.
6. Monitoring & Optimierung (Kosten/Sendung, Emissionen, Servicelevel).

## Verantwortliche Akteure und Zielgruppen

	Erledigung der Maßnahme durch	Auswirkung der Maßnahme auf
<b>Politik / Verwaltung</b>	BMIMI/Bund/Stadt Land	Rahmen/Förderung
<b>Gemeinde</b>	Stadt Wien/Bezirke	Bewohner & Anrainer, Einzelhandel, Unternehmen, Zusteller
<b>Bezirkshauptmannschaft</b>	–	–
<b>Land</b>	Wien	Rahmen/Förderung
<b>Bund</b>	BMIMI	Rahmen/Förderung
<b>EU</b>	–	–
<b>Interessensvertreter</b>	Sozialpartner	–
<b>Verbände, Vereine</b>	thinkport VIENNA	Strategie / Prozess / Stakeholdermanagement
<b>Logistik- und Transportwirtschaft</b>	Hafen Wien	Upstream-Konsolidierung / Flächen / Netzwerk
<b>Verladende Wirtschaft</b>	Logistikdienstleister/KEP	Verbesserung Kommune, Kunden
<b>Bevölkerung</b>	–	–
<b>Sonstige</b>	L2030+	–

## Bewertung

Dimension	Einschätzung	Anmerkungen
Wettbewerbsfähigkeit	positiv	
Standortattraktivität	positiv	
Ökonomische Nachhaltigkeit	leicht positiv	
Soziale Nachhaltigkeit	leicht positiv	
Ökologische Nachhaltigkeit	positiv	
Umsetzungsgeschwindigkeit	mittel	
Investitionskosten	mittel	
Laufende Kosten	mittel	

## Sonstige Anmerkungen zur Maßnahme

Moderne Mobilitätshubs/City-Hubs sollen in Wien etabliert werden, um Verkehrsströme zu bündeln und Logistikwege effizienter zu gestalten. Sie verbinden Parken, E-Laden und Güterfeinverteilung und ermöglichen eine effizientere, klimafreundliche Last Mile für den urbanen Raum. Da geeignete Flächen Hubs kaum vorhanden oder gewidmet sind, sollte eine Kommune verpflichtet werden, vor Verordnung einer Zufahrtsbeschränkung für den Lieferverkehr eine solche Fläche zur Verfügung zu stellen. In der Planung ist zudem zukunftsfitte Sozialinfrastruktur für die Beschäftigten von Anfang an mitzudenken.

Identifikation und Entwicklung geeigneter urbaner Standorte für Mikrodepots, City-Hubs und emissionsfreie Zustelllogistik. Ziel ist die Entlastung innerstädtischer Verkehrsflächen und die Verbesserung der Versorgungseffizienz.

# Bundesweite Logistikflächendatenbank, Logistikkataster und bundesweites Monitoring Logistikflächen

## Ausgangslage / Problemaufriss / Status Quo

Für Standortentwicklung, Ansiedlungen und Kapazitätsplanung fehlen derzeit österreichweit konsistente, aktuelle und gut zugängliche Informationen zu Logistikflächen. Die notwendigen Daten liegen fragmentiert bei Ländern und/oder Gemeinden, auf unterschiedlichen Vermarktungsplattformen, GIS-Systemen oder in Projektdokumenten – mit uneinheitlichen Definitionen (Logistikfläche vs. Gewerbe/Industrie), unterschiedlichen Attributen und wechselnder Aktualität.

Daraus ergeben sich folgende Problemfelder:

- Geringe Transparenz über Verfügbarkeit & „Time-to-market“: Oft ist unklar, ob Flächen tatsächlich kurzfristig verfügbar sind (Eigentum/Optionen), welche Widmung gilt, welche Bebauung besteht und welche Erschließung (Straße, Energie, IT) realistisch ist.
- Fehlende Vergleichbarkeit: Ohne einheitlichen Mindestdatensatz sind Flächen zwischen Bundesländern nicht vergleichbar; Standortentscheidungen basieren auf unvollständigen Informationen.
- Schienen-/Intermodalmerkmale werden nicht systematisch abgebildet: Terminalnähe, Anschlussbahn-Potenzial, technische Parameter (Gleislängen, Achslasten), Bedienbarkeit und Kapazitätsindikatoren sind selten standardisiert enthalten – dadurch werden bahnaffine/terminalnahe Flächen zu spät erkannt oder nicht gesichert.
- Erhöhter Such- und Planungsaufwand für Unternehmen: Ansiedlungsanfragen dauern länger, führen zu Fehlstandorten (mehr Lkw-Verkehr) oder scheitern an später erkannten Restriktionen.

- Flächenkonflikte & Verdrängung: Logistik wird nicht überall als systemrelevante Nutzung behandelt; ohne Monitoring gehen strategische Flächen durch Umwidmung/Verdrängung verloren.
- Fehlendes bundesweites Monitoring: Es gibt kein regelmäßiges Lagebild zu Bestand, Nachfrage, Umwidmungen, Brownfield-Potenzial und realisierten Projekten – damit fehlen Steuerungsgrundlagen für Raumordnung, Infrastrukturplanung (ÖBB/ASFINAG) und Terminal-/Hafenentwicklung.

