

Maßnahmenvorschläge zur Logistikstandortstrategie

Themenfeld Innovation & Fortschritt



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: 10. 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.

Innovation und Fortschritt treiben die Transformation der Logistik als dynamisches, technologiegestütztes System. Der Bereich fördert Innovationen welche ganzheitlichen Lösungen für die Zukunft entwickeln. Dabei steht nicht die Einzelmaßnahme im Vordergrund, sondern die strategische Verankerung von Innovationsfähigkeit als Standortfaktor. Innovation verbindet ökologische Ziele mit sozialer Verantwortung und ökonomischer Effizienz, indem sie Inklusion und attraktive Arbeitsplätze sowie nachhaltige Wertschöpfung und Wettbewerbsfähigkeit fördert. Durch die Vernetzung von Forschung und Praxis, die Förderung von Forschungs- und Innovationsvorhaben und die Skalierung erfolgreicher Konzepte wird Österreich als Innovationsstandort für Logistik gestärkt.

Vision

Der Logistikstandort Österreich ist ein innovatives, wirkungsorientiertes System, das seine Maßnahmen konsequent auf die Erreichung der Top-10 der wettbewerbsfähigsten Industrienationen der Welt ausrichtet und zugleich einen agilen Raum für Fortschritt und Anpassung schafft, in dem praxisorientierte Innovationen rasch aufgegriffen, integriert und skaliert werden.

Maßnahmen zielen darauf ab, eine nachhaltige, intermodale und technologisch fortschrittliche Logistik in Österreich zu stärken, indem Schienengüterverkehr, E-Mobilität und innovative Pilotprojekte gezielt ausgebaut und verankert werden. Gleichzeitig unterstützen Automatisierung, KI-Anwendungen sowie gezielte Fördermaßnahmen und

Kontrollsysteme die Entwicklung, Erprobung und breite Umsetzung effizienter, klimafreundlicher Logistiklösungen.

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

Einleitung	3
Stärkung der Bahn in Logistikketten: Explizite Verankerung von Schienengüterverkehr und Intermodalität in der Logistik	6
Reservierbare E-Ladeinfrastruktur: Umsetzung buchbarer Stellplätze für E-Lkw auf dem Straßennetz Österreichs (sowohl hoch- als auch niederrangig).....	13
Logistics Innovations Hub: Etablierung einer Innovations- und Pilotplattform für Logistiklösungen	17
Reallabore und Scale-up-Umgebungen: Umsetzung eines Role-Models für innovative, datengetriebene Logistiklösungen.....	23
Learning Journey Logistics: Durchführung eines Österreichweiten Transferformats für praxisnahe Logistikinnovationen „Best-Practice-Innovationstage“	30
Smart Enforcement: Aufbau eines automatisierten Screening- und Compliancesystems für effiziente Kontrollen im Straßenschwerverkehr	36
Automatisiertes Fahren in der Logistik: Durchführung eines umfassenden Programms zur Erprobung konkreter logistischer Anwendungsfälle	41
Automatisierte und KI-gestützte Logistiksysteme: Schaffung eines Rahmens zur systematischen Nutzung und Integration in der Logistik	48
Fortführung und Ausbau von FTI-Aktivitäten: Förderung von Technologien und Systeminnovationen im Bereich nachhaltiger, multimodaler Transportlogistik	54
Umsetzung innovativer Logistiklösungen: Aufwertung und inhaltliche Weiterentwicklung der „Logistikförderung des Bundes“	58

Stärkung der Bahn in Logistikketten: Explizite Verankerung von Schienengüterverkehr und Intermodalität in der Logistik

Ausgangslage / Problemaufriss / Status Quo

Der Schienengüterverkehr und die Intermodalität sind in der Logistik weiterhin strukturell unterrepräsentiert. Der Umstieg von der Straße auf die Schiene ist häufig unattraktiv, da Fragmentierung, höhere wahrgenommene Kosten, längere Transitzeiten und komplexe Abläufe zusätzliche Hürden schaffen. Intermodale Verkehre erfordern spezialisierte Koordinationsstrukturen, die bislang unzureichend wahrgenommen und genutzt werden.

Der Handlungsbedarf ergibt sich nicht nur aus Klimazielen, sondern zunehmend aus den systemischen Grenzen des Straßengüterverkehrs: Prognosen erwarten bis 2050 ein Wachstum des Güterverkehrs von rund 50 %, während der Straßensektor bereits heute durch Kapazitätsengpässe, Fahrpersonalmangel und steigende Infrastrukturbelastungen konfrontiert ist. Forschungsergebnisse sowie Praxiserfahrungen zeigen, dass vorhandene Potenziale weitgehend ungenutzt bleiben. Zentrale Hemmnisse sind:

- Schwankende Angebotsqualität der Eisenbahnverkehrsunternehmen im intermodalen Schienengüterverkehr
- infrastrukturelle Engpässe und Medienbrüche an Terminals und Knotenpunkten
- Herausforderungen bei der Interoperabilität im grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr
- Zuverlässigkeitsdefizite, wodurch Multimodalität oft nicht mitgedacht oder früh verworfen wird
- Transfer von Forschungsergebnissen in die Praxis nicht immer sichergestellt

Es existiert eine Vielzahl an Instrumenten, Maßnahmen und Austauschformaten, die jedoch nicht systematisch gebündelt sind und daher nur eingeschränkt wahrgenommen und genutzt werden. Instrumente wie der Verlagerungscoach existieren bereits, werden in

der Praxis jedoch kaum flächendeckend genutzt und wahrgenommen. Austauschformate wie die Bundesländertour wurden seit Corona nicht mehr aufgegriffen. Beteiligte Akteure (z. B. SCHIG) sind einzubinden, nicht wegen ihrer institutionellen Verankerung, sondern um bestehende Kompetenzen sichtbar und wirksam zu machen.

Kurzbeschreibung der Maßnahme

Auf Basis der Ausgangssituation ergibt sich ein konkreter Handlungsauftrag auf drei Ebenen:

- 1. Innovationen verkehrsträgerübergreifend integrieren**
Innovationen sollen konsequent über alle Verkehrsträger hinweg gedacht und in bestehende Transportketten eingebunden werden, statt wie bisher überwiegend innerhalb einzelner Systeme zu verbleiben. Konkret bedeutet das: die koordinierte Einbindung von Akteuren aus Straße, Schiene, Binnenwasserstraße sowie Terminal- und Hafenbetrieb in gemeinsame Entwicklungs- und Erprobungsformate, mit dem Ziel, Schnittstellenprobleme dort zu lösen, wo sie operativ tatsächlich entstehen. Ziel ist nicht die Entwicklung neuer Insellösungen, sondern die Integration und Skalierung von Ansätzen, die bereits erprobt sind, durch strukturierte Kooperationsformate, gemeinsame Pilotprojekte und einen aktiven Wissenstransfer zwischen Forschung und Praxis. Weiters, wird auf EU-Ebene aktiv die Harmonisierung regulatorischer Rahmenbedingungen im grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr vorangetrieben und Österreich dabei als strategischer Vorreiter innerhalb der EU positioniert.
- 2. Verlagerungspotenziale systematisch identifizieren und Unternehmen sowie Logistikdienstleister begleiten**
Es braucht eine forschungsbasierte und quantitative Analyse verlagerungsfähiger Gütergruppen und Relationen entlang relevanter Korridore. Aufbauend darauf sollen Unternehmen im Kontinentalverkehr, die bislang ausschließlich die Straße nutzen, aktiv adressiert und durch einen gestärkten und sichtbaren Verlagerungcoach entlang des gesamten Prozesses begleitet werden – von der Potenzialanalyse über die Entwicklung intermodaler Konzepte bis zur betrieblichen Umsetzung. Dies schafft Best-Practice Beispiele als Multiplikator für den Intermodalverkehr.
- 3. Politische Maßnahmen evidenzbasiert steuern und bestehende Aktivitäten evaluieren**
Ein belastbarer Rahmen zur Wirkungsabschätzung politischer Maßnahmen ist notwendig, damit bereits gesetzte Maßnahmen zur Förderung des

