

Maßnahmenvorschläge zur Logistikstandortstrategie

Themenfeld Digitalisierung & Daten



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.

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.

Digitale Technologien verändern die Logistik grundlegend – sie machen Prozesse sichtbar, steuerbar und adaptiv. Der Bereich Digitalisierung und Daten fördert die Entwicklung und Integration digitaler Infrastrukturen, Plattformen und Anwendungen, die entlang der gesamten Wertschöpfungskette wirken. Dabei geht es um die sichere Nutzung von Echtzeitdaten, die Standardisierung von Schnittstellen und die Unterstützung von Beschäftigten wie Unternehmen bei der digitalen Transformation. Ein zentraler Baustein sind dabei Logistik-Datenräume, die als sichere, interoperable Plattformen den Austausch und die Nutzung von Daten zwischen verschiedenen Akteuren ermöglichen.

Vision

Wir erreichen unabhängige Datenhoheit für weltweitführende Logistik und die Gestaltung von Wertschöpfungsnetzwerken.

Die in diesem Dokument dargestellten Maßnahmen bündeln den Aufbau digitaler Kompetenzen und Infrastrukturen in der Logistik – von KI-Anwendungen und digitalen Zwillingen bis hin zu vernetzten Systemen im Schienen- und Kombinierten Verkehr – und schaffen dafür geeignete rechtliche sowie organisatorische Rahmenbedingungen. Gleichzeitig sollen durch Förderungen, datenbasierte Tools und standardisierte Echtzeitdaten Effizienz, Transparenz und Steuerbarkeit entlang der gesamten Lieferkette deutlich verbessert werden.

Die nachstehenden Maßnahmvorschläge 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 Maßnahmvorschläge aufgenommen werden.

Inhalt

Einleitung	3
Kompetenzzentrum Logistik-Digitalisierung.....	6
Schienengüterverkehr und Kombinierten Verkehr digital vernetzen	10
Rechtssichere Pilot- und Einsatzrahmen für KI, digitale Zwillinge und Automatisierung schaffen.....	15
Digitale Zwillinge für 1–2 unternehmensübergreifende Supply-Chain- und Logistiknetzwerke pilotieren	19
KI-gestützte Assistenzsysteme in Disposition und operative Steuerung einführen.....	23
KMU-Unterstützungsinitiative für Prozessdigitalisierung und Plattformanbindung starten.....	27
Tool zur datenbasierten Ermittlung des Bedarfs an urbanen Lade- und Lieferzonen für Städte und Gemeinden	31
Reservierungssystem für E-Lkw-Ladeinfrastruktur an prioritären Standorten pilotieren	35
Bundesweit digitale, maschinenlesbare Erfassung von Fahrverboten aufbauen	39
Standardisierte Terminal-Echtzeitdaten aus Pilotterminals bereitstellen.....	43

Kompetenzzentrum Logistik-Digitalisierung

Ausgangslage / Problemaufriss / Status Quo

Österreich verfügt mit KMU.DIGITAL, den Digital Innovation Hubs und der Digitalen Kompetenzoffensive bereits über mehrere allgemeine Unterstützungsstrukturen für betriebliche Digitalisierung. Diese Angebote sind jedoch primär auf die allgemeine Unternehmensperspektive ausgerichtet; ein sektorspezifisches Kompetenzzentrum für die Logistik fehlt. Viele Logistikunternehmen, und insbesondere KMU, haben konkrete Digitalisierungsbedarfe, scheitern aber an fehlendem Know-how, mangelnder Orientierung, unklaren Standards oder fehlenden personellen Ressourcen.

Kurzbeschreibung der Maßnahme

Die Maßnahme zielt auf den Aufbau einer dauerhaften, fachlich neutralen Anlaufstelle für die Logistik-Digitalisierung in Österreich. Unternehmen, insbesondere kleine und mittlere Betriebe, sollen durch Beratung, Schulungen, Pilotbegleitung, Good-Practice-Beispiele, Umsetzungsleitfäden und eine gebündelte Wissensplattform unterstützt werden. Im Fokus stehen sowohl klassische Digitalisierungsthemen als auch datenbasierte und KI-gestützte Lösungen in Logistik und Supply Chain Management.

Ziel der Maßnahme

Ziel ist der Aufbau eines zentralen Kompetenzzentrums für Logistik-Digitalisierung als niederschwellige und praxisnahe Anlaufstelle für Unternehmen. Die Maßnahme soll die digitale Transformation der Branche beschleunigen, Umsetzungshemmnisse abbauen und insbesondere KMU beim Einsatz neuer Technologien unterstützen. Kompetenzaufbau soll dabei unter Einbindung aller Sozialpartner auch Beschäftigte und Betriebsräte umfassen.

Konkret umfasst dies folgende Ziele:

- niederschwellige Erstberatung und Reifegrad-Checks
- Schulungen und Qualifizierungsangebote für Unternehmen, Beschäftigte und Betriebsräte
- Good-Practice-Beispiele, Leitfäden und Toolboxes
- Pilotbegleitung und Vernetzung von Wirtschaft, Forschung und Verwaltung
- gebündelte Wissensplattform für logistikrelevante Digitalisierungsthemen

Arbeitsschritte (Vorgehensweise, Meilensteine)

1. Bedarfserhebung und Abgrenzung zu bestehenden Angeboten, insbesondere KMU.DIGITAL, DIH und Digitale Kompetenzoffensive.
2. Klärung der Governance-Struktur, Trägerschaft und Einbindung aller Sozialpartner.
3. Aufbau der Grundstruktur und Sicherstellung der Finanzierung.
4. Entwicklung erster Serviceangebote wie Sprechstunden, Reifegrad-Checks, Schulungen und Leitfäden.
5. Aufbau einer digitalen Wissens- und Informationsplattform.
6. Pilotbegleitung erster Unternehmen und Evaluierung der Angebote.
7. Skalierung und Verankerung als dauerhafte Institution.

Verantwortliche Akteure und Zielgruppen

	Erledigung der Maßnahme durch	Auswirkung der Maßnahme auf
Politik / Verwaltung	–	–
Gemeinde	–	–
Bezirkshauptmannschaft	–	–
Land	–	–
Bund	BMIMI (Federführung), ggf. in Kooperation mit BMAW	–
EU	–	–
Interessensvertreter	WKÖ, AK, ÖGB	–
Verbände, Vereine	VNL, Austrian Logistics, Logistikum, Cluster	–

	Erledigung der Maßnahme durch	Auswirkung der Maßnahme auf
Logistik- und Transportwirtschaft	–	Logistik- und Transportunternehmen, insbesondere KMU
Verladende Wirtschaft	–	Industrie, Handel
Bevölkerung	–	Beschäftigte, potenzielle Fachkräfte
Sonstige	Hochschulen, Forschungseinrichtungen (JRC PREVAIL am Logistikum der FH OÖ), bestehende Cluster/Netzwerke	Betriebsräte, Ausbildungseinrichtungen, IT- und Technologieanbieter

Bewertung

Dimension	Einschätzung	Anmerkungen
Wettbewerbsfähigkeit	positiv	Hoher Hebel für Produktivität, Standards und Umsetzungsfähigkeit in einer breiten Unternehmensbasis; besonders relevant für KMU.
Standortattraktivität	positiv	Stärkt Österreich als digital handlungsfähigen Logistikstandort und verbessert die Anschlussfähigkeit an neue Technologien und Datenökosysteme.
Ökonomische Nachhaltigkeit	positiv	Reduziert Reibungsverluste bei Digitalisierungsprojekten und unterstützt effizientere Prozesse sowie tragfähigere Umsetzungen.
Soziale Nachhaltigkeit	leicht positiv	Wirksam bei Qualifizierung, Beschäftigtenbefähigung und Fachkräftesicherung; Einbindung von Betriebsräten und Sozialpartnern ist wesentlich.
Ökologische Nachhaltigkeit	neutral	Keine unmittelbare Umweltwirkung des Kompetenzzentrums selbst; positive Effekte entstehen vor allem indirekt über spätere Digitalisierungsmaßnahmen.
Umsetzungsgeschwindigkeit	rasch	Grundstruktur kann bei Anknüpfung an bestehende Initiativen und Netzwerke innerhalb von rund 12 Monaten aufgebaut werden.
Investitionskosten	mittel	Für Organisation, Personal, Plattform und Angebotsentwicklung sind initiale Mittel erforderlich, jedoch keine großen physischen Infrastrukturinvestitionen.
Laufende Kosten	mittel	Für Betrieb, Betreuung, Wissensplattform und kontinuierliche Unterstützungsangebote ist eine dauerhafte Finanzierung notwendig.

Sonstige Anmerkungen zur Maßnahme

Die Maßnahme bringt nur dann vollen Mehrwert, wenn sie keine Parallelstruktur zu bestehenden allgemeinen Programmen bildet, sondern sich sektorspezifisch für die Logistik profiliert und bestehende Angebote ergänzt, bündelt und sichtbar macht. Besonders wichtig sind praxisnahe, niederschwellige Angebote, eine klare Governance sowie die Einbindung aller Sozialpartner. Als einzige Maßnahme mit permanenter institutioneller Infrastruktur kann sie zudem institutioneller Rahmen für weitere Maßnahmen wie Quick-Checks, Pilotprojekte und Umsetzungsleitfäden sein.

Schienengüterverkehr und Kombinierten Verkehr digital vernetzen

Ausgangslage / Problemaufriss / Status Quo

Im Schienengüterverkehr und insbesondere im Kombinierten Verkehr bestehen weiterhin Medienbrüche, uneinheitliche Datenschnittstellen und mangelnde Transparenz entlang der Transportkette. Daten zu Position, Status, Kapazitäten und Übergaben liegen bei unterschiedlichen Akteuren wie Bahnunternehmen, Infrastrukturbetreibern, Terminals, Wagenhaltern und Verladern und werden nicht durchgängig ausgetauscht. Dadurch entstehen Ineffizienzen, Planungsunsicherheiten und eine eingeschränkte Anschlussfähigkeit an multimodale End-to-End-Prozesse.