## Kurzbeschreibung der Maßnahme

Mit der Schaffung dieses Katasters soll eine optimierte und bundesländerübergreifende Sicherung und Nutzung von Logistikflächen als systemrelevante Flächenkategorie geschaffen werden.

Mithilfe dieses bundesweiten Logistikflächenkatasters, der all jene oben genannten Informationen aktuell gehalten zur Verfügung stellt, können die Problempunkte aus der Welt geschafft werden.

## Ziel der Maßnahme

Schaffung einer regelmäßig in sinnvollen Abständen aktualisierten bundesweiten, zweisprachigen (deutsch und englisch) „Single Source of Truth“ (SSOT) für Logistikflächen, die neben Flächenverfügbarkeit auch die für die Standortentwicklung entscheidenden Infrastrukturmerkmale (v. a. Schienen-/Intermodal-Anbindung, Terminalnähe, Last-Mile-Eignung, Widmung/Genehmigungsstatus) transparent macht.

Damit können in weiterer Folge:

- bahnaffine und terminalnahe Flächen gezielt gesichert und vermarktet,
- Investitions- und Genehmigungsrisiken für Unternehmen reduziert,
- der Modal Shift Straße → Schiene/Donau unterstützt und
- Kapazitäts- und Flächenbedarf von Ansiedlungs- und Erweiterungsprojekten (z.B. Terminal, Abstell-/Rangierflächen, Serviceflächen) frühzeitig planbar gemacht werden.

## Arbeitsschritte (Vorgehensweise, Meilensteine)

1. Governance & Scope festlegen (Start):  
Festlegung Betreiber- und Eigentümermodell Plattform & Datenpflege (Bund/SCHIG) inkl. Länder-/Gemeinde-Rollen; Definition „Logistikfläche“ und Mindestdatensatz
2. Datenmodell & Kriterienkatalog:  
Einheitliche Attribute: Flächentyp (Brownfield/Greenfield), Größe, Widmung/Bebauung, Verfügbarkeit/Zeithorizont, Eigentum/Optionen, Erschließung (Straße/Energie), Restriktionen (Umwelt/Lärm), sowie Schienen-/Intermodalmerkmale (Anschlussbahn, Gleislänge, Terminaldistanz, Bedienbarkeit, Kapazitätsindikatoren).  
Inkl. "Pflichtfelder für "bahnaffine" Einstufung (z. B. max. Entfernung zu nächstem Terminal/Anschlussbahn-Korridor), evtl. mit Ampel-Klassifikation.
3. Datenquellen integrieren & Qualität sichern:
  - a) Zusammenführen von Länder-GIS/Raumordnung, Grundbuch(wenn datenschutzrechtlich möglich)/Kataster, SCHIG-Potenzialflächen, ÖBB Infra (Anschlussbahnen/Netzknoten), ASFINAG, Umwelt-/Schutzgebiete.
  - b) Datenqualitätsregeln,
  - c) Dublettenbereinigung
  - d) Update-Intervalle,
  - e) Verantwortlichkeiten pro Datendomäne
4. Aufbau der Plattform aufbauen:  
Web-GIS mit Such-/Filterfunktionen (z.B. „schienen-/intermodalfähig“, „terminalnah“), Download/Exporte, API für Standortmarketing
5. Zweisprachigkeit (DE/EN) für internationale Ansiedlungen.
6. Monitoring & Reporting:  
KPI-Set: verfügbare m<sup>2</sup> nach Kategorie, Anteil bahnaffiner Flächen, Umwidmungen/Verdrängung, Genehmigungsdauer, realisierte Ansiedlungen, Modal-Split-Potenzial.
7. Betrieb & Verstetigung inkl. jährlicher Bericht & Handlungsempfehlungen (z. B. Sicherungsbedarf entlang Korridoren/Terminalknoten).  
Regelbetrieb mit klarer Datenpflege, Onboarding-Prozess für neue Flächen, Versionierung und öffentlich nachvollziehbaren Änderungen (Transparenz).

## Mögliche Ablaufkonzeption und Meilensteine

- kurzfristig: Governance-Setup, Definition Mindestdatensatz & Kriterien

- mittelfristig: Prototyp Web-GIS (DE/EN), Anbindung zentraler Datenquellen (Länder, SCHIG, ÖBB), erste Auswertungen/KPIs
- mittelfristig bis langfristig: bundesweiter Rollout, API-Integration in Standortmarketing (ABA/Wirtschaftsagenturen), erstes österreichweites Monitoring/Jahresbericht
- langfristig: Regelbetrieb: Verstetigung (laufende Updates), Verknüpfung mit Widmungs-/Genehmigungsworkflows, Erweiterung