Intermodalverkehrs (bspw. Infrastrukturprojekte, Betriebsbeihilfen, Förderungen oder regulatorische Maßnahmen) zielgerichtet und wirksam eingesetzt werden können. Dazu gehört die systematische Evaluierung bisheriger Maßnahmen auf ihre tatsächliche Verlagerungswirkung hin. Verhaltensbasierte Modellierungsansätze auf Unternehmensebene auf Korridorebene, ermöglichen es, sowohl individuelle Verlagerungsbereitschaft als auch aggregierte Netzwirkungen abzubilden und politische Instrumente dort zu priorisieren, wo Verlagerung tatsächlich möglich und wirtschaftlich tragfähig ist.

Ziel der Maßnahme

Ziel ist es, Schienengüterverkehr und Intermodalität durch drei konkrete Hebel stärker im Logistikstandort zu verankern: die verkehrsträgerübergreifende Integration von Innovationen entlang bestehender Transportketten, die systematische Identifikation von Verlagerungspotenzialen und gezielte Unternehmensbegleitung sowie eine evidenzbasierte Steuerung und Evaluierung verkehrspolitischer Instrumente, um Österreich als wettbewerbsfähigen, resilienten und klimafitten Logistikstandort weiterzuentwickeln. Kernbestandteile sind:

- Ausbau der Infrastrukturkapazitäten sowie der Rahmenbedingungen zur Fahrplangestaltung (u.a. EU-Kapazitätsmanagementverordnung) um Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit zu verbessern
- Aktive Positionierung Österreichs auf EU-Ebene um regulatorische Fragmentierung zu harmonisieren
- stärkere Integration von Innovationen entlang multimodaler Transportketten
- Reduktion von Reibungsverlusten an Schnittstellen
- schnellere Überführung von Pilotprojekten in den Regelbetrieb
- systematische Identifikation verlagerungsfähiger Gütergruppen und Relationen
- gezielte Begleitung von Verladern bei intermodalen Transportkonzepten
- Aufbau eines evidenzbasierten Rahmens zur Wirkungsabschätzung politischer Maßnahmen

Arbeitsschritte (Vorgehensweise, Meilensteine)

- 1. Schritt 1: Systemanalyse und Priorisierung (Jahr 1)**

Analyse bestehender regulativer und monetärer KV-Maßnahmen, Identifikation von Schnittstellendefiziten entlang relevanter TEN-T Korridore sowie verlagerungsfähiger Gütergruppen und Relationen auf Basis von Kostenvergleichen Straße vs. intermodal.

Meilenstein: Abschlussbericht mit priorisierten Handlungskorridoren (Q4 Jahr 1).
- 2. Schritt 2: Kooperation und Wissenstransfer (Jahr 1–2)**

Stärkung bestehender Netzwerke und Aufbau strukturierter Kooperations- und Austauschformate (Industrie, Logistik, EVU, Terminals, Infrastruktur, Forschung, Sozialpartner), inklusive systematischer Erhebung von Anforderungen der verladenden Wirtschaft (Kosten vs. Laufzeiten) und Transfer von Forschung in die Praxis.

Meilensteine: Erstes Netzwerktreffen mit Arbeitsagenda (Q2 Jahr 1); Etablierung mindestens eines regelmäßigen Austauschformats (Q2 Jahr 2).
- 3. Schritt 3: Pilotprojekte und Unternehmensbegleitung (Jahr 2–3)**

Gezielte Begleitung von Unternehmen (Verlagerungcoach) zur Analyse von Verlagerungspotenzialen, Entwicklung intermodaler Konzepte und Umsetzung von Pilotprojekten auf priorisierten Relationen; systematische Dokumentation und Aufbereitung als Success Stories.

Meilensteine: Mindestens drei Unternehmensbegleitungen abgeschlossen (Q2 Jahr 2); Start eines Pilotprojekts (Q4 Jahr 2); Transfer und Erfahrungsbericht (Q2 Jahr 3).
- 4. Schritt 4: Wirkungsabschätzung und Politikempfehlungen (ab Jahr 2)**

Entwicklung und Anwendung eines methodisch fundierten Modells zur ex ante und ex post Evaluierung der Wirkung von Förder- und Regulierungsinstrumenten (z. B. Betriebsbeihilfen, Terminalförderungen) und Ableitung evidenzbasierter Empfehlungen zur Weiterentwicklung des Instrumentariums. Methodische Vorarbeiten hierfür liegen zB am Logistikum der FH Oberösterreich bereits vor und können als Grundlage für eine zügige Projektumsetzung dienen.

Meilenstein: Nutzung des Modells zur Folgenabschätzung politischer Maßnahmen

Evaluierungsbericht mit Politikempfehlungen auf Basis von Hebelwirkungen (Jahr 2–3).
- 5. Schritt 5: Skalierung und Monitoring (ab Jahr 2)**

Überführung bewährter Pilotlösungen in den Regelbetrieb, institutionelle Verankerung erfolgreicher Kooperationsformate und Aufbau eines kontinuierlichen Monitorings anhand des Wirkungsmodells der Verlagerungswirkung auf Korridorebene.

Meilensteine: Monitoringrahmen operativ (Q2 Jahr 2); mindestens eine Pilotlösung im Regelbetrieb (Q4 Jahr 3); erster Monitoringbericht (Q4 Jahr 4).