Kurzbeschreibung der Maßnahme

Die Maßnahme umfasst den standardisierten Austausch von Beförderungsgrundlagen sowie Positions-, Status- und Kapazitätsdaten zwischen Güterbahnunternehmen, Infrastrukturbetreibern, Wagenhaltern, Terminals und Verladern. Ziel ist, den Schienengüterverkehr und den Kombinierten Verkehr besser in digitale End-to-End-Prozesse einzubinden und Medienbrüche an Schnittstellen zur Straße, zu Terminals und zu intermodalen Ketten zu reduzieren. Dafür braucht es gemeinsame Daten- und Ereignisstandards, standardisierte Schnittstellen, die Anbindung bestehender Branchenlösungen und möglichst einen Piloten auf einer prioritären Relation oder in einem zentralen Korridor).

Ziel der Maßnahme

Ziel ist die Schaffung eines durchgängig digital vernetzten Systems im Schienengüterverkehr und Kombinierten Verkehr. Dadurch sollen Transparenz, Planbarkeit und Effizienz entlang multimodaler Transportketten verbessert sowie die

Wettbewerbsfähigkeit und Attraktivität des Kombinierten Verkehrs gestärkt werden. Zugleich soll die Maßnahme einen Beitrag zur Verlagerung auf nachhaltigere Verkehrsträger leisten. Konkret umfasst dies folgende Ziele:

- Reduktion von Medienbrüchen an intermodalen Schnittstellen
- standardisierter Datenaustausch zwischen allen relevanten Akteuren
- bessere Planbarkeit, ETA-Transparenz und Kapazitätsübersicht
- Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit und Attraktivität des Kombinierten Verkehrs
- bessere Anschlussfähigkeit an internationale und europäische Logistiksysteme)

Arbeitsschritte (Vorgehensweise, Meilensteine)

1. Analyse bestehender Systeme, Datenflüsse, Schnittstellen und vorhandener Branchenstandards im Schienengüter- und Kombinierten Verkehr.
2. Definition einheitlicher Daten- und Ereignisstandards für Statusmeldungen, ETA, Kapazitäten und Übergaben.
3. Entwicklung und Abstimmung standardisierter Schnittstellen sowie Anbindung bestehender Branchenlösungen.
4. Auswahl eines Pilotkorridors oder einer prioritären Relation mit hoher praktischer Relevanz.
5. Umsetzung eines Pilotprojekts mit zentralen Akteuren aus Infrastruktur, EVU, Terminals, Verladern und IT-Anbietern.
6. Evaluierung der Ergebnisse und Ableitung von Standards für Skalierung und breiteren Rollout.
7. Schrittweise Ausweitung auf weitere Relationen, Korridore und internationale Anbindungen, insbesondere mit Fokus auf Deutschland und Italien sowie BeNeLux.

Verantwortliche Akteure und Zielgruppen

	Erledigung der Maßnahme durch	Auswirkung der Maßnahme auf
Politik / Verwaltung	–	–
Gemeinde	–	–
Bezirkshauptmannschaft	–	–
Land	–	–

	Erledigung der Maßnahme durch	Auswirkung der Maßnahme auf
Bund	BMIMI (Koordination)	–
EU	europäische Branchen- und Standardisierungsinitiativen, internationale Abstimmung	–
Interessensvertreter	WKÖ, AK, ÖGB	–
Verbände, Vereine	CombiNet, UIRR, weitere Branchen- und Standardisierungsorganisationen, VNL	–
Logistik- und Transportwirtschaft	Güterbahnunternehmen, EVU, Terminalbetreiber, Infrastrukturbetreiber	Logistik- und Transportunternehmen, Operateure, Spediteure
Verladende Wirtschaft	–	Verlader aus Industrie und Handel
Bevölkerung	–	–
Sonstige	Wagenhalter, IT- und Plattformanbieter, neutrale Koordinationsplattform, Forschungseinrichtungen	Kombinierter Verkehr insgesamt, TMS-Anbieter, internationale Partner

Bewertung

Dimension	Einschätzung	Anmerkungen
Wettbewerbsfähigkeit	positiv	Hohe Relevanz für Wettbewerbsfähigkeit, Transparenz und operative Anschlussfähigkeit des Kombinierten Verkehrs.
Standortattraktivität	leicht positiv	Stärkt Österreich als multimodalen Logistikstandort, entfaltet den vollen Hebel aber vor allem bei breiter und international anschlussfähiger Umsetzung.
Ökonomische Nachhaltigkeit	positiv	Effizienzgewinne durch weniger Medienbrüche, bessere Kapazitätsnutzung und geringeren manuellen Abstimmungsaufwand.
Soziale Nachhaltigkeit	leicht positiv	Relevant für qualifizierte Arbeitsplätze im Schienengüterverkehr; bei personenbezogenen Statusdaten sind Datenschutz und Arbeitnehmerinteressen mitzudenken.
Ökologische Nachhaltigkeit	positiv	Wichtige Maßnahme für multimodale Verlagerung und die stärkere Einbindung der Schiene in digitale End-to-End-Prozesse.

Dimension	Einschätzung	Anmerkungen
Umsetzungsgeschwindigkeit	mittel	Pilotansatz ist realistisch, breite Umsetzung braucht aber Abstimmung zwischen vielen Akteuren und gemeinsame Standards.
Investitionskosten	mittel	Aufwand entsteht vor allem für Schnittstellen, Standardisierung, Integration und Pilotumsetzung, aber ohne großflächige physische Infrastrukturinvestitionen.
Laufende Kosten	mittel	Für Betrieb, Datenpflege, Governance und Weiterentwicklung sind laufende Koordinations- und Systemkosten zu erwarten.

Sonstige Anmerkungen zur Maßnahme

Die Maßnahme sollte nicht als österreichischer Sonderweg angelegt werden, sondern an bestehende europäische Standards, Branchenlösungen und internationale Relationen anschließen. In den Kommentaren wurde besonders betont, dass Deutschland und Italien sowie BeNeLux für die Wirksamkeit prioritär einzubinden wären und dass vorhandene Basisarbeit, etwa aus dem UIRR-Umfeld, genutzt werden sollte. Erfolgsentscheidend sind eine neutrale Koordination, die Einigung auf gemeinsame Standards sowie ein klar abgegrenzter Pilotansatz mit hoher praktischer Relevanz.

Im Hinblick auf den Schienenverkehr ist zu berücksichtigen, dass es bereits verbindliche Standards für den Datenaustausch gibt, nämlich auf Basis der TSI Telematics, die mit März 2026 in Kraft getreten ist. Dabei handelt es sich um eine verbindliche EU-Verordnung, die den digitalen Datenaustausch im europäischen Schienenverkehr standardisiert. Sie legt einheitliche Nachrichtenformate und Prozesse fest, über die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und Infrastrukturbetreiber (EIU) sowohl in der Fahrplanung als auch im laufenden Betrieb miteinander kommunizieren. Diese regelt u.a.:

- die Verpflichtungen zur Weitergabe von Daten sowie Rechte auf Datenzugriff und -nutzung;
- ein harmonisiertes Datenformat auf der Grundlage einer gemeinsamen Ontologie (der ERA-Ontologie);
- Anforderungen an die Datenqualität, die Cybersicherheit und die sichere Nutzung von Daten für den Eisenbahnbetrieb;
- die Einrichtung europäischer „One-Stop-Shops“ für digitale Kapazitäten und das Verkehrsmanagement;

- die Benennung der Eisenbahnagentur der Europäischen Union als Systembehörde für die Digitalisierung der Eisenbahnkommunikation

Im Güterverkehr bringt die TSI ein durchgängiges digitales Kapazitäts- und Verkehrsmanagement und eine Stärkung der intermodalen Integration, insbesondere durch:

- die digitale Anbindung multimodaler Güterterminals
- erweiterte digitale Ortungs- und Rückverfolgungsfunktionen für Schienengüterverkehrsdienste;
- die Unterstützung des papierlosen Güterverkehrs, einschließlich der Verwendung des elektronischen Frachtbriefs (eCN) im Einklang mit der eFTI-Verordnung.

Rechtssichere Pilot- und Einsatzrahmen für KI, digitale Zwillinge und Automatisierung schaffen

Ausgangslage / Problemaufriss / Status Quo

Der Einsatz von KI, digitalen Zwillingen und Automatisierung in der Logistik gewinnt rasch an Bedeutung, wird aber durch rechtliche Unsicherheiten bei Haftung, Transparenz, Datenschutz, Sicherheit und menschlicher Aufsicht gebremst. Gerade bei Anwendungen in Disposition, Lager, Transport und operativer Steuerung fehlen vielfach abgestimmte, praxistaugliche Rahmenbedingungen für Pilotierung und Skalierung. Mit dem EU AI Act steigt der Handlungsdruck zusätzlich; gleichzeitig fehlt bislang eine sektorspezifische Orientierung für die Logistik.

Kurzbeschreibung der Maßnahme

Die Maßnahme umfasst die Schaffung eines klaren rechtlichen und organisatorischen Rahmens für die Erprobung und den Einsatz fortgeschrittener Logistiktechnologien. Dazu zählen regulatorische Sandboxes, Leitlinien zu Haftung, Sicherheit, Transparenz, Datenschutz und menschlicher Aufsicht sowie Regeln für den Übergang vom Piloten in den Regelbetrieb. Ziel ist, Rechtsunsicherheit zu reduzieren und Unternehmen wie Behörden verlässliche Orientierung bei innovativen Anwendungen zu geben).