## Verantwortliche Akteure und Zielgruppen

	Erledigung der Maßnahme durch	Auswirkung der Maßnahme auf
<b>Politik / Verwaltung</b>	–	Behörden (Raumordnung, Umwelt, Genehmigungen): fundiertere Prüfungen, koordiniertere Verfahren.
<b>Gemeinde</b>	–	Vergleichbarkeit im Standortwettbewerb, aber auch Druck zur Sicherung geeigneter (bahnaffiner) Flächen.
<b>Bezirkshauptmannschaft</b>	–	–
<b>Land</b>	Lieferung/Validierung Widmungs-, Verfügbarkeits- und Projektdaten; Aktualisierung im Regelbetrieb.	–
<b>Bund</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• BMIMI/Bund: Auftraggeber, Finanzierung, rechtlicher Rahmen (Datenzugang/Standards), Governance.</li> <li>• SCHIG: fachlich-technische Leitung (Datenmodell, Methodik, Plattformbetrieb/QA).</li> </ul>	–
<b>EU</b>	–	–
<b>Interessensvertreter</b>	–	–
<b>Verbände, Vereine</b>	–	–
<b>Logistik- und Transportwirtschaft</b>	–	Nutzer
<b>Verladende Wirtschaft</b>	–	Nutzer

	Erledigung der Maßnahme durch	Auswirkung der Maßnahme auf
<b>Bevölkerung</b>	–	potenziell weniger Fehlstandorte und LKW-Verkehr durch bessere Flächensteuerung; zugleich Bedarf an Transparenz/Abwägung
<b>Sonstige</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Terminal- und Anschlussbahnbetreiber: Datenzulieferung, Anwendung im Ansiedlungs- und Flächenmanagement.</li> <li>• ÖBB-Infrastruktur: Anschlussbahn-/Netz- und Knoteninformationen, technische Parameter.</li> <li>• Wirtschaftsagentur Wien / ABA / Länderagenturen: Einbindung in Standortmarketing, Nutzerfeedback, Datenpflege zu Vermarktungsstatus.</li> <li>• Weitere Datenpartner: Umwelt-/Naturschutzstellen, Versorger (Energie/Telekom) für Erschließungsindikatoren</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Unternehmen/Projektentwickler/Investoren : bessere Standorttransparenz, geringere Such- und Planungsrisiken, aber höhere Datenanforderungen.</li> <li>• Logistik- und Terminalbetreiber (inkl. deren Kunden), EVU/Spediteure: bessere Planung von Intermodal-/Schienenoptionen und Kapazitätsbedarfen.</li> </ul>

## Bewertung

Dimension	Einschätzung	Anmerkungen
<b>Wettbewerbsfähigkeit</b>	Positiv	
<b>Standortattraktivität</b>	Leicht positiv	
<b>Ökonomische Nachhaltigkeit</b>	Positiv	
<b>Soziale Nachhaltigkeit</b>	Neutral	
<b>Ökologische Nachhaltigkeit</b>	Leicht positiv	
<b>Umsetzungsgeschwindigkeit</b>	Rasch	
<b>Investitionskosten</b>	Mittel	
<b>Laufende Kosten</b>	Mittel	

## Quellen und weiterführende Informationen

- Hinweis auf Vorarbeit zur systematischen Erfassung von Logistikflächen mit Gleisanbindung in II/5 [Potenzialflächenanalyse](#) bzw [Potenzialflächenanalyse | SCHIG](#)
- Verracon GmbH - Verkehr-Erreichbarkeit-Raum Consulting: Expertensystem Logistikflächen Österreich, Aufbau eines Expertensystems zur Identifikation und Bewertung potentieller Logistikflächen im Auftrag des BMVIT, [verracon.at/index.php/referenzen.html](http://verracon.at/index.php/referenzen.html)

# Eigene Flächenwidmung speziell für Logistik, Logistikflächen einheitlich widmen und Sicherung strategischer Flächen im Zuge der überörtlichen Raumordnung

## **Ausgangslage / Problemaufriss / Status Quo**

Die Widmung von Logistikflächen in Österreich ist problematisch, weil großer Flächenbedarf, Bodenknappheit und steigende Anforderungen an Nachhaltigkeit aufeinandertreffen. Geeignete Standorte sind oft schwer verfügbar, während Logistik wegen Schwerverkehr, Lärm und Emissionen Konflikte mit Wohnen und Freiraum auslöst. Gleichzeitig sind die Regelungen zwischen Ländern und Gemeinden uneinheitlich, was Planung, Genehmigung und Investitionen erschwert. Ohne vorausschauende Sicherung gehen strategisch wichtige Flächen verloren oder werden für andere Nutzungen verbraucht. Daher braucht es klare, einheitliche und überörtlich abgestimmte Widmungskriterien, um Versorgungssicherheit, Standortqualität und sparsamen Bodenverbrauch besser in Einklang zu bringen.