Verantwortliche Akteure und Zielgruppen

	Erledigung der Maßnahme durch	Auswirkung der Maßnahme auf
Politik / Verwaltung	–	–
Gemeinde	–	–
Bezirkshauptmannschaft	–	–
Land	–	–
Bund	BMIMI	–
EU	Europäisches Parlament, Rat und Kommission	Harmonisierung im grenzüberschreitenden intermodalen Verkehr
Interessensvertreter	Sozialpartner	–
Verbände, Vereine	–	Combinet, UIRR, ProDanube
Logistik- und Transportwirtschaft	<ul style="list-style-type: none"> • Logistikunternehmen, EVU, Intermodaloperateure, Terminalbetreiber • Spediteure 	–
Verladende Wirtschaft	Industrieunternehmen	–
Bevölkerung	–	–
Sonstige	Infrastrukturbetreiber, Terminal- und Hafenbetreiber, Forschungseinrichtungen, Mobilitätslabore	–

Bewertung

Dimension	Einschätzung	Anmerkungen
Wettbewerbsfähigkeit	positiv	Reduktion von Schnittstellenverlusten und Systemfragmentierung stärkt die Wettbewerbsfähigkeit intermodaler Transportketten gegenüber dem Straßengüterverkehr; Verladende Industrie profitieren von verbesserten und wirtschaftlich tragfähigeren Alternativen.
Standortattraktivität	positiv	Stärkung Österreichs als innovationsfreundlichen Logistikstandort mit funktionierenden multimodalen Korridoren; mittelbare Wirkung auf Investitionsentscheidungen.
Ökonomische Nachhaltigkeit	neutral	Evidenzbasierte Ausrichtung von Förderinstrumenten erhöht die Effizienz des eingesetzten Budgets; Verlagerung auf Schiene und Wasserstraße reduziert externe Kosten langfristig.
Soziale Nachhaltigkeit	neutral	Sicherung und Qualifizierung von Fachkräften durch Wissenstransfer und Bewusstseinsbildung; indirekte Wirkung auf Arbeitsbedingungen in der Transportwirtschaft.
Ökologische Nachhaltigkeit	Sehr positiv	Verlagerung von Güterverkehren auf Schiene und Binnenwasserstraße reduziert THG-Emissionen, Lärm und Flächenverbrauch; Wirkung skaliert mit Umsetzungstiefe.
Umsetzungsgeschwindigkeit	Rasch	Erste Analyseschritte und Netzwerkformate kurzfristig realisierbar; Pilotprojekte und Wirkungsevaluierung erfordern 2–3 Jahre Vorlauf.
Investitionskosten	Hoch	Primär Personal- und Forschungskosten; Infrastrukturinvestitionen im Rahmen dieser Maßnahme erforderlich
Laufende Kosten	mittel	Adaptierung und Instandhaltung der Infrastruktur

Quellen und weiterführende Informationen

- Beil, D., Putz-Egger, L.-M., Sys, C., Roorda, M.J.: Assessing the acceptance of modal shift policy among shippers and logistics providers. *Transport Policy*, vol. 166, 148–165 (2025). doi: 10.1016/j.tranpol.2025.03.010
- Beil, D., Putz-Egger, L.-M.: Herausforderungen des Intermodalverkehrs in Österreich (2025)
- BMK: Strategie für den Unbegleiteten Kombinierten Verkehr in Österreich (UKV-Strategie) (2021)
- BMK: Strategiekonzept für den unbegleiteten Kombinierten Verkehr in Österreich (2025)
- Sallnäs, U., Rogerson, S., Santén, V.: Trusting the power: Facilitating a modal shift in relationships between shippers and logistics service providers. *Research in Transportation Business & Management*, vol. 45, 100864 (2022). doi: 10.1016/j.rtbm.2022.100864
- Takman, J., Gonzalez-Aregall, M.: Public policy instruments to promote freight modal shift in Europe: evidence from evaluations. *Transport Reviews*, vol. 44, 612–633 (2024). doi: 10.1080/01441647.2023.2279219
- Zeitler, M.: Internationale Kommunikation zwischen Eisenbahninfrastrukturbetreibern : „Kommunikationsprobleme und sprachliche Barrieren“. Masterarbeit, FH St. Pölten, 2013.
- Matsaev, M.: Einheitliche Eisenbahnsprache in Europa in Bezug auf den Ausbau von ETCS Level 2. Bachelorarbeit. (2023)
- Moysiadis, K.: Einheitliche Eisenbahn-Betriebssprache in Europa: Eine Untersuchung von Chancen, Risiken und Auswirkungen. Bachelorarbeit. (2023)

Reservierbare E-Ladeinfrastruktur: Umsetzung buchbarer Stellplätze für E-Lkw auf dem Straßennetz Österreichs (sowohl hoch- als auch niederrangig)

Ausgangslage / Problemaufriss / Status Quo

Aktuell sind auf dem hochrangigen und dem niederrangigen Straßennetz keine ausreichende Zahl an reservierbaren Lademöglichkeiten für E-Lkw vorhanden. Dies ist die Voraussetzung dafür, um weite Strecken effizient und planbar zurückzulegen.

Kurzbeschreibung der Maßnahme

E-Lkw (3,5 bis >40 Tonnen) benötigen eine zuverlässige und planbare Möglichkeit, Strom zu laden, sowohl zu Tages- als auch zu Nachtzeiten. Dementsprechend ist die Schaffung von reservierbaren Parkplatzsystemen mit Lademöglichkeiten als mehrsprachige Smartphone-App sowie Desktop-Anwendung unabdingbar, und zwar sowohl am hochrangigen als auch am niederrangigeren Straßennetz in Österreich. Dementsprechend sollen europaweit einheitliche Möglichkeiten unterstützt werden um E-Lkw-Ladepunkte digital zu reservieren. Ergänzend zur Reservierungsoption sollten – möglicherweise auch zu einem späteren Zeitpunkt – die Zahlungsmodalitäten für die Aufladung inklusive der Registrierung der Vertragsmodalitäten ermöglicht werden.

Ziel der Maßnahme

Schaffung einer Buchungsplattform für E-Lademöglichkeiten am gesamten Straßennetz und an unterschiedlichsten Ladeorten unabhängig davon, wer diese Standorte betreibt. Kennzeichnungen bzw. Vorrichtungen vor Ort sind notwendig, dass die Abstellplätze nur

durch Reservierung nutzbar sind. Voraussetzung dafür ist ein System für Tag (Schnellladen) und Nacht (Langsamladen), das unterschiedliche Anforderungen hinsichtlich der Anforderungen zur Ladegeschwindigkeit zusammenführt.

- Planbare Erhöhung der Reichweiten von E-Lkw 3,5 bis >40 Tonnen
- Reduzierung des CO₂-Ausstoßes aufgrund höherer Reichweiten
- Reduzierung von Einstiegsbarrieren in CO₂-freie Transporte

Arbeitsschritte (Vorgehensweise, Meilensteine)

- Schritt 1: Identifizierung der Federführung, relevanten Projektpartner und Festlegung des Budgets
- Schritt 2: Abgleich mit dem Stand der EU-Planungen zur Intelligente-Verkehrssysteme-Anwendung
- Schritt 3: Einholung von Vergleichsangeboten und Projektbeauftragung
- Schritt 4: Umsetzung

Verantwortliche Akteure und Zielgruppen

	Erledigung der Maßnahme durch	Auswirkung der Maßnahme auf
Politik / Verwaltung	–	–
Gemeinde	–	–
Bezirkshauptmannschaft	–	–
Land	Verkehrsreferent:innen der Bundesländer	–
Bund	BMIMI	–
EU	DG MOVE (AFIR)	AFIR-Revision
Interessensvertreter	Sozialpartner	–
Verbände, Vereine	BVL, VNL, IV, ZV, AustriaTech	–
Logistik- und Transportwirtschaft	ASFINAG	Nationale/internationale Kunden und Partner:innen
Verladende Wirtschaft	–	Nationale/internationale Kunden und Partner:innen
Bevölkerung	–	Potentielle Arbeitnehmer:innen