Ziel der Maßnahme

Ziel ist die rechtssichere und innovationsfreundliche Nutzung von KI, digitalen Zwillingen und Automatisierung in der Logistik. Es sollen klare Leitplanken für Pilotierung und Regelbetrieb geschaffen werden, die Innovation ermöglichen und gleichzeitig Datenschutz, Transparenz, Mitbestimmung und Sicherheit absichern. Die Maßnahme soll Unternehmen, Behörden und Beschäftigten verlässliche Orientierung geben und als

Voraussetzung für weitere technologiebezogene Maßnahmen dienen). Konkrete Ziele umfassen:

- rechtssichere Pilotierung innovativer Logistiktechnologien
- regulatorische Sandboxes bzw. KI-Reallabore für reale Testumgebungen
- sektorspezifische Leitlinien für Haftung, Transparenz, Datenschutz und menschliche Aufsicht
- klare Regeln für den Übergang vom Pilot- in den Regelbetrieb
- Einbindung von Sozialpartnern, Betriebsräten, Regulierung und Praxis

Arbeitsschritte (Vorgehensweise, Meilensteine)

1. Bestandsaufnahme bestehender Rechtsgrundlagen und Identifikation sektorspezifischer Lücken für Logistikanwendungen.
2. Einrichtung einer Arbeitsgruppe mit BMIMI, zuständigen Behörden, Datenschutz, RTR/KI-Servicestelle, Sozialpartnern und Praxisakteuren.
3. Entwicklung eines sektorspezifischen Rahmens für Pilotprojekte, insbesondere zu Haftung, Transparenz, Aufsicht, Datenschutz und Mitbestimmung.
4. Konzeption und Einrichtung einer regulatorischen Sandbox bzw. eines geeigneten KI-Reallabor-Ansatzes für Logistikanwendungen.
5. Erarbeitung von Leitlinien, Checklisten und standardisierten Verfahren für Pilotierung, Bewertung und Übergang in den Regelbetrieb.
6. Durchführung erster Pilotprojekte mit Praxispartnern und strukturierte Auswertung der Lessons Learned.
7. Überführung der Ergebnisse in dauerhafte Governance- und Unterstützungsstrukturen.

Verantwortliche Akteure und Zielgruppen

	Erledigung der Maßnahme durch	Auswirkung der Maßnahme auf
Politik / Verwaltung	BMIMI (Koordination), zuständige Fachressorts, Datenschutzbehörde, RTR/KI-Servicestelle	–
Gemeinde	–	–
Bezirkshauptmannschaft	–	–

	Erledigung der Maßnahme durch	Auswirkung der Maßnahme auf
Land	–	–
Bund	BMIMI, Bundesministerium für Justiz, Bundesministerium für Inneres, weitere zuständige Regulierungsstellen	–
EU	–	–
Interessensvertreter	WKÖ, AK, ÖGB	–
Verbände, Vereine	Branchenverbände, Fachnetzwerke	–
Logistik- und Transportwirtschaft	–	Logistik- und Transportunternehmen, insbesondere KMU
Verladende Wirtschaft	–	Industrie, Handel
Bevölkerung	–	–
Sonstige	Technologie- und IT-Anbieter, Forschungseinrichtungen, Pilotpartner	Beschäftigte in Disposition, Lager und Transport, Betriebsräte, Behörden

Bewertung

Dimension	Einschätzung	Anmerkungen
Wettbewerbsfähigkeit	leicht positiv	Kein direkter Produktivitätseffekt wie bei operativen Technologien, aber zentrale Voraussetzung für Innovation, Rechtssicherheit und spätere Skalierung.
Standortattraktivität	leicht positiv	Verbessert die Rahmenbedingungen für Pilotierung und Einführung neuer Technologien und stärkt damit die Attraktivität des Standorts für innovative Logistikanwendungen.
Ökonomische Nachhaltigkeit	leicht positiv	Vermeidet Fehlversuche, reduziert regulatorische Unsicherheit und schafft verlässlichere Bedingungen für Investitionen und Umsetzung.
Soziale Nachhaltigkeit	leicht positiv	Positiv, wenn Mitbestimmung, Transparenz und Beschäftigtenperspektive systematisch eingebunden werden; besonders relevant bei KI im Arbeitskontext.
Ökologische Nachhaltigkeit	neutral	Keine unmittelbare ökologische Wirkung der Maßnahme selbst; positive Umwelteffekte entstehen nur indirekt über später ermöglichte Technologien und Anwendungen.

Dimension	Einschätzung	Anmerkungen
Umsetzungsgeschwindigkeit	Mittel	Inhaltlich dringlich, aber wegen hoher Abstimmungsbedarfe zwischen Regulierung, Praxis und Sozialpartnern eher mittelfristig realisierbar.
Investitionskosten	Mittel	Aufwand entsteht für Koordination, rechtliche Aufbereitung, Leitlinien, Sandbox-/Teststrukturen und Pilotbegleitung, jedoch ohne große physische Infrastrukturinvestitionen.
Laufende Kosten	niedrig	Laufende Kosten entstehen vor allem für Koordination, Aktualisierung, Austausch und Governance; im Vergleich zu Infrastrukturmaßnahmen gering.

Sonstige Anmerkungen zur Maßnahme

Die Maßnahme ist faktisch Voraussetzung für mehrere andere Top-10-Maßnahmen, insbesondere für KI-gestützte Assistenzsysteme und digitale Zwillinge. Wichtig ist ein pragmatischer Ansatz: Testen ermöglichen, bevor Anwendungen an unklaren Rahmenbedingungen scheitern. Gleichzeitig muss vermieden werden, durch zu detaillierte Vorabregulierung Innovation zu blockieren; entscheidend sind praxisnahe Leitlinien, echte Pilotfähigkeit und die frühzeitige Einbindung von Sozialpartnern und Betriebsräten.

Digitale Zwillinge für 1–2 unternehmensübergreifende Supply-Chain- und Logistiknetzwerke pilotieren

Ausgangslage / Problemaufriss / Status Quo

Komplexe Supply-Chain- und Logistiknetzwerke sind heute nur eingeschränkt datenbasiert steuerbar. Informationen zu Kapazitäten, Materialflüssen, Engpässen, Abhängigkeiten und Störungen liegen über Unternehmen, Systeme und Prozessstufen verteilt vor und werden selten integriert analysiert. Dadurch bleiben Potenziale für vorausschauende Planung, Resilienzsteigerung und bessere Netzwerksteuerung ungenutzt; gleichzeitig erschweren Datensouveränität, Geschäftsgeheimnisse und fehlende gemeinsame Modelle die unternehmensübergreifende Umsetzung.

Kurzbeschreibung der Maßnahme

Die Maßnahme umfasst die Entwicklung und pilothafte Anwendung digitaler Zwillinge für ein bis zwei unternehmensübergreifende Supply-Chain- und Logistiknetzwerke. Abgebildet werden sollen Netzwerkstrukturen, Materialflüsse, Kapazitäten, Engpässe, Störungen, Abhängigkeiten und mögliche Reaktionsoptionen. Ziel ist, Entscheidungen zu Infrastruktur, Ressourcen, Resilienz und Netzwerksteuerung besser datenbasiert zu treffen; dafür braucht es einen klar definierten Pilot, mehrere beteiligte Akteure, verfügbare Struktur-, Prozess- und Bewegungsdaten sowie einen geeigneten Simulations- und Analyseansatz.

Ziel der Maßnahme

Ziel ist die Pilotierung von ein bis zwei digitalen Zwillingen für konkrete, unternehmensübergreifende Netzwerke mit hohem praktischem Nutzen. Dadurch sollen Transparenz, Prognosefähigkeit, Szenarioanalyse und Resilienz in realen Wertschöpfungs-

und Logistikketten verbessert werden. Gleichzeitig soll eine belastbare Grundlage für spätere Standardisierung, Übertragbarkeit und Skalierung geschaffen werden. Konkrete Ziele umfassen:

- Pilotierung von 1-2 konkreten unternehmensübergreifenden Netzwerkzwillingen
- bessere Transparenz über Materialflüsse, Kapazitäten, Engpässe und Abhängigkeiten
- datenbasierte Szenarioanalysen für Störungen, Nachfrageschwankungen und Kapazitätsveränderungen
- Fokus auf konkrete wirtschaftliche Anwendungsfälle statt reine Demonstrationsprojekte
- Klärung von Datensouveränität, Zugriffshierarchien und Geschäftsgeheimnisschutz

Arbeitsschritte (Vorgehensweise, Meilensteine)

1. Auswahl geeigneter Pilotnetzwerke und klarer Use Cases mit erkennbarem wirtschaftlichem Nutzen.
2. Definition des Scopes, der beteiligten Akteure, der Ziele sowie der Governance für Datenzugriff und Datensouveränität.
3. Erhebung, Harmonisierung und Bewertung relevanter Struktur-, Prozess- und Bewegungsdaten aus ERP-, TMS-, IoT- und weiteren Systemen.
4. Definition von KPIs, Simulationsszenarien und Entscheidungsfragen für Resilienz, Kapazität und Netzwerksteuerung.
5. Entwicklung bzw. Konfiguration eines digitalen Zwillings und technische Integration der relevanten Datenquellen.
6. Durchführung von Tests, Szenarioanalysen und Validierung der Aussagekraft mit den beteiligten Unternehmen.
7. Evaluierung der Ergebnisse, Ableitung konkreter Verbesserungsmaßnahmen und Prüfung der Übertragbarkeit auf weitere Netzwerke.