## **Kurzbeschreibung der Maßnahme**

Eine mögliche Maßnahme ist die Einführung eines österreichweit einheitlichen Logistikflächen-Katasters mit verbindlichen Standortkriterien. Darin würden auf Landes- und Regionalebene jene Flächen festgelegt, die für Logistik wirklich geeignet sind, etwa wegen Verkehrsanbindung, Größe und Nutzungskonflikten, und anschließend über die Raumordnung gesichert werden. So könnten Gemeinden auf eine gemeinsame Grundlage zugreifen, statt Logistikflächen uneinheitlich zu widmen. Das würde Planungssicherheit schaffen, Bodenverbrauch reduzieren und strategisch wichtige Standorte vor anderer Verwertung schützen.

## Ziel der Maßnahme

- Sicherung strategisch wichtiger Logistikstandorte für die Versorgung und Wirtschaft bis hin zum Jahr 2030 und darüber hinaus.
- Reduktion von Bodenverbrauch und Versiegelung durch klare Priorisierung geeigneter Flächen statt Zersiedelung.
- Minimierung von Verkehrskonflikten, Lärm und Emissionen durch sachgerechte Standortwahl.
- Vermeidung von Jurisdiktionsspielräumen und Planungsunsicherheit durch einheitliche Kriterien für alle Bundesländer und Gemeinden.

## Arbeitsschritte (Vorgehensweise, Meilensteine)

1. Entwicklung eines bundesweit abgestimmten Kriterienkatalogs
2. Erhebung und Bewertung der Flächen
3. Integration in die Raumordnung und Widmung
4. Sicherung und Rechtssicherheit
5. Aufnahme der Flächen in ein zentrales, digital zugängliches Logistikflächen-Kataster (z.B. als Module im ÖROK-Atlas oder in einem gesonderten GIS-System).
6. Festlegung von Anpassungs- und Schutzmechanismen, sodass diese Flächen nur nach strengen Kriterien (z.B. bei klar belegter nicht mehr gegebenen Verkehrsanbindung) anderweitig verwendet werden dürfen.

## Verantwortliche Akteure und Zielgruppen

	Erledigung der Maßnahme durch	Auswirkung der Maßnahme auf
<b>Politik / Verwaltung</b>	BMIMI	–
<b>Gemeinde</b>	Gemeinderat	Widmungs- und Genehmigungsverfahren
<b>Bezirkshauptmannschaft</b>	–	–
<b>Land</b>	–	Raumordnung
<b>Bund</b>	–	Infrastrukturprojekte
<b>EU</b>	–	–
<b>Interessensvertreter</b>	–	Transparenz

	Erledigung der Maßnahme durch	Auswirkung der Maßnahme auf
Verbände, Vereine	–	–
Logistik- und Transportwirtschaft	–	Planungssicherheit
Verladende Wirtschaft	–	Planungssicherheit
Bevölkerung	–	Transparenz
Sonstige	–	Wirtschaftswachstum

## Bewertung

Dimension	Einschätzung	Anmerkungen
Wettbewerbsfähigkeit	leicht positiv	
Standortattraktivität	positiv	
Ökonomische Nachhaltigkeit	leicht positiv	
Soziale Nachhaltigkeit	neutral	
Ökologische Nachhaltigkeit	leicht positiv	
Umsetzungsgeschwindigkeit	mittel	
Investitionskosten	niedrig	
Laufende Kosten	niedrig	

## Quellen und weiterführende Informationen

- [Logistikflächen vorausschauend planen und sichern - Logistik 2030+](#)
- Hinweis auf Vorarbeit (BMIMI II/5) zur systematischen Erfassung von Logistikflächen mit Gleisanbindung [Potenzialflächenanalyse](#) bzw [Potenzialflächenanalyse | SCHIG](#)

# Rahmenkompetenz des Bundes bei Raumordnung (15a Vereinbarung) im Bereich Logistikflächen

## Ausgangslage / Problemaufriss / Status Quo

Die zunehmende Nachfrage nach Logistikflächen aufgrund des wachsenden Onlinehandels und globaler Lieferketten stellt Raumordnung und Gemeinden vor große Herausforderungen. Logistikstandorte entstehen oft ungeplant in verkehrsgünstigen, aber raumplanerisch sensiblen Lagen, was zu Flächenverbrauch, Verkehrsbelastung und Nutzungskonflikten führt. Eine koordinierte, bundesweit abgestimmte Steuerung fehlt bislang.

Es besteht derzeit keine bundesweite Gesetzgebung für Raumordnung, die einer gesamtösterreichischen Strategie zur Definition von Logistikflächen folgt. Die Raumordnung liegt in Gesetzgebung und Vollziehung bei den Bundesländern. Der Bund ist an Entscheidungen nur sektoral beteiligt z.B. in den Bereichen Verkehr, Betriebsanlagenrecht und UVP.

## Kurzbeschreibung der Maßnahme

Zur gezielten Steuerung der Ansiedelung von Logistikbetrieben soll zwischen Bund und Ländern eine §15a B-VG-Vereinbarung abgeschlossen werden. Diese Vereinbarung schafft einen verbindlichen Rahmen für gemeinsame Zielsetzungen, Kriterien und Verfahren der Standortwahl.