	Erledigung der Maßnahme durch	Auswirkung der Maßnahme auf
Sonstige	Energieversorgungsunternehmen, Ladestationsbetreiber, STELE, Stromnetzbetreiber, E-Control (Betreiber Ladestellenverzeichnis)	Standortagentur des Bundes

Bewertung

Dimension	Einschätzung	Anmerkungen
Wettbewerbsfähigkeit	Positiv	Mit der Attraktivierung der Nutzung von E-Lkw kommt es zu einer Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit jener Transportunternehmen, die E-Fahrzeuge einsetzen
Standortattraktivität	Positiv	Bessere Planbarkeit von Ladevorgängen wirkt sich positiv auf den Standort aus
Ökonomische Nachhaltigkeit	Positiv	Reduzierte Wartezeiten an Ladestellen bringen einen ökonomischen Vorteil für E-Lkw
Soziale Nachhaltigkeit	Positiv	Deutliche Erleichterung für die Arbeit von Berufskraftfahrer:innen von E-Lkw
Ökologische Nachhaltigkeit	Positiv	Attraktivierung des Einsatzes von E-Lkw im Vergleich zu Lkw mit Verbrennungsmotoren
Umsetzungsgeschwindigkeit	Mittel	–
Investitionskosten	Niedrig	–
Laufende Kosten	Niedrig	–

Quellen und weiterführende Informationen

- Best Practice Beispiel: Zertifizierte Parkplätze mit Reservierung und Aufladeinfrastruktur und weitere Einrichtungen für Fahrer:innen und Unternehmer: [ESPORG](#)
- **Rechtliche Grundlage:** [EU-RL Einführung intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr und für deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern](#) sowie [IVS-Gesetz](#) in der geltenden Fassung
- **Bereitstellung von Ladestationsinformationen:** [Delegierte Verordnung \(EU\) 2022/670](#)
- **Relevanz für Lkw Stellplatzinformationen:** [Delegierte Verordnung \(EU\) Nr. 885/2013](#). Derzeit in Revision (siehe Anhang zum [Implementing Act 2024/7750](#))

- Austria-Tech: [FAQs zur IVS-Richtlinie » AustriaTech](#)
- ASFINAG-[Rastanlagensuche](#)

Sonstige Anmerkungen zur Maßnahme

Sollte dieser Vorschlag im Umsetzungsprozess aufgegriffen werden, ist eine enge Abstimmung mit dem Themenfeld „Digitalisierung und Daten“ vorzunehmen.

Logistics Innovations Hub: Etablierung einer Innovations- und Pilotplattform für Logistiklösungen

Ausgangslage / Problemaufriss / Status Quo

Bestehende Mobilitätslabore verfügen über etablierte Netzwerke, internationale Sichtbarkeit und umfassende Erfahrung in der Umsetzung von Innovationsprojekten. Allerdings werden diese Strukturen aktuell nicht systematisch als zentrale Umsetzungsplattform genutzt. Innovationen verbleiben häufig in Pilotphasen, Skalierungspotenziale bleiben ungenutzt und es entstehen Reibungsverluste durch parallele Aktivitäten. Gleichzeitig besteht ein wachsender Bedarf, Innovationen rasch in die Anwendung zu bringen und Hemmnisse systematisch zu identifizieren.

Kurzbeschreibung der Maßnahme

Die Maßnahme baut gezielt auf bestehenden, etablierten Mobilitätslaboren mit Logistikfokus auf und entwickelt diese zu einer schlagkräftigen Umsetzungsstruktur weiter. Durch Nutzung vorhandener Kompetenz, Erfahrung und Netzwerke werden Reibungsverluste minimiert. Bestehende Strukturen werden gestärkt, vernetzt und als zentraler Umsetzungsknoten positioniert, der Innovationen testet, validiert und skaliert. Dabei übernimmt ein Innovation Hub die Funktion einer zentralen Anlaufstelle, eines Multiplikators und Katalysators für Innovationen, indem er Themen strukturiert aufgreift, weiterentwickelt und Akteure gezielt vernetzt. Im Unterschied dazu dienen Reallabore der praxisnahen Erprobung konkreter Technologien und Lösungen unter realen Betriebsbedingungen und bilden damit die operative Test- und Validierungsebene innerhalb des Gesamtsystems.

Um bestehende Umsetzungslücken gezielt zu schließen, wird innerhalb des Innovation Hubs ein spezifisches Unterstützungsangebot für Startups – insbesondere im Logistikbereich – etabliert. Dieses umfasst praxisnahe Begleitung bei der Überführung von Prototypen in marktfähige Lösungen, Zugang zu Testumgebungen und Daten,

Unterstützung bei regulatorischen Fragestellungen sowie gezielte Vernetzung mit potenziellen Anwendern, Investoren und öffentlichen Akteuren. Dadurch werden strukturelle Hürden in der Implementierungsphase reduziert und die Erfolgswahrscheinlichkeit von Innovationen im operativen Einsatz signifikant erhöht.

Ziel der Maßnahme

Ziel ist es, eine leistungsfähige Umsetzungsstruktur zu schaffen, die Innovationen schneller in die Praxis bringt und einen starken Hebel für den Standort erzeugt. Durch Nutzung etablierter Mobilitätslabore werden Effizienz gesteigert, Geschwindigkeit erhöht und nachhaltige Innovationsdynamik ermöglicht. Die Aufgaben des Innovation Hubs werden klar formuliert, transparent dargestellt und gemeinsam über alle Ebenen hinweg aktiv sichtbar gemacht („ins Licht gestellt“), um Orientierung zu schaffen, Vertrauen zu stärken und die Mobilitätslabore als zentralen Zugangspunkt für Innovationen wirksam zu positionieren.

- Etablierung eines zentralen Innovation Hubs als Anlaufstelle, Multiplikator und Katalysator für die strukturierte Entwicklung und Vernetzung von Innovationen
- Beschleunigte Überführung von Innovationsideen in reale Anwendungen durch die gezielte Verzahnung von Innovation Hub und Reallaboren
- Systematische Skalierung erfolgreicher Lösungen durch klar definierte Umsetzungs- und Transfermechanismen
- Reduktion von Reibungsverlusten und effizientere Nutzung bestehender Kompetenzen, Netzwerke und Infrastrukturen im Logistiksystem
- Gezielte Stärkung der Kommunikation und Sichtbarkeit der Mobilitätslabore (Logistics Innovation Lab Austria), um diese als standardisierte Anlaufstelle für Innovationen aus Forschung und Startups zu etablieren und den Zugang zu bestehenden Test- und Umsetzungsmöglichkeiten zu erleichtern
- Aufbau einer standardisierten Plattform zur Sichtbarmachung, Bewertung und Weiterentwicklung von Innovationsprojekten sowie als Qualitätssignal für Unternehmen (Innovation Lab als „Qualitätssiegel“)

Arbeitsschritte (Vorgehensweise, Meilensteine)