Verantwortliche Akteure und Zielgruppen

	Erledigung der Maßnahme durch	Auswirkung der Maßnahme auf
Politik / Verwaltung	–	–
Gemeinde	–	–
Bezirkshauptmannschaft	–	–
Land	–	–
Bund	BMIMI (Rahmen & Koordination)	–
EU	–	–
Interessensvertreter	WKÖ, AK, ÖGB	–
Verbände, Vereine	Branchenverbände, Cluster, Austrian Logistics, VNL	–
Logistik- und Transportwirtschaft	führende Unternehmen / operative Akteure, Logistik- und Transportunternehmen, Infrastrukturbetreiber	Logistikunternehmen, Operateure, Netzwerkpartner
Verladende Wirtschaft	–	Verlader aus Industrie und Handel
Bevölkerung	–	–
Sonstige	Forschungs- und Technologiepartner (ASCII, Logistikum etc.), IT- und Softwareanbieter, ggf. FFG / unterstützende Programme	Infrastruktur- und Terminalbetreiber, Technologieanbieter, Forschungseinrichtungen

Bewertung

Dimension	Einschätzung	Anmerkungen
Wettbewerbsfähigkeit	leicht positiv	Hoher strategischer Nutzen für Resilienz und Netzwerksteuerung, aber anfangs nur in wenigen Piloten wirksam und mit begrenzter Breitenwirkung.
Standortattraktivität	leicht positiv	Positioniert Österreich als innovationsorientierten Logistikstandort, wenn reale unternehmensübergreifende Anwendungen sichtbar gelingen.
Ökonomische Nachhaltigkeit	leicht positiv	Potenzial für bessere Kapazitätsnutzung, geringere Reibungsverluste und robustere Planung, wirtschaftlicher Nutzen hängt jedoch stark vom konkreten Use Case ab.

Dimension	Einschätzung	Anmerkungen
Soziale Nachhaltigkeit	neutral	Keine unmittelbare breite soziale Wirkung; Effekte auf Rollen, Aufgabenprofile und Qualifikationsanforderungen sind projektspezifisch.
Ökologische Nachhaltigkeit	neutral	Keine automatische Umweltwirkung; ökologische Effekte entstehen nur indirekt, wenn Zwillinge für effizientere oder resilientere Netzwerke genutzt werden.
Umsetzungsgeschwindigkeit	mittel	Hoher Abstimmungs- und Integrationsaufwand zwischen mehreren Partnern, Datenquellen und Governance-Fragen.
Investitionskosten	mittel	Aufwand für Datenintegration, Modellierung, Software, Pilotbetrieb und Koordination ist spürbar, aber in einem klar abgegrenzten Pilot noch beherrschbar.
Laufende Kosten	mittel	Für Betrieb, Datenpflege, Weiterentwicklung und Nutzung des Zwillings entstehen laufende Kosten, insbesondere bei mehreren Beteiligten.

Sonstige Anmerkungen zur Maßnahme

Die Maßnahme ist strategisch interessant, hat aber hohe Einstiegshürden. Sie setzt in der Praxis den rechtssicheren Rahmen aus Maßnahme 3 voraus, insbesondere bei unternehmensübergreifender Datenverarbeitung. Erfolgsentscheidend sind eine unternehmensgetriebene Umsetzung, ein klar abgegrenzter Use Case, belastbarer wirtschaftlicher Nutzen sowie die Klärung von Zugriffshierarchien, Datensouveränität und Geschäftsgeheimnisschutz. Forschung sollte unterstützend wirken, aber nicht federführend sein; reine Demonstrationsprojekte ohne Umsetzungseffekt sollten vermieden werden.

KI-gestützte Assistenzsysteme in Disposition und operative Steuerung einführen

Ausgangslage / Problemaufriss / Status Quo

Disposition und operative Steuerung in der Logistik sind vielfach komplex, zeitkritisch und noch stark manuell bzw. erfahrungsbasiert geprägt. Zwar stehen in vielen Bereichen bereits Daten und technologische Lösungen zur Verfügung, ihre breite und praxistaugliche Nutzung bleibt jedoch begrenzt. Aus Sicht der Logistikstandortstrategie entsteht dadurch ein standortrelevantes Umsetzungsdefizit: Produktivitäts- und Qualitätsgewinne durch KI-gestützte Assistenzsysteme werden bislang nur punktuell realisiert, während es zugleich an sektorspezifischen Referenzanwendungen, Einführungslogiken, Good Practices und klaren Leitplanken für einen verantwortungsvollen Einsatz fehlt.

Kurzbeschreibung der Maßnahme

Die Maßnahme umfasst die politische Initiierung und Begleitung eines sektorspezifischen Pilot-, Transfer- und Umsetzungsprogramms für KI-gestützte Assistenzsysteme in Disposition und operativer Steuerung. Im Fokus stehen praxistaugliche Anwendungsfälle wie ETA-Prognosen, Kapazitätsplanung, Priorisierung, Slot-Steuerung und Störungsreaktion. Der Staat führt dabei nicht selbst Systeme in Unternehmen ein, sondern schafft einen strukturierten Rahmen für Pilotprojekte, Referenzanwendungen, Umsetzungsleitfäden, Erfahrungstransfer und die Ableitung übertragbarer Standards für die Branche.

Ziel der Maßnahme

Ziel ist es, die Einführung KI-gestützter Assistenzsysteme in der Logistik durch einen öffentlichen Impuls strukturiert zu ermöglichen und zu beschleunigen. Die Maßnahme soll belastbare Referenzanwendungen, erprobte Einführungswege und sektorspezifische Good

Practices schaffen, damit insbesondere auch kleinere und mittlere Unternehmen KI-Lösungen praxistauglich nutzen können. Im Vordergrund steht Human-in-the-loop-Assistenz, also die Unterstützung operativer Fachkräfte, verbunden mit klaren Anforderungen an Transparenz, Datenschutz, betriebliche Einbindung und die Abgrenzung zwischen Assistenz und faktischer Steuerung. Konkret umfasst dies folgende Ziele:

- Aufbau und Begleitung standortrelevanter Pilotanwendungen für KI-gestützte Assistenzsysteme in Disposition und operativer Steuerung
- Schaffung praxistauglicher Referenzfälle für ETA-Prognosen, Priorisierung, Kapazitätsplanung, Slot-Steuerung und Störungsreaktion
- Ableitung übertragbarer Good Practices, Umsetzungsleitfäden und Einführungslogiken für die Branche
- Unterstützung insbesondere von KMU beim Zugang zu erprobten, anschlussfähigen und verantwortungsvoll einsetzbaren KI-Lösungen
- Sicherstellung von Human-in-the-loop-Ansätzen statt unkontrollierter Vollautomatisierung
- Verankerung von Transparenz, Datenschutz, betrieblicher Mitbestimmung und klarer Rollenverteilung zwischen Mensch und System
- Transfer der Ergebnisse in breiter nutzbare Unterstützungs-, Förder- und Kompetenzaufbaustrukturen

Arbeitsschritte (Vorgehensweise, Meilensteine)

1. Identifikation prioritärer, standortrelevanter Anwendungsfälle für KI-gestützte Assistenz in Disposition und operativer Steuerung.
2. Definition eines politischen Pilot- und Transferrahmens mit Auswahlkriterien, Mindestanforderungen und klarer Abgrenzung zu vollautomatisierter Steuerung.
3. Auswahl geeigneter Pilotunternehmen und Partner aus Logistik, Technologie, Forschung und Sozialpartnerschaft.
4. Entwicklung bzw. Anpassung praxistauglicher Referenzlösungen einschließlich Anforderungen an Datenbasis, Schnittstellen, Transparenz und menschliche Aufsicht.
5. Begleitung der Pilotumsetzungen im realen Betrieb einschließlich Schulung, Change-Begleitung und strukturierter Evaluation.
6. Ableitung von Good Practices, Umsetzungsleitfäden und übertragbaren Empfehlungen für weitere Unternehmen und Anwendungsfelder.

7. Transfer der Ergebnisse in bestehende Unterstützungsstrukturen, insbesondere Kompetenzaufbau, Förderlogiken und Governance-Rahmen.

Verantwortliche Akteure und Zielgruppen

	Erledigung der Maßnahme durch	Auswirkung der Maßnahme auf
Politik / Verwaltung	–	–
Gemeinde	–	–
Bezirkshauptmannschaft	–	–
Land	–	–
Bund	BMIMI (Initiierung, Koordination, politischer Pilot- und Transferrahmen), ggf. in Kooperation mit BMAW und geeigneten Förder-/Transferstrukturen	–
EU	–	–
Interessensvertreter	WKÖ, AK, ÖGB	–
Verbände, Vereine	Branchenverbände, Cluster, Austrian Logistics	–
Logistik- und Transportwirtschaft	Pilotunternehmen, Logistikunternehmen, Software- und Technologieanbieter	Disponent:innen, operative Fachkräfte, Logistik- und Transportunternehmen, insbesondere KMU
Verladende Wirtschaft	–	Verlader aus Industrie und Handel
Bevölkerung	–	–
Sonstige	Forschungs- und Entwicklungspartner, IT-Dienstleister, geeignete Transfer- und Unterstützungsstrukturen	Betriebsräte, Technologiepartner, Implementierungspartner

Bewertung

Dimension	Einschätzung	Anmerkungen
Wettbewerbsfähigkeit	positiv	Hoher Hebel für Produktivität, Reaktionsfähigkeit und bessere operative Entscheidungen in zeitkritischen Prozessen; politische Relevanz entsteht

Dimension	Einschätzung	Anmerkungen
		über Referenzanwendungen und breiteren Branchentransfer.
Standortattraktivität	leicht positiv	Frühe und praxistaugliche Referenzanwendungen können Österreich als innovationsorientierten Logistikstandort stärken; der Hebel wirkt jedoch stärker über betriebliche Umsetzung als über klassische Standortpolitik.
Ökonomische Nachhaltigkeit	positiv	Reduziert manuellen Aufwand, Planungsfehler und Reibungsverluste und verbessert die Nutzung von Ressourcen und Kapazitäten; Good Practices erhöhen die Breitenwirkung.
Soziale Nachhaltigkeit	leicht positiv	Entlastung von Routinetätigkeiten und Unterstützung von Fachkräften möglich; zugleich müssen Transparenz, Mitbestimmung und Schutz vor problematischer Leistungsüberwachung verbindlich abgesichert werden.
Ökologische Nachhaltigkeit	leicht positiv	Indirekte positive Effekte durch bessere Planung, geringere Leerfahrten, weniger Wartezeiten und effizientere Ressourcennutzung.
Umsetzungsgeschwindigkeit	mittel	Einzelne Pilotanwendungen sind relativ rasch realisierbar, ein belastbarer Transferrahmen mit Integration, Evaluation und Good Practices braucht jedoch Zeit.
Investitionskosten	mittel	Aufwand entsteht für Pilotbegleitung, Referenzlösungen, Evaluation, Transfermaterialien und Koordination; im Vergleich zu Infrastrukturmaßnahmen bleibt dieser aber begrenzt.
Laufende Kosten	mittel	Für Koordination, Transfer, Aktualisierung von Leitfäden und Begleitung weiterer Anwendungen sind laufende Ressourcen erforderlich.