Inhalte der Vereinbarung sollten sein:

- Standortkriterien: Vorrang für bereits gewidmete oder gut erschlossene Flächen, Ausschluss besonders sensibler Räume, Anbindung an Schiene, hochrangiges Straßennetz und Wasserwege.

- Planungsgrundsätze: Vermeidung von Zersiedelung, Bündelung von Nutzungen und Abstimmung mit regionalen Entwicklungskonzepten.
- Monitoring und Evaluierung: laufende Überprüfung der Wirksamkeit und Anpassung der Kriterien bei Bedarf.
- Umsetzungspflichten: Verpflichtung der Länder, die Vereinbarung in Landesraumordnungsprogramme und regionale Planungen zu übernehmen.

## Ziel der Maßnahme

- Sicherstellung einer koordinierten Standortentwicklung auf Basis raumplanerischer Kriterien.
- Reduktion des Flächenverbrauchs durch Nutzung bestehender Industrie- und Verkehrsinfrastrukturen.
- Verbesserung der Verkehrsanbindung und Reduktion negativer Umweltauswirkungen.
- Förderung interkommunaler Kooperationen und transparenter Entscheidungsprozesse.
- Die Vereinbarung soll einen einheitlichen, verbindlichen Rahmen schaffen, damit Logistikstandorte nicht nur nach einzelnen Gemeindeinteressen, sondern nach übergeordneten raumordnerischen Kriterien entwickelt werden. §15a B-VG eignet sich dafür gerade deshalb, weil Bund und Länder damit koordiniert und rechtlich verbindlich gemeinsame Regeln festlegen können.

## Arbeitsschritte (Vorgehensweise, Meilensteine)

1. Die ÖROK kann in diesem Prozess als Koordinations-, Abstimmungs- und Steuerungsplattform für Bund, Länder und Gemeinden wirken. Sie ist dafür geeignet, gemeinsame Leitlinien zu erarbeiten, fachliche Grundlagen bereitzustellen und den Prozess politisch sowie fachlich zu moderieren (Initiativantrag durch das BMIMI).
2. Erstellung einer gemeinsamen Analyse bestehender Logistikstandorte (6 Monate).
3. Abstimmung der Zielsetzungen und rechtlichen Rahmenbedingungen zwischen Bund und Ländern (6–9 Monate).
4. Ausarbeitung und Beschluss der §15a B-VG-Vereinbarung im Ministerrat und in den Landtagen (12 Monate).
5. Implementierung über Landesraumordnungsprogramme und regionale Entwicklungskonzepte (2–3 Jahre).

6. Evaluierung der Wirkung und Anpassung der Vereinbarung nach fünf Jahren.

## Verantwortliche Akteure und Zielgruppen

	Erledigung der Maßnahme durch	Auswirkung der Maßnahme auf
<b>Politik / Verwaltung</b>	BMIMI, BMLF	
<b>Gemeinde</b>	Gemeinderat, Bauamt	Widmungs- und Genehmigungsverfahren
<b>Bezirkshauptmannschaft</b>	–	Genehmigungsverfahren
<b>Land</b>	–	Raumordnung
<b>Bund</b>	–	Infrastrukturprojekte
<b>EU</b>	–	–
<b>Interessensvertreter</b>	–	Transparenz
<b>Verbände, Vereine</b>	–	–
<b>Logistik- und Transportwirtschaft</b>	–	Planungssicherheit
<b>Verladende Wirtschaft</b>	–	Planungssicherheit
<b>Bevölkerung</b>	–	Transparenz
<b>Sonstige</b>	–	Standortattraktivität Österreich

## Bewertung

Dimension	Einschätzung	Anmerkungen
<b>Wettbewerbsfähigkeit</b>	positiv	
<b>Standortattraktivität</b>	positiv	
<b>Ökonomische Nachhaltigkeit</b>	leicht positiv	
<b>Soziale Nachhaltigkeit</b>	leicht positiv	
<b>Ökologische Nachhaltigkeit</b>	leicht positiv	
<b>Umsetzungsgeschwindigkeit</b>	mittel	
<b>Investitionskosten</b>	niedrig	
<b>Laufende Kosten</b>	niedrig	

## Quellen und weiterführende Informationen

- Logistikstandortstrategie
- ÖROK / Raum für Wandel | Das österreichische Raumentwicklungskonzept 2030

# Genehmigungsverfahren für Logistikinfrasturktur beschleunigen (Fast-Track), Sicherung und Ausweisung von Gewerbeflächen incl. Definition als Beschleunigung für Entwicklungsflächen

## **Ausgangslage / Problemaufriss / Status Quo**

Genehmigungsverfahren für Logistik- und Industrieimmobilien dauern in Österreich häufig länger als die eigentliche Errichtung der Gebäude. Widmungs- und Genehmigungsprozesse übersteigen in ihrer Dauer regelmäßig den eigentlichen Errichtungsprozess von Logistik- und Industrieimmobilien und beanspruchen in der Regel mindestens 12 Monate, nicht selten jedoch ein Mehrfaches davon. Dies führt zu erheblichen Mehrkosten, verzögerten Investitionen und im internationalen Vergleich zu einem klaren Wettbewerbsnachteil des Standorts Österreich. Gleichzeitig fehlt es an ausreichend gewidmeten, bebaubaren, sowie kurzfristig verfügbaren Gewerbeflächen in nachgefragten Lagen (logistischen Hotspots Wien - Linz - Graz).