- **Schritt 1 Einrichtung und Bestandsanalyse:** Erhebung und Sichtbarmachung bestehender Kompetenzen, Infrastrukturen und Initiativen sowie Stärkung des Commitments zur Nutzung vorhandener Mobilitätslabore inklusive Sicherstellung einer langfristigen Finanzierung zur nachhaltigen Absicherung der Aktivitäten sowie Prüfung von Synergien zwischen dieser Maßnahme und Maßnahme „Reallabore und Scale-up-Umgebungen“, um Redundanzen zu vermeiden und bestehende Kompetenzen von Beginn an komplementär und effizient weiterzuentwickeln und fortzuführen.
- **Schritt 2 Entwicklung des Arbeitsprogramms (Schwerpunkte, Maßnahmen, Prozesse):** Klare Definition von Themen, Rollen und Aufgaben des Innovation Hubs sowie abgestimmte Kommunikation zur gemeinsamen Nutzung bestehender Kapazitäten.
- **Schritt 3 Begleitung ausgewählter Startups und Projekte** sowie Umsetzung messbarer Pilotprojekte – Nutzung der Mobilitätslabore als Qualitätslabel und Validierungsinstanz zur strukturierten Prüfung, Weiterentwicklung und Skalierung von Innovationen.
- **Schritt 4 Ökosystem der digitalen Logistik:** Aufbau und Weiterentwicklung von Entwicklungs- und Testumgebungen sowie bessere Koordination und Kommunikation vorhandener Kompetenzen zur gemeinsamen Nutzung bestehender Strukturen.
- **Bündelung von Forschung, Anwendungsbedarf und Umsetzungskompetenz** durch eine klar ausgestattete Struktur zur gezielten Zusammenführung von Fragestellungen, Ressourcen und Prioritäten.
- **Verstetigung von Know-how und Aufbau von Kompetenzstrukturen** durch Aufbau nachhaltiger Kompetenzstrukturen, um Wissen langfristig zu sichern und fragmentierten Wissensaufbau zu vermeiden.
- **Stärkung von Dialog und Netzwerkstrukturen** zur besseren Vernetzung von Forschung, Wirtschaft und Anwendung sowie zur koordinierten Nutzung vorhandener Kompetenzen und Infrastrukturen.

Verantwortliche Akteure und Zielgruppen

	Erledigung der Maßnahme durch	Auswirkung der Maßnahme auf
Politik / Verwaltung	BMIMI, Stadt Wien (MA18, MA23, MA46), Bundesländer, Wirtschaftsagentur Wien, FFG, aws	Bessere Wirksamkeit öffentlicher Innovationsförderung, schnellere Umsetzung von Pilotprojekten, verbesserte Entscheidungsgrundlagen für Logistik- und Mobilitätsplanung
Gemeinde	Städte und Gemeinden, z.B. Stadt Wien, Graz, Linz	Erleichterte Umsetzung lokaler Pilotprojekte (z. B. Mikro-Hubs, Ladezonen), bessere Abstimmung mit Stadtentwicklung
Bezirkshauptmannschaft	–	Klarere und effizientere Genehmigungsprozesse für Testfelder und neue Logistiklösungen
Land	Stadt Wien, Niederösterreich und Co (alle Bundesländer)	Stärkung regionaler Innovationsökosysteme und bessere Nutzung bestehender Strukturen, Positionierung Wiens als führender Standort für urbane Logistik- und Mobilitätsinnovation
Bund	BMIMI, FFG	–
EU	Europäische Kommission (DG MOVE, DG RTD), Programme Horizon Europe, CEF Transport	Höherer Impact von Fördermitteln durch bessere Überführung von Forschung in Anwendung
Interessensvertreter	WKO (Bundessparte Transport & Verkehr)	Stärkere Einbindung österreichischer Akteure in europäische Innovationsprogramme
Verbände, Vereine	IV, Handelsverband	Bessere Vernetzung von Unternehmen, stärkere Einbindung in Innovationsprozesse
Logistik- und Transportwirtschaft	Speditionen, Logistiktechnologie Unternehmen, EVUs, Terminals, Startups	Zugang zu Testumgebungen, Validierung neuer Technologien, Effizienzsteigerung
Verladende Wirtschaft	Lebensmitteleinzelhandel, KEP, Industrie,	Verbesserte Planbarkeit, nachhaltigere und effizientere Lieferketten
Bevölkerung	indirekt	Verbesserte Versorgungsqualität, geringere Emissionen, effizientere urbane Logistik

	Erledigung der Maßnahme durch	Auswirkung der Maßnahme auf
Sonstige	thinport VIENNA, AIT Austrian Institute of Technology, Fraunhofer Austria, FH des BFI Wien, TU Wien, Start-ups (z. B. MOTIC, Terraformer)	Bessere Sichtbarkeit, koordinierter Zugang zu Testumgebungen, Skalierung von Innovationen, langfristige Sicherung von Know-how

Bewertung

Dimension	Einschätzung	Anmerkungen
Wettbewerbsfähigkeit	positiv	Stärkt die Innovationsfähigkeit der Logistikbranche durch strukturierte Validierung, schnellere Markteinführung neuer Lösungen und bessere Vernetzung von Forschung und Wirtschaft.
Standortattraktivität	positiv	Positioniert Österreich bzw. Wien als sichtbaren Test- und Innovationsstandort für Logistik- und Mobilitätstechnologien und erhöht die Attraktivität für Start-ups, Investoren und internationale Unternehmen.
Ökonomische Nachhaltigkeit	positiv	Effizientere Nutzung bestehender Infrastrukturen und Fördermittel sowie höhere Erfolgswahrscheinlichkeit von Innovationen durch strukturierte Begleitung und Skalierung.
Soziale Nachhaltigkeit	leicht positiv	Verbesserte Zusammenarbeit zwischen Forschung, Wirtschaft und öffentlicher Hand; neue Innovations- und Beschäftigungsperspektiven im Bereich digitaler und nachhaltiger Logistik.
Ökologische Nachhaltigkeit	positiv	Beschleunigte Umsetzung effizienterer und emissionsärmerer Logistiklösungen (z. B. alternative Antriebe, optimierte Lieferketten, digitale Systeme).
Umsetzungsgeschwindigkeit	rasch	Aufbau erfolgt auf bestehenden Mobilitätslaboren und Netzwerken, wodurch schnelle operative Wirkung möglich ist.
Investitionskosten	niedrig	Fokus auf Nutzung und Weiterentwicklung vorhandener Strukturen reduziert initiale Investitionsbedarfe.
Laufende Kosten	mittel	Erforderlich sind kontinuierliche Koordination, Netzwerkmanagement, Kommunikationsmaßnahmen sowie Betreuung von Projekten und Pilotvorhaben.

Quellen und weiterführende Informationen

- fti-mobilitaetswende.at/de/artikel/mobilitaetslabore
- thinkportvienna.at

Sonstige Anmerkungen zur Maßnahme

Bestehende Mobilitätslabore zeigen, dass strukturierte Betreuung ein zentraler Erfolgsfaktor für Projekte und Startups ist. Sie fungieren als Coach und Sparringspartner entlang des gesamten Innovationsprozesses – von der Weiterentwicklung der Idee über Realtests bis hin zu Marktpositionierung und Skalierung.