Sonstige Anmerkungen zur Maßnahme

Die Maßnahme ist als politische Enabler-Maßnahme zu verstehen, nicht als direkte staatliche Einführung von KI-Systemen in Unternehmen. Ihr Mehrwert liegt darin, praxistaugliche Referenzanwendungen, erprobte Einführungswege und übertragbare Good Practices für die Branche zu schaffen. Sie grenzt sich damit von Maßnahme 3 ab, die den rechtlichen und governancebezogenen Rahmen schafft, und von Maßnahme 6, die auf finanzielle Unterstützung für breitere Umsetzung zielt. Maßnahme 5 ist damit die operative Brücke zwischen Governance, Pilotierung und späterem Transfer in die Breite.

KMU-Unterstützungsinitiative für Prozessdigitalisierung und Plattformanbindung starten

Ausgangslage / Problemaufriss / Status Quo

Viele kleine und mittlere Logistik- und Transportunternehmen haben konkrete Digitalisierungsbedarfe, setzen entsprechende Lösungen aber nur zögerlich um. Hemmnisse sind insbesondere begrenzte Investitionsspielräume, fehlende personelle Ressourcen, Unsicherheit bei Anbietern und Lösungen sowie der Aufwand für Einführung, Integration und Veränderung im Betrieb. Gerade bei Schnittstellen, digitalen Dokumentenprozessen, Track-and-Trace, Plattformanbindung und interoperablen Prozesslösungen bleiben dadurch wichtige Produktivitäts- und Qualitätsgewinne ungenutzt.

Kurzbeschreibung der Maßnahme

Die Maßnahme sieht eine gezielte Förderlinie für Logistik- und Transportunternehmen vor, die konkrete digitale Anwendungen einführen wollen, etwa digitale Auftrags- und Dokumentenprozesse, Track-and-Trace, Telematik, Schnittstellen zu Kundensystemen oder Plattformanbindungen. Ziel ist ein wirksamer Hebel für umsetzungsnahe Projekte mit erkennbarem Nutzen im Betrieb, nicht eine allgemeine Digitalisierungsförderung. Im LSS-Kontext sollte die Maßnahme möglichst als logistikspezifische Weiterentwicklung, Bündelung oder Zielschärfung bestehender Förderinstrumente ausgestaltet werden.

Ziel der Maßnahme

Ziel ist es, die Umsetzungswahrscheinlichkeit konkreter Digitalisierungsprojekte in Logistik-KMU deutlich zu erhöhen. Die Maßnahme soll Investitions- und Einstiegshürden senken, interoperable statt isolierter Lösungen fördern und damit Produktivität, Anschlussfähigkeit und Wettbewerbsfähigkeit verbessern. Zusätzlich soll sie dazu

beitragen, dass Digitalisierungsvorhaben nicht bei der Anschaffung enden, sondern in tragfähige betriebliche Umsetzung übergehen. Konkret umfasst dies folgende Ziele:

- Fokus auf konkrete, umsetzungsnahe Digitalisierungsprojekte
- Unterstützung von KMU bei Schnittstellen, Datenanbindung und Prozessdigitalisierung
- Förderung interoperabler Lösungen statt Insellösungen
- möglichst einfache Antragslogik und praxistaugliche Kofinanzierung
- Verknüpfung von Förderung, Beratung und Umsetzungsbegleitung
- logistikspezifische Zielschärfung bestehender Förderinstrumente

Arbeitsschritte (Vorgehensweise, Meilensteine)

1. Analyse typischer Digitalisierungshemmnisse und förderwürdiger Anwendungsfälle in Logistik-KMU.
2. Prüfung bestehender Förderinstrumente und Identifikation von Anpassungs- bzw. Bündelungsbedarf für logistikspezifische Anforderungen.
3. Definition klarer Fördergegenstände, Zugangskriterien und Interoperabilitätsanforderungen.
4. Abstimmung mit zuständigen Ressorts, Förderstellen und Abwicklungsstellen zu Finanzierung, Ausgestaltung und administrativ einfachem Zugang.
5. Entwicklung eines logistikspezifischen Förder- und Beratungsmodells mit standardisierten Antrags- und Nachweislogiken.
6. Pilotierung mit ausgewählten Unternehmen und begleitender Evaluierung der tatsächlichen Umsetzungswirkung.
7. Rollout und laufende Weiterentwicklung auf Basis der Ergebnisse und Nachfrage aus der Praxis.

Verantwortliche Akteure und Zielgruppen

	Erledigung der Maßnahme durch	Auswirkung der Maßnahme auf
Politik / Verwaltung	BMIMI, BMAW, zuständige Förder- und Abwicklungsstellen	–
Gemeinde	–	–
Bezirkshauptmannschaft	–	–
Land	–	–

	Erledigung der Maßnahme durch	Auswirkung der Maßnahme auf
Bund	BMIMI (Logistikbezug), zuständige Ressorts und Förderstellen	–
EU	–	–
Interessensvertreter	WKÖ, AK, ÖGB	–
Verbände, Vereine	Branchenverbände, Cluster, Austrian Logistics	–
Logistik- und Transportwirtschaft	–	Logistik- und Transportunternehmen, insbesondere KMU
Verladende Wirtschaft	–	Industrie, Handel, angebundene Auftraggeber
Bevölkerung	–	Beschäftigte in kleinen und mittleren Unternehmen
Sonstige	Beratungsstellen, Technologieanbieter, IT-Dienstleister, Forschungspartner	Betriebsräte, Implementierungspartner, Plattform- und Softwareanbieter

Bewertung

Dimension	Einschätzung	Anmerkungen
Wettbewerbsfähigkeit	positiv	Direkter Hebel für die Modernisierung kleiner und mittlerer Unternehmen und damit für Produktivität, Datenanschlussfähigkeit und Wettbewerbsfähigkeit.
Standortattraktivität	leicht positiv	Unterstützt die Breite des Standorts, besonders im Mittelstand; der Standorteffekt ist vorhanden, aber indirekter als bei Infrastruktur- oder Korridormaßnahmen.
Ökonomische Nachhaltigkeit	positiv	Erleichtert die Umsetzung wirtschaftlich sinnvoller Digitalisierungsprojekte und reduziert Prozesseffizienzen, Medienbrüche und manuelle Aufwände.
Soziale Nachhaltigkeit	leicht positiv	Kann Qualifizierung, bessere Arbeitsorganisation und Entlastung in kleinen Betrieben unterstützen; positive Wirkung hängt aber von begleitender Umsetzung und Kompetenzaufbau ab.
Ökologische Nachhaltigkeit	leicht positiv	Indirekte Umweltwirkungen möglich, etwa durch effizientere Prozesse, geringere Fehlerquoten, bessere Bündelung und weniger Papier- bzw. Leerkilometer.

Dimension	Einschätzung	Anmerkungen
Umsetzungsgeschwindigkeit	mittel	Grundsätzlich gut realisierbar, aber wegen Abstimmung mit Förderlogik, Budget, Zuständigkeiten und LSS-Abgrenzung nicht als sofortiger Quick Win zu sehen.
Investitionskosten	mittel	Erfordert öffentliche Mittel bzw. die zielgerichtete Umschichtung oder Schärfung bestehender Förderinstrumente; bei enger Fokussierung beherrschbar.
Laufende Kosten	mittel	Laufende Mittel für Förderung, Administration und Begleitung sind erforderlich; bei Nutzung bestehender Programme geringer als bei einer völlig neuen Förderschiene.

Sonstige Anmerkungen zur Maßnahme

Die Maßnahme ist inhaltlich stark, muss im Rahmen der LSS aber sauber formuliert werden. Laut Abgrenzung sind grundsätzlich keine neuen, budgetbelastenden Fördermaßnahmen vorgesehen; sinnvoll ist daher vor allem eine logistikspezifische Weiterentwicklung, Bündelung oder Zielschärfung bestehender Förderinstrumente. Genau darin kann der eigentliche Mehrwert liegen: nicht eine breite neue Förderschiene, sondern ein einfach zugänglicher, praxisnaher und interoperabilitätsorientierter Förderzugang für konkrete Logistik-Digitalisierungsvorhaben. Die Maßnahme sollte eng mit Maßnahme 1 verknüpft werden, damit Förderung und Umsetzungsbegleitung zusammenwirken.