## **Kurzbeschreibung der Maßnahme**

Einführung eines verbindlichen Fast-Track-Genehmigungsverfahrens (u.a. vorantreiben der prüffähigen, digitalen Einreichung) für Logistikinfrasturktur sowie eine aktive, strategisch gesteuerte Sicherung und Ausweisung von Gewerbeflächen. Ergänzend sollen „Ready-to-Develop“-Zonen mit vorab geprüften Rahmenbedingungen von einer zentralen Stelle, und mit Zusammenwirkung von Politik und Wirtschaftstreibenden unter Berücksichtigung regionaler Interessen, sowie logistischer Bedeutung der Standorte, definiert werden, um Projekte deutlich schneller und mit höherer Planungssicherheit realisieren zu können. Zusätzlich müssen Anrainer und durch das Projekt Betroffene die

Möglichkeit zum Einspruch zur Wahrung ihrer Interessen weiterhin beibehalten, allerdings sollten Einsprüche von nicht direkt Betroffenen (Einspruchs-Tourismus) eingeschränkt werden und es sollten willkürlich bzw. rechtsmissbräuliche Einsprüche unterbunden werden.

## **Ziel der Maßnahme**

Signifikante Verkürzung der Genehmigungsdauer auf ein international wettbewerbsfähiges Niveau, sowie Reduktion von Projekt- und Finanzierungskosten. Parallel dazu Sicherstellung eines ausreichenden Angebots an entwickelbaren Gewerbeflächen, um Investitionen, Wertschöpfung und Versorgungssicherheit in Österreich langfristig zu sichern.

## **Arbeitsschritte (Vorgehensweise, Meilensteine)**

1. Einstufung von Logistikinfrastruktur als volkswirtschaftlich relevante Schlüssel-Infrastruktur
2. Einführung klar definierter Fast-Track-Verfahren unter Einhaltung verbindlicher Fristen
3. Bundesweite Harmonisierung und Standardisierung von Genehmigungsprozessen (9-Bundesländer, EINE Anlaufstelle)
4. Proaktive Flächensicherung und Ausweisung von Vorrangzonen auf Landes- und Gemeindeebene
5. Entwicklung von „Ready-to-Develop“-Flächen (Auswahl unter Einbeziehung von Wirtschaftstreibenden) inkl. Vorprüfung (Umwelt, Verkehr, Widmung) sowie festgelegte Bebauungsbestimmungen für die Eignung und Umsetzung von Logistik- und Industrieimmobilien.
6. Einrichtung zentraler Genehmigungsstellen („One-Stop-Behörde“)
7. Digitalisierung und Transparenz der Verfahren (Tracking, Fristenkontrolle)
8. Digitale Einreichung inklusive digitaler Vorprüfung zur Verfahrensbeschleunigung
9. Laufendes Benchmarking der Verfahrensdauer im internationalen Vergleich

## Verantwortliche Akteure und Zielgruppen

	Erledigung der Maßnahme durch	Auswirkung der Maßnahme auf
<b>Politik / Verwaltung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur (federführend)</li> <li>• Länder (Raumordnung, Flächenwidmung)</li> <li>• Gemeinden (Widmung, lokale Entwicklung)</li> <li>• Antreiber: Wirtschaftskammer</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Effizienzsteigerung und Entlastung durch standardisierte Prozesse</li> <li>• Anpassungsbedarf bei bestehenden gesetzlichen Rahmenbedingungen</li> </ul>
<b>Gemeinde</b>	–	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Höhere Planungssicherheit und gezielte Standortentwicklung</li> <li>• Erhöhter Abstimmungsbedarf bei Flächenwidmung</li> </ul>
<b>Bezirkshauptmannschaft</b>	–	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Klarere Verfahrensstrukturen</li> <li>• Anfangs erhöhter Implementierungsaufwand</li> </ul>
<b>Land</b>	in Kooperation mit Wirtschaftstreibenden	<ul style="list-style-type: none"> <li>• - Strategische Steuerung von Wirtschaftsflächen</li> <li>• Stärkung regionaler Wertschöpfung</li> </ul>
<b>Bund</b>	–	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbesserung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit</li> <li>• Sicherung der Infrastruktur &amp; Steuerung strategischer Flächen</li> <li>• Sicherung von Arbeitsplätzen in diversen Lohngruppen</li> </ul>
<b>EU</b>	–	Beitrag zu resilienten Lieferketten und Standortentwicklung
<b>Interessensvertreter</b>	–	Bessere Planbarkeit für Mitglieder (Industriellenvereinigung)
<b>Verbände, Vereine</b>	–	VNL, BVL, etc.
<b>Logistik- und Transportwirtschaft</b>	–	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schnellere Projektumsetzung</li> <li>• Reduzierte Entwicklungskosten</li> </ul>
<b>Verladende Wirtschaft</b>	–	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sicherung moderner Logistikflächen</li> <li>• Höhere Standortattraktivität</li> </ul>
<b>Bevölkerung</b>	–	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sicherung von Arbeitsplätzen und Versorgung</li> <li>• Kritische Wahrnehmung bei Flächenverbrauch (ESG-Begleitung notwendig)</li> </ul>
<b>Sonstige</b>	–	–