Beispiele sind das elektrische Logistikfahrzeug MOTIC-Cargobeast, das sich nach mehrjähriger Entwicklung im Markteintritt befindet, sowie Startups wie Terraformer, die digitalen Lösungen zur Steigerung der Energieeffizienz in Industrie und Logistik entwickeln. Die Einbindung in ein Mobilitätslabor unterstützt insbesondere Validierung, Pilotierung, Vernetzung, Sichtbarkeit und Skalierung von Innovationen, etwa auch im Kontext autonomer Systeme.

Gleichzeitig besteht eine enge Verknüpfung zur Maßnahme „Reallabore und Scale-up-Umgebungen“, da Logistics Innovation Labs auf geeignete Testumgebungen angewiesen sind. Die Kombination beider Maßnahmen ermöglicht eine durchgängige Entwicklung von der Innovation bis zur realen Anwendung und stärkt die internationale Attraktivität des Standorts.

Reallabore und Scale-up-Umgebungen: Umsetzung eines Role-Models für innovative, datengetriebene Logistiklösungen

Ausgangslage / Problemaufriss / Status Quo

Im Logistiksektor werden zahlreiche innovative Lösungen entwickelt, erreichen jedoch oft nicht den breiten Einsatz im realen Betrieb. Viele Projekte verbleiben im Pilotstadium, da niederschwellig zugängliche, praxisnahe Testumgebungen fehlen, in denen Innovationen rasch und mit geringen Eintrittsbarrieren erprobt werden können.

Während Innovation Hubs als Anlaufstelle, Impulsgeber und Vernetzungsplattform fungieren und die strukturierte Entwicklung von Innovationsthemen unterstützen, fehlt es an Reallaboren, die eine unkomplizierte und zugleich systematische Erprobung unter realen Betriebsbedingungen ermöglichen. Genehmigungsprozesse, Datenzugänge und betriebliche Rahmenbedingungen sind häufig komplex und nicht ausreichend standardisiert, wodurch die Umsetzung zusätzlich verzögert wird.

Der Status quo ist daher durch eine strukturelle Lücke zwischen Innovationsentwicklung (Innovation Hub) und praktischer Anwendung im Realbetrieb (Reallabor) geprägt. Dies führt dazu, dass Investitionen weniger wirksam sind und vorhandene Innovationspotenziale nicht ausreichend genutzt werden.

Kurzbeschreibung der Maßnahme

Die Maßnahme sieht den Aufbau eines koordinierten Systems von Reallaboren an zentralen logistischen Knotenpunkten vor, die als niederschwellig zugängliche Testumgebungen für Innovationen dienen. Während Innovation Hubs primär die Entwicklung, Strukturierung und Vernetzung von Innovationsthemen unterstützen, liegt

der Fokus der Reallabore auf der operativen Erprobung unter realen Betriebsbedingungen.

Unternehmen – insbesondere KMU und Start-ups – erhalten die Möglichkeit, neue Technologien, Prozesse und Geschäftsmodelle rasch, praxisnah und mit reduziertem Risiko zu testen, zu validieren und weiterzuentwickeln. Ein klar definierter Scale-up-Mechanismus stellt sicher, dass erfolgreiche Pilotprojekte systematisch in die Anwendung überführt werden können. Ergänzend werden standardisierte Prozesse für Genehmigung, Testbetrieb und Roll-out etabliert sowie KPI-basierte Bewertungssysteme eingesetzt, um Wirkung messbar zu machen und eine effiziente, skalierbare Umsetzung zu gewährleisten.

Internationale Beispiele zeigen die strategische Bedeutung langfristig angelegter Test- und Entwicklungsstandorte. So wurde beispielsweise im Hafen Antwerpen-Brügge auf einer rund 88 Hektar großen Fläche des ehemaligen General-Motors-Areals der NextGen District als Cluster für Start-ups und Unternehmen im Bereich Kreislaufwirtschaft entwickelt. Das Projekt umfasst neben Unternehmensansiedlungen auch den Aufbau eines Forschungscampus und ist langfristig ausgelegt, da die beteiligten Unternehmen teilweise in kostenintensive Infrastruktur investieren. Rund 50 % der Fläche sind bewusst als strategische Reserve für zukünftige Entwicklungen vorgesehen. Entscheidend für den Standort ist die trimodale Anbindung (Schiff, Schiene, Straße), die optimale Voraussetzungen für die Umsetzung innovativer Logistik- und Kreislaufwirtschaftslösungen bietet.

Ein vergleichbarer Ansatz ist auch für Österreich relevant: Beispielsweise verfügt der Hafen Wien ebenfalls über trimodale Standortvorteile und bietet damit geeignete Rahmenbedingungen für Reallabore im Bereich Logistik, Kreislaufwirtschaft und digitaler Infrastruktur. Ein Austausch mit den Verantwortlichen in Antwerpen kann wertvolle Erkenntnisse für Struktur, Governance und langfristige Entwicklungsperspektiven liefern. Durch die Kombination von niederschweligen Testmöglichkeiten und strategisch entwickelten Innovationsflächen kann eine durchgängige Entwicklung von der Idee über den Pilot bis zur skalierbaren Anwendung ermöglicht werden.

Ziel der Maßnahme

Ziel der Maßnahme ist der Aufbau eines leistungsfähigen, koordinierten Systems niederschwellig zugänglicher Reallabore an zentralen logistischen Knotenpunkten, das die

Lücke zwischen Innovationsentwicklung und breiter Anwendung im Realbetrieb systematisch schließt. Im Mittelpunkt steht die praxisnahe Erprobung von Technologien, Prozessen und Geschäftsmodellen unter realen Betriebsbedingungen, um Innovationen schneller, risikoärmer und evidenzbasiert in die Anwendung zu bringen.

Die Reallabore bilden gemeinsam mit Innovation Hubs einen durchgängigen Innovationspfad – von der Themenentwicklung über die praktische Validierung bis hin zur Skalierung in den Markt. Insbesondere für Start-ups und KMU werden klare Zugänge, standardisierte Testformate sowie transparente Ansprechpartner geschaffen, um Eintrittsbarrieren zu reduzieren und die Umsetzungsgeschwindigkeit zu erhöhen. Einheitliche Rahmenbedingungen für Genehmigung, Testbetrieb und Evaluierung schaffen Planungssicherheit und ermöglichen eine effiziente Nutzung bestehender Infrastrukturen. Dadurch werden messbare Wirkungen erzielt und die Innovations- und Wettbewerbsfähigkeit des Standorts nachhaltig gestärkt.

- **Erhöhung der Umsetzungsgeschwindigkeit** durch niederschwellige Testmöglichkeiten im Realbetrieb
- **Schaffung eines durchgängigen Innovationspfads** von der Entwicklung (Innovation Hub) über die Erprobung (Reallabor) bis zur Skalierung (Marktanwendung)
- **Systematische Skalierung validierter Lösungen** durch definierte Transfer- und Roll-out-Mechanismen
- **Verbesserung von Effizienz, Prozessqualität und Nachhaltigkeit** durch praxisnahe Erprobung unter realen Bedingungen
- **Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit** durch schnellere Überführung von Innovationen in marktfähige Anwendungen
- **Niederschwelliger Zugang für Start-ups und KMU** durch klare Ansprechpartner, standardisierte Testformate und vereinfachte Genehmigungsprozesse

Arbeitsschritte (Vorgehensweise, Meilensteine)

- **Schritt 1 Zieldefinition und Fokus:** Festlegung der prioritären Themenfelder und Rolle der Reallabore im Innovationspfad (Innovation Hub → Reallabor → Skalierung). Bereits erfolgt. Prüfung von Synergien zwischen dieser Maßnahme und Maßnahme „Logistics Innovations Hub“, um Redundanzen zu vermeiden und bestehende Kompetenzen von Beginn an komplementär und effizient weiterzuentwickeln und fortzuführen.