Tool zur datenbasierten Ermittlung des Bedarfs an urbanen Lade- und Lieferzonen für Städte und Gemeinden

Ausgangslage / Problemaufriss / Status Quo

Die Planung von Lade- und Lieferzonen in Städten und Gemeinden erfolgt häufig punktuell, nicht standardisiert und ohne ausreichende Datengrundlage. Dadurch entstehen ineffiziente Lösungen, Nutzungskonflikte im öffentlichen Raum und eine unzureichende Berücksichtigung logistischer Anforderungen. Gleichzeitig fehlen vielen Kommunen geeignete Werkzeuge und oft auch das spezifische Know-how, um Lieferverkehre systematisch in Planungs- und Entscheidungsprozesse einzubinden.

Kurzbeschreibung der Maßnahme

Die Maßnahme sieht ein praxistaugliches Werkzeug vor, mit dem Städte und Gemeinden den Bedarf an Lade- und Lieferzonen auf Basis realer Logistknachfrage ermitteln können. Bewertet werden sollen unter anderem Lage, Größe, zeitliche Nutzung, Art der Belieferung und die Wechselwirkungen mit dem öffentlichen Raum. Ziel ist eine nachvollziehbare und bedarfsgerechte Planung statt punktueller Einzelentscheidungen; dafür braucht es ein standardisiertes Tool, geeignete Datengrundlagen sowie eine Einbettung in kommunale Planungs- und Entscheidungsprozesse.

Ziel der Maßnahme

Ziel ist die Bereitstellung eines standardisierten, einfach anwendbaren Tools zur datenbasierten Planung von Lade- und Lieferzonen im urbanen Raum. Dadurch sollen Städte und Gemeinden bessere, nachvollziehbare und logistikgerechte Entscheidungen treffen können. Die Maßnahme soll sowohl die Qualität urbaner Logistik als auch die

Nutzung des öffentlichen Raums verbessern und zugleich einen Beitrag zur Reduktion von Parkkonflikten, Suchverkehren und ineffizienten Lieferabläufen leisten. Dies umfasst konkret folgende Ziele:

- bedarfsgerechte und nachvollziehbare Planung von Lade- und Lieferzonen
- bessere Berücksichtigung realer Liefer- und Logistikprozesse
- Unterstützung von Städten und Gemeinden bei planerischen Entscheidungen
- einfaches, praxistaugliches Werkzeug statt komplexer Speziallösung
- Ausgestaltung auch als Tool für Beschäftigte, für mehr Effizienz und Vermeidung von Unsicherheiten (Falschparken etc.)
- Reduktion von Nutzungskonflikten, Halteproblemen und Suchverkehren
- Einbettung in bestehende kommunale Planungs- und Entscheidungsprozesse

Arbeitsschritte (Vorgehensweise, Meilensteine)

1. Analyse bestehender Planungsansätze, kommunaler Anforderungen und verfügbarer Datenquellen.
2. Definition relevanter Bewertungskriterien, insbesondere Lage, Nutzung, Frequenz, Zeitfenster, Fahrzeugtypen und Wechselwirkungen mit dem öffentlichen Raum.
3. Entwicklung eines standardisierten, praxistauglichen Berechnungs- und Visualisierungstools.
4. Auswahl und Einbindung ausgewählter Pilotstädte bzw. Gemeinden.
5. Pilotanwendung gemeinsam mit Städten, Gemeinden sowie Liefer- und Logistikunternehmen.
6. Schulung und Bereitstellung für kommunale Anwender:innen sowie Einholung von Feedback.
7. Evaluierung, Vereinfachung und Weiterentwicklung mit Fokus auf Umsetzbarkeit und breitere Anwendung.

Verantwortliche Akteure und Zielgruppen

	Erledigung der Maßnahme durch	Auswirkung der Maßnahme auf
Politik / Verwaltung	BMIMI (Koordination)	–
Gemeinde	Städte und Gemeinden, Stadtplanungsämter	Städte und Gemeinden
Bezirkshauptmannschaft	–	–
Land	–	–
Bund	BMIMI	–
EU	–	–
Interessensvertreter	–	–
Verbände, Vereine	<ul style="list-style-type: none"> • kommunale Netzwerke, Branchenverbände • Sozialpartner 	–
Logistik- und Transportwirtschaft	ausgewählte Liefer- und Logistikunternehmen	Logistik- und Transportunternehmen
Verladende Wirtschaft	–	Verlader
Bevölkerung	–	Bevölkerung / Nutzer:innen des öffentlichen Raums
Sonstige	Forschungs- und Planungseinrichtungen, ggf. FFG	Stadt- und Raumplaner:innen

Bewertung

Dimension	Einschätzung	Anmerkungen
Wettbewerbsfähigkeit	leicht positiv	Verbessert die Qualität urbaner Lieferprozesse und kommunaler Standortbedingungen, wirkt aber eher indirekt auf die breite Wettbewerbsfähigkeit.
Standortattraktivität	leicht positiv	Unterstützt attraktivere, funktionsfähigere urbane Standorte und kann kommunale Rahmenbedingungen für Logistik und Wirtschaft verbessern.
Ökonomische Nachhaltigkeit	leicht positiv	Kann ineffiziente Lieferprozesse, Halteprobleme und Planungsfehler reduzieren; der Nutzen hängt jedoch stark von tatsächlicher Anwendung in den Kommunen ab.

Dimension	Einschätzung	Anmerkungen
Soziale Nachhaltigkeit	leicht positiv	Positiv für den Arbeitsalltag von Zusteller:innen und für die Nutzungsqualität des öffentlichen Raums, wenn praktikable Lösungen entstehen.
Ökologische Nachhaltigkeit	leicht positiv	Indirekte Umweltwirkung durch weniger Suchverkehre, bessere Abwicklung und potenziell effizientere urbane Lieferprozesse.
Umsetzungsgeschwindigkeit	mittel	Entwicklung und Pilotierung sind realistisch, breite Anwendung erfordert jedoch kommunale Einbindung, Datenverfügbarkeit und praxistaugliche Vereinfachung.
Investitionskosten	mittel	Aufwand entsteht für Tool-Entwicklung, Datenaufbereitung, Pilotierung und Begleitung, bleibt aber im Vergleich zu Infrastrukturmaßnahmen überschaubar.
Laufende Kosten	mittel	Für Betrieb, Aktualisierung, Betreuung und mögliche Weiterentwicklung des Tools sind laufende Ressourcen erforderlich.

Sonstige Anmerkungen zur Maßnahme

Die Maßnahme ist praxisrelevant, ihr Nutzen hängt jedoch stark davon ab, ob das Tool einfach, verständlich und im kommunalen Alltag tatsächlich einsetzbar ist. In den Kommentaren wurde ausdrücklich davor gewarnt, eine zu theoretische oder zu komplexe Lösung zu entwickeln. Der Fokus sollte daher auf einem niederschweligen, klar umsetzbaren Instrument liegen, das kommunale Planungsbürokratie nicht erhöht, sondern Entscheidungsprozesse verbessert und beschleunigt. Besonders sinnvoll wäre ein begleitender Leitfaden, damit die Ergebnisse zwischen Städten und Gemeinden vergleichbar und umsetzungsfähig werden.

Reservierungssystem für E-Lkw-Ladeinfrastruktur an prioritären Standorten pilotieren

Ausgangslage / Problemaufriss / Status Quo

Der Hochlauf elektrisch betriebener Nutzfahrzeuge in Österreich hat in den letzten Monaten stark an Dynamik aufgenommen. Gleichzeitig werden insbesondere für den Transitverkehr an Korridoren Reservierungssysteme benötigt um verlässlich umsteigen zu können. Verfügbarkeiten, Wartezeiten und Auslastung sind oft nicht transparent oder planbar; zugleich fehlen standardisierte Systeme zur Reservierung von Ladepunkten speziell für den Güterverkehr mit zeitkritischen Prozessen. Ladeinfrastrukturbetreiber arbeiten europaweit an der Entwicklung solcher Systeme. Gleichzeitig drohen ohne koordinierte Lösungen Ineffizienzen, Fragmentierung und eine schlechte Auslastung knapper Infrastruktur.

Kurzbeschreibung der Maßnahme

Die Maßnahme unterstützt proaktiv die europaweit einheitliche Möglichkeit E-LKW Ladepunkte digital zu reservieren. Dies insbesondere an prioritären Standorten wie zum Beispiel Verkehrskorridoren. Ziel ist es, Wartezeiten zu reduzieren, knappe Infrastruktur besser auszulasten und den Hochlauf elektrisch betriebener Nutzfahrzeuge operativ zu unterstützen.

Dafür braucht es technische Standards, eine Buchungslogik, klare Rollen zwischen Betreibern und Nutzern sowie eine belastbare Auswertung des Nutzens. Buchungssysteme für soziale Infrastruktur werden dabei mitgedacht, sie ermöglichen z.B. LKW-Fahrer:innen sicheres Abstellen von LKWs und Schlafen in der Nacht.

Ziel der Maßnahme

Ziel ist, dass sich österreichische Stakeholder sowie auch Österreich als Mitgliedsstaat beim Review-Prozess der AFI-Verordnung aktiv einbringen um europaweit standardisierte Reservierungssysteme voranzutreiben. Dadurch sollen Lade- und Ruhezeiten planbarer, Wartezeiten geringer und vorhandene Kapazitäten besser nutzbar werden.

Darüber hinaus werden von Seiten der ASFINAG, in ihrer aktuell laufenden Konzessionsausschreibung¹, die Möglichkeit E-Ladeinfrastruktur zu reservieren, mitgedacht. Das kann zugleich praktische Erfahrungen für Standardisierung, Skalierung und spätere breitere Einführung liefern.