## Bewertung

Dimension	Einschätzung	Anmerkungen
Wettbewerbsfähigkeit	positiv	Kritischer Hebel im internationalen Standortvergleich, aktueller Wettbewerbsnachteil wird aufgeholt.
Standortattraktivität	positiv	<ul style="list-style-type: none"><li>• Voraussetzung für Ansiedlungen und Kapitalzufluss</li><li>• Verhinderung von weiterer Kapitalabwanderung</li></ul>
Ökonomische Nachhaltigkeit	positiv	Reduktion von Zeit- und Finanzierungskosten
Soziale Nachhaltigkeit	neutral	<ul style="list-style-type: none"><li>• Flächenmanagement entscheidend</li><li>• Sicherung von Arbeitsplätzen</li></ul>
Ökologische Nachhaltigkeit	neutral	Muss durch ESG-Kriterien ergänzt werden
Umsetzungsgeschwindigkeit	mittel	Politische Abstimmung notwendig
Investitionskosten	Niedrig	Fokus auf Prozessoptimierung
Laufende Kosten	Niedrig	Effizienzgewinne überwiegen

## Quellen und weiterführende Informationen

- Projekterfahrungen in Österreich, Slowakei, Slowenien, Kroatien (Go Asset)
- Internationale Benchmarks zur Standortattraktivität und Infrastrukturentwicklung aufgrund regelmäßigen Austausches mit Investoren sowie mit nationalen und internationalen Industrie- und Logistikunternehmen (Go Asset).

## Sonstige Anmerkungen zur Maßnahme

Der zentrale Engpass liegt nicht in der Bauausführung, sondern im Vorfeld der Projektentwicklung. Ohne strukturelle Beschleunigung der Genehmigungsverfahren und eine aktive

Flächenpolitik werden Investitionen zunehmend in andere europäische Märkte (jedenfalls nicht in Österreich) verlagert.

Entscheidend ist daher die Kombination aus beschleunigten Verfahren und verfügbaren, entwicklungsfähigen Flächen. Nur so kann Österreich seine Position als leistungsfähiger Logistik- und Industriestandort langfristig sichern und ausbauen. Die Einhaltung der gesetzlichen Fristen bis zur Entscheidung der Bewilligung kann nur ein Baustein auf dem Weg zurück zur internationalen Wettbewerbsfähigkeit sein, Themen wie Steuern, Gebühren, Lohn- und Lohnnebenkosten etc. pp. sind ebenfalls Elemente, um Betriebe in Österreich zu halten und mittelfristig als Standort so attraktiv zu werden, dass es zur Ansiedelung neuer Betriebe kommt. Österreich muss in diesen Themen mutig in die Zukunft schauen, um im internationalen Vergleich nicht abgehängt zu werden.

# Berücksichtigung der Logistik bei Infrastrukturausbauplänen der ÖBB und ASFINAG

## Ausgangslage / Problemaufriss / Status Quo

Die Berücksichtigung der Logistik in der Infrastrukturplanung der ÖBB und ASFINAG erfolgt durch eine Kombination aus langfristigen Rahmenplänen, strategischen Netzausbauten und der Förderung der Intermodalität.

Infrastruktur- und Logistikvorhaben werden häufig getrennt voneinander geplant. Um jedoch eine optimale Anbindung sowohl an die Straße als auch an die Schiene sicherzustellen, ist eine gemeinsame Planung von Logistikkonzepten und infrastrukturellen Entwicklungsmaßnahmen erforderlich.

## Kurzbeschreibung der Maßnahme

Bei der Planung und Umsetzung großer Infrastrukturvorhaben sollen logistikbezogene Anforderungen verstärkt berücksichtigt und insbesondere die Anbindung von Straße und Schiene an Logistikstandorte verbessert werden. Eine zentrale Rolle spielt dabei die stärkere Berücksichtigung des Schienengüterverkehrs, vorausschauender Kapazitätsplanung sowie entsprechender Aus- und Neubauprioritäten zur Steigerung der Attraktivität dieses energieeffizienten Verkehrsträgers. Ergänzend sind eine enge internationale Kooperation und Koordination erforderlich, um die Leistungsfähigkeit und Resilienz des Güterverkehrssystems nachhaltig zu sichern.