- **Schritt 2 Stakeholder einbinden:** Kooperation mit Stadt Wien, Hafen Wien, (z.B. thinkport VIENNA), Start-up Zentren und Clustern (z.B. Business Upper Austria, Silicon Alps, Green Tech Valley); Analyse von Best Practices und Förderstrukturen.
- **Schritt 3 Low Barrier Testumgebung definieren:** Konzeption einer niederschweligen ersten Testumgebung auf bestehenden Flächen (z. B. Hafen Wien) inkl. Basisinfrastruktur (Fläche, Container, Strom, Internet).
- **Schritt 4 Infrastruktur sichern:** Langfristige Widmung geeigneter Flächen und Einbindung in die Standortentwicklung; Aufbau notwendiger technischer Infrastruktur.
- **Schritt 5 Organisation und Governance:** Festlegung Projektleitung, Rollen, Partnerstruktur und rechtliche Rahmenbedingungen.
- **Schritt 6 Standardisierte Testbedingungen:** Vereinfachte Prozesse für Genehmigung, Testbetrieb, Versicherung und klare Ansprechpartner für Unternehmen und Start-ups.
- **Schritt 7 Finanzierung:** Nutzung bestehender Flächen reduziert Kosten; Kombination aus öffentlichen Mitteln, Unternehmensbeiträgen und PPP-Modellen.
- **Schritt 8 Pilotprojekte und Skalierung:** Start erster Pilotanwendungen, Aufbau Projektpipeline und Skalierung erfolgreicher Lösungen.
- **Schritt 9 Monitoring und Weiterentwicklung:** KPI-basierte Evaluierung und laufende Optimierung.
- **Schritt 10 Internationale Vernetzung:** Austausch mit Best Practices (z. B. NextGen District Antwerpen) und stärkere Verbindung von Forschung und Praxis.

Verantwortliche Akteure und Zielgruppen

	Erledigung der Maßnahme durch	Auswirkung der Maßnahme auf
Politik / Verwaltung	BMIMI, BMWET, Stadt Wien (MA18, MA20, MA46), Wirtschaftsagentur Wien	Standardisierte Rahmenbedingungen für Reallabore (Genehmigungen, Datennutzung), effizientere Überführung von Innovationen in den Realbetrieb
Gemeinde	Stadt Wien (z. B. Hafen Wien), Städte mit Logistikstandorten	Bereitstellung und Widmung von Flächen für niederschwellige Testumgebungen
Bezirkshauptmannschaft	Regionale Genehmigungsbehörden	Vereinfachte und beschleunigte Verfahren für Pilot- und Testbetrieb

	Erledigung der Maßnahme durch	Auswirkung der Maßnahme auf
Land	Upper Austrian Research, Business Upper Austria, Green Tech Valley, Silicon Alps Cluster	Stärkung regionaler Innovationsökosysteme durch bessere Nutzung bestehender Cluster- und Transferstrukturen
Bund	BMIMI, FFG (relevante Förderungen), aws, COMET-Zentren, AIT Austrian Institute of Technology	Höhere Wirksamkeit von Innovationsförderung durch bessere Umsetzung von F&E-Ergebnissen in Pilot- und Demonstrationsprojekte
EU	Horizon Europe, CEF Transport, EIT Urban Mobility, ENoLL	Einbindung in europäische Testfelder, Demonstrationsprojekte und Startup-Netzwerke
Interessensvertreter	WKO (Bundessparte Transport & Verkehr)	–
Verbände, Vereine	Industriellenvereinigung, Handelsverband, BVL Österreich, AustrianStartups	Verbesserter Zugang zu Testinfrastruktur für Mitglieder und stärkere Umsetzung von Innovationen
Logistik- und Transportwirtschaft	Österreichische Post (Innovationsmanagement), DHL Innovation Center, DB Schenker Innovation, Gebrüder Weiss Innovation Lab, Rail Cargo Group	Test neuer Technologien und Prozesse unter realen Bedingungen, schnellere Skalierung innovativer Lösungen
Verladende Wirtschaft	REWE Group, SPAR ICS, IKEA Supply Chain Operations, Magna Steyr, voestalpine, AVL, Siemens	Entwicklung und Anwendung innovativer Logistiklösungen (z. B. Digitalisierung, Automatisierung, nachhaltige Lieferketten) in Kooperation mit Reallaboren
Bevölkerung	indirekt	Verbesserte Versorgungssicherheit, geringere Emissionen, effizientere urbane Logistikprozesse
Sonstige	Infrastrukturbetreiber: Hafen Wien, ÖBB Infrastruktur, Flughafen Wien; Forschung: AIT, TU Wien, FH OÖ Logistikum, Fraunhofer Austria; Startup-Plattformen: thinkport VIENNA, DigiTrans, Green Tech Valley, Silicon Alps Cluster; internationale Referenzen: Port of Antwerp-Bruges NextGen District, Rotterdam Innovation Dock,	Aufbau niederschwelliger Testumgebungen, bessere Verbindung von Forschung, Startups und Industrie, schnellere Skalierung von Innovationen sowie internationale Vernetzung

	Erledigung der Maßnahme durch	Auswirkung der Maßnahme auf
	Hamburg Smart Port, ENoLL Living Labs	

Bewertung

Dimension	Einschätzung	Anmerkungen
Wettbewerbsfähigkeit	positiv	Reallabore reduzieren Markteintrittsbarrieren für Innovationen und ermöglichen schnellere Implementierung neuer Technologien in Logistikprozessen. Unternehmen können Innovationen risikoärmer testen und schneller skalieren.
Standortattraktivität	positiv	Wien liegt an einem zentralen europäischen Logistikkorridor (Wien–Bratislava–Budapest–Prag) und verfügt mit dem Hafen Wien über trimodale Infrastruktur. Niederschwellige Testumgebungen erhöhen die Attraktivität für internationale Start-ups und Innovationsprojekte.
Ökonomische Nachhaltigkeit	positiv	Bestehende Flächen und Organisationsstrukturen (z. B. thinkport) können genutzt werden, wodurch Investitionen effizient wirken und Innovationen schneller wirtschaftlich verwertbar werden.
Soziale Nachhaltigkeit	leicht positiv	Stärkung des Innovationsstandorts schafft qualifizierte Arbeitsplätze und verbessert Kooperation zwischen Forschung, Start-ups und Unternehmen. Direkte gesellschaftliche Effekte sind vorhanden, aber nicht primärer Fokus der Maßnahme.
Ökologische Nachhaltigkeit	positiv	Reallabore ermöglichen die schnellere Umsetzung emissionsarmer Logistiklösungen (z. B. alternative Antriebe, effizientere Lieferketten, Kreislaufwirtschaft).
Umsetzungsgeschwindigkeit	rasch	Aufbau kann auf bestehenden Strukturen (thinkport, Hafen Wien, Cluster) erfolgen; erste Low-Barrier-Testumgebungen sind kurzfristig realisierbar.
Investitionskosten	niedrig–mittel	Nutzung bestehender Flächen reduziert Investitionsbedarf; zusätzliche Kosten entstehen für Basisausstattung (z. B. Energie, Container, IT-Infrastruktur).
Laufende Kosten	mittel	Betrieb, Koordination, Betreuung von Testprojekten sowie Weiterentwicklung der Infrastruktur erfordern kontinuierliche Ressourcen.