Konkret umfasst dies folgende Ziele:

- bessere Planbarkeit von Lade- und Ruhezeiten
- Reduktion von Wartezeiten und Suchverkehren
- effizientere Nutzung knapper Ladeinfrastruktur
- Pilotierung an prioritären Korridoren
- offene, standardisierte und interoperable Schnittstellen
- belastbare Auswertung für spätere Skalierung und Standardisierung

Arbeitsschritte (Vorgehensweise, Meilensteine)

1. Einbringen der Notwendigkeit einer europaweit standardisierten Möglichkeit der Reservierung von allen interessierten Stakeholdern noch bis zum 3. August 2026 auf der Have-Your-Say Plattform der europäischen Kommission²
2. Mitarbeit von Infrastrukturbetreibern, Energieversorgern, Logistikunternehmen und IT-/Plattformanbietern in den entsprechenden EU-Gremien (beispielsweise innerhalb des Sustainable Transport Forums)
3. Erfahrungswerte aus bestehenden Projekten miteinbeziehen (bspw. von ASFINAG Standorten)

¹ ots.at/presseaussendung/OTS_20260401_OTSO044/asfinag-vergabeverfahren-fuer-errichtung-und-betrieb-von-e-ladeinfrastruktur-laeuft-erfolgreich

² ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/16672-Review-of-EU-rules-on-alternative-fuels-infrastructure/public-consultation_en

Verantwortliche Akteure und Zielgruppen

	Erledigung der Maßnahme durch	Auswirkung der Maßnahme auf
Politik / Verwaltung	BMIMI	–
Gemeinde	–	–
Bezirkshauptmannschaft	–	–
Land	–	–
Bund	BMIMI, ASFINAG bei Korridoren	–
EU	DG MOVE (AFIR)	AFIR Revision
Interessensvertreter	Gewerkschaft d.h. Beschäftigtenvertreter	–
Verbände, Vereine	Branchenverbände, ggf. bestehende Netzwerke wie BEÖ	–
Logistik- und Transportwirtschaft	Infrastrukturbetreiber, Betreiber:innen von Ladeinfrastruktur, Logistikunternehmen mit E-Lkw-Flotte	Logistik- und Transportunternehmen
Verladende Wirtschaft	–	Verlader
Bevölkerung	–	–
Sonstige	Energieversorger, IT- und Plattformanbieter, Fahrzeughersteller, Forschungseinrichtungen, FFG	Fahrer:innen, Ladepunktbetreiber, Netzbetreiber

Bewertung

Dimension	Einschätzung	Anmerkungen
Wettbewerbsfähigkeit	leicht positiv	Verbessert die Nutzbarkeit neuer Ladeinfrastruktur und unterstützt den operativen Hochlauf von E-Lkw.
Standortattraktivität	positiv	Sichtbarer Beitrag zu zukunftsfähiger Logistikinfrastruktur und zur Positionierung Österreichs bei der Elektrifizierung des Güterverkehrs.
Ökonomische Nachhaltigkeit	leicht positiv	Reduziert Wartezeiten und verbessert die Auslastung knapper Infrastruktur.

Dimension	Einschätzung	Anmerkungen
Soziale Nachhaltigkeit	leicht positiv	Planbare Lade- und Ruhezeiten verbessern potenziell den Arbeitsalltag von Fahrer:innen; zugleich ist mit Buchungs- und Bewegungsdaten sensibel umzugehen.
Ökologische Nachhaltigkeit	leicht positiv	Unterstützt indirekt den Hochlauf elektrisch betriebener Nutzfahrzeuge und kann Suchverkehre sowie unnötige Wartezeiten reduzieren.
Umsetzungsgeschwindigkeit	Mittel	Breite Standardisierung und Skalierung braucht Abstimmung zwischen Betreibern, Technik und Marktakteuren.
Investitionskosten	Mittel	Aufwand für Systementwicklung, Schnittstellen, Integration, Pilotierung und Begleitung ist relevant
Laufende Kosten	niedrig	Kosten sind Teil der Mobilitätsdienstleistung, die von Ladeinfrastruktur-Betreiberseite (CPO's) angeboten wird.

Quellen und Verweise

- Zur Bereitstellung von Ladestationsinformationen gilt es auch die DVO 2022/670 zu beachten: eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/HTML/?uri=CELEX:32022R0670
- Für die LKW Stellplatzinformation wäre DVO 885/2013 zu berücksichtigen: eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/HTML/?uri=CELEX:32013R0885. Diese befindet sich derzeit in Revision. Siehe Anhang zum Implementing Act 2024/7750: eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX%3A32024D06798&qid=1779366128689

Sonstige Anmerkungen zur Maßnahme

Die Maßnahme ist eng mit der Themenstellung Lkw-Routing, Stellplatzinformation und künftiger Infrastrukturplanung verknüpft. In den Kommentaren wurde besonders betont, dass offene und standardisierte Schnittstellen die zentrale Voraussetzung sind und Insellösungen bzw. proprietäre Buchungssysteme vermieden werden müssen. Aus Datenschutzsicht ist relevant, dass Buchungsdaten mit Standort- und Zeitfensterinformationen Bewegungsprofile erzeugen können; diese doppelte Natur als Schutz- und Kontrollinstrument sollte früh mitgedacht werden.

Bundesweit digitale, maschinenlesbare Erfassung von Fahrverboten aufbauen

Ausgangslage / Problemaufriss / Status Quo

Fahrverbote und vergleichbare verkehrsrechtliche Einschränkungen sind für den Güterverkehr hoch relevant, liegen heute aber oft uneinheitlich, verstreut oder nur textuell vor. Dadurch können Routing-, Dispositions- und Vollzugssysteme diese Informationen nur eingeschränkt oder verzögert nutzen. Das führt zu Fehlfahrten, Umwegen, höherem Abstimmungsaufwand und vermeidbaren Vollzugsproblemen.

Kurzbeschreibung der Maßnahme

Die Maßnahme umfasst die österreichweit einheitliche digitale Erfassung von Fahrverboten und deren Bereitstellung in maschinenlesbarer Form für Routing-, Dispositions- und Vollzugssysteme. Ziel ist, dass alle relevanten Akteure (Unternehmen, Navigationsanbieter, Plattformen und Behörden) auf dieselbe aktuelle und standardisierte Datenbasis zugreifen können. Erforderlich sind ein gemeinsames Datenmodell, klare Zuständigkeiten für Pflege und Aktualisierung sowie offene Schnittstellen und Qualitätsanforderungen.

Ziel der Maßnahme

Ziel ist der Aufbau einer verlässlichen, österreichweit einheitlichen und maschinenlesbaren Datengrundlage für Fahrverbote im Güterverkehr. Dadurch sollen Routingqualität, Planbarkeit, Rechtssicherheit und operative Effizienz verbessert werden. Die Maßnahme soll zugleich einen pragmatischen Quick Win mit unmittelbarem Nutzen für Unternehmen, Behörden und digitale Verkehrssysteme schaffen.

Konkret umfasst dies folgende Ziele:

- einheitlicher digitaler Datenstandard für Fahrverbote
- offene Bereitstellung für Routing, Disposition und Vollzug
- bessere Planbarkeit und weniger Fehlfahrten
- höhere Datenqualität und Aktualität
- klare Zuständigkeiten für Pflege und Veröffentlichung
- Anschlussfähigkeit an bestehende Verkehrs- und Routingdateninfrastrukturen

Arbeitsschritte (Vorgehensweise, Meilensteine)

1. Erhebung bestehender Datenquellen, Zuständigkeiten und rechtlicher Kategorien von Fahrverboten auf Bundes-, Landes- und kommunaler Ebene.
2. Definition eines einheitlichen Datenmodells mit standardisierten Attributen, Gültigkeiten, Fahrzeugbezügen und Georeferenzierung.
3. Festlegung klarer Zuständigkeiten für Erfassung, Aktualisierung, Freigabe und Veröffentlichung.
4. Aufbau bzw. Erweiterung einer technischen Bereitstellungslogik mit offenen Schnittstellen für Routing-, Dispositions- und Vollzugssysteme.
5. Pilotierung mit ausgewählten Behörden, Plattformen, Navigations- und TMS-Anbietern.
6. Qualitätssicherung, Monitoring und Korrekturprozesse für laufende Datenpflege etablieren.
7. Österreichweiter Rollout und Anschluss an bestehende digitale Verkehrsreferenz- und Informationssysteme.

Verantwortliche Akteure und Zielgruppen

	Erledigung der Maßnahme durch	Auswirkung der Maßnahme auf
Politik / Verwaltung	BMIMI, zuständige Straßen- und Verkehrsbehörden	–
Gemeinde	Gemeinden und Städte bei lokalen Fahrverboten	Gemeinden und Städte
Bezirkshauptmannschaft	Bezirksverwaltungsbehörden	Bezirksverwaltungsbehörden

	Erledigung der Maßnahme durch	Auswirkung der Maßnahme auf
Land	Landesstraßenverwaltungen, Landesverkehrsbehörden	Länder
Bund	BMIMI, ASFINAG, zuständige Bundesstellen; Graphenintegrations-Plattform GIP ÖV DAT als Verein zum Betrieb der GIP. VAO GmbH als österreichweiter Routenplaner	–
EU	–	–
Interessensvertreter	–	–
Verbände, Vereine	Branchenverbände, Interessenvertretungen, Sozialpartner	–
Logistik- und Transportwirtschaft	–	Logistik- und Transportunternehmen, Disposition, Fahrer:innen
Verladende Wirtschaft	–	Verlader aus Industrie und Handel
Bevölkerung	–	indirekt Anrainer:innen und Verkehrsteilnehmende
Sonstige	Navigationsanbieter, TMS-/Telematikanbieter, Plattformbetreiber, Forschungspartner	Vollzugsorgane, Routing- und Softwareanbieter

Bewertung

Dimension	Einschätzung	Anmerkungen
Wettbewerbsfähigkeit	positiv	Hoher unmittelbarer Nutzen für Routingqualität, Zuverlässigkeit und operative Effizienz im Straßengüterverkehr.
Standortattraktivität	positiv	Verbessert die digitalen Rahmenbedingungen des Logistikstandorts mit einem klar sichtbaren, praxisnahen Nutzen.
Ökonomische Nachhaltigkeit	positiv	Reduziert Fehlfahrten, manuelle Rückfragen und operative Reibungsverluste bei Unternehmen und Behörden.
Soziale Nachhaltigkeit	leicht positiv	Entlastet Disposition und Fahrer:innen durch bessere Planbarkeit und weniger ungeplante Umwege bzw. Konfliktsituationen.