## Ziel der Maßnahme

- Logistik ist als verbindliche Querschnittsmaterie in den Ausbauplänen der österreichischen Verkehrsinfrastrukturbetreiber zu verankern – mit Priorität auf den Ausbau von Güterverkehrskapazitäten, die Stärkung der Intermodalität sowie leistungsfähiger Terminal- und Hafenanbindungen.
- Verpflichtende prioritäre Berücksichtigung von Logistikanforderungen bei sämtlichen großen Infrastrukturvorhaben (z. B. Stadtentwicklung, Betriebsansiedlung, Businessparks, Verteilzentren, City Logistik).
- Bei der Errichtung neuer Terminals, Anschlussbahnen oder Ladestellen wird sichergestellt, dass auf angrenzenden Flächen Raum für Betriebsansiedlungen bleibt und zukünftige Einschränkungen, etwa durch Wohnbebauung oder intensive Freizeit- und Erholungsnutzung, vermieden wird. Weiters ist bei der Errichtung neuer Terminals die Anbindung an das hochrangige Straßennetz, bevorzugt das A+S-Netz der ASFINAG, zu ermöglichen.
- Die für den Güterverkehr wichtigsten Donauhäfen sind systematisch als logistische Knoten in die nationale Infrastrukturplanung zu integrieren und zu stärken (European Ports Strategy/2026).
  - Trimodalen Knoten systematisch in Planung und Finanzierung berücksichtigen
  - Kapazitäten sichern/ausbauen: Trassen, Knoten, Anschlussbahnen sowie leistungsfähige Lkw-Zufahrten frühzeitig bereitstellen.
  - Flächen & Korridore schützen: Logistikflächen (Gleise, Terminals, Puffer) gegenüber Stadtentwicklung absichern.
  - Resilienz erhöhen: Umleitungen, Abstell- und Rangierkapazitäten für störungsrobusten 24/7-Betrieb vorsehen.
- Unterstützung der Unternehmen für "Weg zum eigenen Verkehrsanschluss" (Ladestelle, Terminal, Anschlussbahn oder -straße).
- Entlastung des Straßennetzes der ASFINAG und effizientere Nutzung der Kapazitäten der ÖBB. Jede funktionierende Anschlussbahn reduziert die Anzahl schwerer LKW-Fahrten auf dem ASFINAG-Netz (Senkung Erhaltungsaufwand).
- Stärkung von Anschlussbahnen soll Kernelement der österreichischen Logistikstrategie sein, um den Gütertransport direkt von der Quelle (Industrie) auf die Schiene zu bringen.
- Alternativ zur Anschlussbahn gilt es ein modernes, gut angeschlossenes Netz an Ladestellen im Umfeld von Industriezentren sowie Logistik- und Wirtschaftsparks zu errichten, um auch kleinere Mengen auf das System Schiene zu bringen.

## Arbeitsschritte (Vorgehensweise, Meilensteine)

1. Koordination durch das BMIMI mit den Infrastrukturgesellschaften des Bundes
2. Übergreifende Planung von Logistik-Hubs, um einen reibungslosen Güterfluss zu gewährleisten auf Grundlage der "Bundesweiten Logistikflächendatenbank"
3. Reaktivierung stillgelegter Anschlussbahnen
4. permanenter Resilienz-Check zur Sicherstellung von Umleitungsstrecken, Abstell- und Pufferfazilitäten bei Baustellen/ Verantwortliche Akteure und Zielgruppen

## Verantwortliche Akteure und Zielgruppen

	Erledigung der Maßnahme durch	Auswirkung der Maßnahme auf
<b>Politik / Verwaltung</b>	BMIMI: strategischer Rahmen; Koordination; Direkteinfluss	Gesamtstrategie
<b>Gemeinde</b>	Unterstützung bei lokalen Standortfragen	Raumplanung
<b>Bezirkshauptmannschaft</b>	(siehe oben)	–
<b>Land</b>	Unterstützung/Entscheidung bei regionalen Infrastruktur- und Standortfragen	–
<b>Bund</b>	Unterstützung/Entscheidung/Umsetzung bei bundesweiten Infrastruktur- und Standortfragen	–
<b>EU</b>	österr. EU-Delegierte	internationale Abstimmung
<b>Interessensvertreter</b>	WKÖ; ÖGB/vida	verkehrsträgerübergreifende Meinungsbildung
<b>Verbände, Vereine</b>	z. B. BVL	Meinungsbildung
<b>Logistik- und Transportwirtschaft</b>	– ÖBB-Infrastruktur AG; ASFINAG	Planung und Umsetzung
<b>Verladende Wirtschaft</b>	–	–
<b>Bevölkerung</b>	ggf. Volksbefragungen	Invest-Entscheidungen
<b>Sonstige</b>	Wissenschaft/Universitäten	–

## Bewertung

Dimension	Einschätzung	Anmerkungen
Wettbewerbsfähigkeit	positiv	
Standortattraktivität	positiv	
Ökonomische Nachhaltigkeit	leicht positiv	
Soziale Nachhaltigkeit	leicht positiv	
Ökologische Nachhaltigkeit	leicht positiv	
Umsetzungsgeschwindigkeit	mittel	
Investitionskosten	mittel	
Laufende Kosten	mittel	