Dimension	Einschätzung	Anmerkungen
Ökologische Nachhaltigkeit	leicht positiv	Weniger Umwege und Fehlfahrten können Emissionen und unnötige Verkehrsleistung reduzieren.
Umsetzungsgeschwindigkeit	rasch	Bei klarer Zuständigkeitsregelung und pragmatischer Pilotierung als rasch umsetzbare Maßnahme realistisch.
Investitionskosten	niedrig	Vor allem Aufwand für Standardisierung, Datenmodell, Schnittstellen und Pilotierung; keine großen physischen Infrastrukturinvestitionen.
Laufende Kosten	mittel	Laufender Aufwand entsteht vor allem für Pflege, Aktualisierung, Qualitätssicherung und Governance der Daten.

Quellen und Verweise

- Hier gilt es die DVO 2022/670 (zur Bereitstellung EU-weiter Echtzeit-Verkehrsinformationssysteme) sowie der NAP im Sinne des novellierten IVS-G zu beachten.
- Verweis auf DVO 2022/670 zu Datenstandards: eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/HTML/?uri=CELEX:32022R0670

Sonstige Anmerkungen zur Maßnahme

Die Maßnahme gehört zu den pragmatischsten und direkt wirksamen Vorhaben, besonders wichtig ist, keinen österreichischen Sonderweg in proprietären Formaten zu schaffen, sondern an bestehende Verkehrs- und Routingdatenlogiken anzuschließen. Erfolgsentscheidend sind offene Schnittstellen, klare Zuständigkeiten und eine verlässliche laufende Datenpflege; genau darin liegt der eigentliche Unterschied zwischen einer bloßen Datensammlung und einer operativ nutzbaren Lösung.

Standardisierte Terminal- Echtzeitdaten aus Pilotterminals bereitstellen

Ausgangslage / Problemaufriss / Status Quo

Terminals sind zentrale Knoten in multimodalen Logistik- und Transportketten, ihre operativen Echtzeitdaten werden aber oft nur lokal genutzt oder nicht in standardisierter Form mit weiteren Akteuren geteilt. Informationen zu Ankunft, Abfahrt, Umschlag, Belegung, Wartezeiten und verfügbaren Kapazitäten liegen dadurch nicht durchgängig für Lieferketten-, Plattform- und Intermodalprozesse vor. Das erschwert Transparenz, Anschlussplanung und die koordinierte Steuerung an kritischen Schnittstellen.

Kurzbeschreibung der Maßnahme

Die Maßnahme zielt auf die standardisierte Bereitstellung von Echtzeitdaten aus Pilotterminals, insbesondere zu Ankunft, Abfahrt, Umschlag, Belegung, Wartezeiten und verfügbaren Kapazitäten. Ziel ist, dass Terminals ihre operativen Daten nicht nur lokal nutzen, sondern als verlässliche Inputgröße für Lieferketten-, Plattform- und Intermodalprozesse bereitstellen. Erforderlich sind ein gemeinsames Ereignis- und Datenmodell, die technische Anbindung geeigneter Terminals sowie klare Regeln zu Datenqualität und Zugriffsrechten.

Ziel der Maßnahme

Ziel ist es, terminalbezogene Echtzeitinformationen als standardisierte und verlässliche Datengrundlage für intermodale Prozesse verfügbar zu machen. Dadurch sollen Anschlüsse besser geplant, Störungen früher erkannt und Knotenprozesse transparenter und effizienter gesteuert werden. Gleichzeitig soll in einem klar abgegrenzten Pilot gezeigt werden, wie Terminaldaten zu einem operativ nutzbaren Baustein multimodaler Digitalisierung werden können.

Konkret umfasst dies folgende Ziele:

- standardisierte Echtzeitdaten zu Ankunft, Abfahrt, Umschlag, Belegung und Kapazitäten
- bessere Transparenz und Anschlussfähigkeit an multimodalen Knoten
- Nutzung als Input für Lieferketten-, Plattform- und Intermodalprozesse
- Pilotierung mit klar definiertem Mindestdatensatz und Ereignismodell
- Regeln zu Datenqualität, Datenzugriff und Datensouveränität
- Anschlussfähigkeit an bestehende Branchenlösungen und weitere Maßnahmen im CL16-Umfeld

Arbeitsschritte (Vorgehensweise, Meilensteine)

1. Auswahl geeigneter Pilotterminals mit hoher Relevanz für multimodale Knoten- und Intermodalprozesse.
2. Definition eines gemeinsamen Mindestdatensatzes und Ereignismodells für terminalbezogene Echtzeitinformationen.
3. Klärung von Datenqualität, Zugriffsrechten, Datensouveränität und Nutzungsregeln zwischen Terminalbetreibern und weiteren Akteuren.
4. Technische Anbindung der Pilotterminals und Entwicklung standardisierter Schnittstellen für die Datenbereitstellung.
5. Einbindung relevanter Nutzergruppen wie Operateure, Logistikunternehmen, Verlader, Plattformanbieter und Infrastrukturakteure.
6. Pilotbetrieb mit laufendem Monitoring zu Datenverfügbarkeit, Nutzbarkeit und operativem Mehrwert.
7. Evaluierung und Ableitung von Empfehlungen für Skalierung, Standardisierung und mögliche Verknüpfung mit weiteren CL16-Maßnahmen.

Verantwortliche Akteure und Zielgruppen

	Erledigung der Maßnahme durch	Auswirkung der Maßnahme auf
Politik / Verwaltung	BMIMI (Koordination)	–
Gemeinde	–	–
Bezirkshauptmannschaft	–	–

	Erledigung der Maßnahme durch	Auswirkung der Maßnahme auf
Land	–	–
Bund	BMIMI, ggf. weitere zuständige Bundesstellen	–
EU	–	–
Interessensvertreter	Sozialpartner	–
Verbände, Vereine	Branchenverbände, Cluster, Austrian Logistics	–
Logistik- und Transportwirtschaft	Terminalbetreiber, Operateure, Infrastrukturakteure, Logistikunternehmen	Logistik- und Transportunternehmen, Operateure, Disposition
Verladende Wirtschaft	–	Verlader aus Industrie und Handel
Bevölkerung	–	–
Sonstige	IT- und Plattformanbieter, Forschungseinrichtungen, Technologiepartner	Infrastrukturbetreiber, TMS-/Plattformanbieter, intermodale Netzwerkpartner

Bewertung

Dimension	Einschätzung	Anmerkungen
Wettbewerbsfähigkeit	positiv	Verbessert Transparenz, Planbarkeit und Effizienz an zentralen Knoten und stärkt damit intermodale und terminalbezogene Prozesse.
Standortattraktivität	leicht positiv	Stärkt multimodale Knoten und Terminals als Standortfaktor, der volle Hebel entsteht aber erst bei breiterer Anwendung über einzelne Piloten hinaus.
Ökonomische Nachhaltigkeit	positiv	Weniger Medienbrüche, bessere Anschlussplanung und höhere operative Transparenz können Reibungsverluste und Abstimmungsaufwand verringern.
Soziale Nachhaltigkeit	neutral	Keine ausgeprägte direkte soziale Wirkung; positive Effekte ergeben sich allenfalls indirekt über transparentere und besser planbare Abläufe.
Ökologische Nachhaltigkeit	leicht positiv	Unterstützt effizientere Intermodalprozesse und kann damit indirekt zur besseren Nutzung multimodaler und potenziell emissionsärmerer Transportketten beitragen.

Dimension	Einschätzung	Anmerkungen
Umsetzungsgeschwindigkeit	mittel	Pilotierung ist realistisch, benötigt aber Abstimmung zu Datenmodell, Zugriffsrechten, Technik und beteiligten Akteuren.
Investitionskosten	mittel	Aufwand entsteht für Schnittstellen, Datenbereitstellung, Integration, Pilotbetrieb und Koordination, bleibt aber im Rahmen eines klar abgegrenzten Piloten beherrschbar.
Laufende Kosten	mittel	Für Betrieb, Datenpflege, Qualitätssicherung und Governance der Datennutzung entstehen laufende Kosten.

Quellen und weiterführende Informationen

- Zur Bereitstellung von Ladestationsinformationen gilt es auch die DVO 2022/670 zu beachten: eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/HTML/?uri=CELEX:32022R0670
- Für die LKW Stellplatzinformation wäre DVO 885/2013 zu berücksichtigen: eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/HTML/?uri=CELEX:32013R0885. Diese befindet sich derzeit in Revision. Siehe Anhang zum Implementing Act 2024/7750: eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX%3A32024D06798&qid=1779366128689

Sonstige Anmerkungen zur Maßnahme

Die Maßnahme ist inhaltlich stark, sollte aber klar als Pilot mit definiertem Mindestdatensatz und klaren Zugriffsregeln formuliert werden. In den Rückmeldungen zeigte sich, dass sie teilweise auch als Baustein von Maßnahme 2 gelesen werden kann; gerade deshalb ist die eigenständige Logik wichtig: Hier geht es um terminalbezogene Echtzeitdaten als Knotenbaustein, nicht um den gesamten digitalen Austausch im Schienengüter- und Kombinierten Verkehr. Erfolgsentscheidend sind daher eine saubere Scope-Definition, klare Regeln zu Datenqualität und Datensouveränität sowie die Auswahl geeigneter Pilotterminals mit hoher operativer Relevanz.