Quellen und weiterführende Informationen

Im Hafen Antwerpen-Brügge (im Hafengebiet Antwerpen) wurde vor einigen Jahren eine Logistikfläche im Ausmaß von 88 Hektar eingerichtet (früheres General Motors Werk). Auf dieser Fläche (genannt NextGen District) wurde ein Start Up Cluster im Bereich Kreislaufwirtschaft etabliert. Zusätzlich dazu wird auch ein Campus für Forschung errichtet. 50% der Fläche sind als Reserve für die Zukunft angedacht. Die optimale Anbindung an einen Trimodalen Standort ergibt hier Sinn. Dies wäre auch im Hafen Wien gewährleistet.

Sonstige Anmerkungen zur Maßnahme

Es besteht bereits eine konkrete und messbare Nachfrage von Startups nach niederschweligen Reallaboren, insbesondere im Umfeld des Hafens Wien, um Innovationen unter realen Betriebsbedingungen zu testen und umzusetzen (Quelle: Die österreichischen Mobilitätslabore: Katalysatoren der Mobilitätswende - Mobilitätswende).

Learning Journey Logistics: Durchführung eines Österreichweiten Transferformats für praxisnahe Logistikinnovationen „Best-Practice-Innovationstage“

Ausgangslage / Problemaufriss / Status Quo

Viele praxisnahe Innovationen im Logistikbereich entstehen im betrieblichen Alltag, werden jedoch selten systematisch sichtbar gemacht oder über einzelne Unternehmen hinaus verbreitet. Insbesondere niederschwellige, rasch implementierbare Lösungen – etwa Prozessoptimierungen, digitale Tools, KI- und Automatisierungsanwendungen oder organisatorische Verbesserungen – bleiben oft auf einzelne Anwendungsfälle beschränkt, obwohl sie mit geringem Aufwand breite Wirkung entfalten könnten. Gleichzeitig stehen häufig große technologiegetriebene Innovationsprojekte im Vordergrund, während einfach umsetzbare Maßnahmen weniger Beachtung finden. Oft wird sichtbar, was umgesetzt wurde, jedoch seltener wie – etwa hinsichtlich organisatorischer Anpassungen, Integrationsschritten oder konkreter Umsetzungserfahrungen. Gerade dieses Umsetzungswissen ist entscheidend für Übertragbarkeit und Skalierung. Viele Lösungen entstehen zudem in Zusammenarbeit mit Technologie-, Automatisierungs- und Intralogistikunternehmen entlang der Wertschöpfungskette und bieten erhebliches Effizienzpotenzial, insbesondere für KMU. Mehr Transparenz über Umsetzungswege sowie ein strukturierter Austausch zu erprobten Use Cases können Schwarmlernen fördern und die Verbreitung „ready-to-implement“-Lösungen deutlich beschleunigen.

Kurzbeschreibung der Maßnahme

Die Maßnahme etabliert regelmäßig stattfindende, österreichweit koordinierte „Best-Practice-Innovationstage Logistik“ als niederschwellige Plattform für unmittelbar umsetzbare Lösungen und eine Learning Journey zwischen Unternehmen, Start-ups,

Technologieanbietern und Forschung. Die Veranstaltungen finden direkt bei Unternehmen statt und machen konkrete Anwendungsfälle entlang der Wertschöpfungskette erlebbar. Dabei werden bestehende Formate und Netzwerke gezielt genutzt und mit der Dynamik innovationsorientierter Veranstaltungsformate kombiniert.

Im Fokus stehen „ready-to-implement“-Lösungen wie digitale Tools, datenbasierte Services, KI-Anwendungen, Prozessoptimierungen sowie skalierbare Automatisierungs- und Intralogistiklösungen, die mit überschaubarem Aufwand in bestehende Prozesse integriert werden können. Start-ups und Technologieanbieter fungieren dabei als wichtige Impulsgeber für praxisnahe Innovationen. Durch den strukturierten Austausch zu konkreten Anwendungen und „Lessons Learned“ wird die Übernahme bewährter Lösungen erleichtert und Innovationsbarrieren – insbesondere für KMU – reduziert. Ein erster Innovationstag wird unter Nutzung bestehender Netzwerke, Cluster und Plattformen umgesetzt, um konkrete Use Cases sichtbar zu machen und erste Matching- und Transfermechanismen zwischen Anwendern und Lösungsanbietern zu erproben. Aufbauend darauf können Pilotprojekte, themenspezifische Vertiefungen oder regionale Formate entwickelt werden, um den Transfer in die breite Anwendung gezielt zu skalieren und Fortschritte der Logistikstandortstrategie sichtbar zu machen. Die Wirkung der Maßnahme kann insbesondere dadurch gestärkt werden, dass bestehende Plattformen und Formate sichtbar eingebunden und aktiv für den Wissenstransfer genutzt werden, insbesondere dort, wo vorhandene Reichweite, Netzwerke und Erfahrung einen konkreten Mehrwert für die Umsetzung bieten können. Dabei ist es sinnvoll, vorhandene Plattformen und etablierte Formate gezielt zu nutzen und weiterzuentwickeln. Die Rolle des BMIMI könnte insbesondere in der Förderung entsprechender Formate liegen. Ebenso ist eine Einbindung in bzw. Anbindung an die Mobilitätskonferenz denkbar, um Synergien zu schaffen und Reichweite sowie Wirkung zu erhöhen.

Ziel der Maßnahme

Ziel der Maßnahme ist es, einen niederschweligen, aber wirkungsvollen Innovationsmechanismus zu etablieren, der eine schnelle Verbreitung und Umsetzung praxiserprobter Lösungen ermöglicht. Durch den systematischen Austausch von Best Practices sollen Innovationsbarrieren gesenkt und insbesondere kleinere Unternehmen befähigt werden, bestehende Lösungen direkt zu übernehmen. Gleichzeitig wird eine Kultur der kontinuierlichen Verbesserung gefördert, die Innovation nicht als Einzelprojekt, sondern als laufenden Prozess versteht. Die Maßnahme trägt damit dazu bei, die Effizienz

und Wettbewerbsfähigkeit des Logistikstandorts nachhaltig zu stärken und Innovation breiter im System zu verankern. Die Maßnahme trägt dazu bei,

- Innovation stärker an konkreten betrieblichen Herausforderungen auszurichten
- die Lücke zwischen technologischer Entwicklung und praktischer Anwendung zu schließen
- Schlüsselthemen wie KI, Automatisierung und Digitalisierung verstärkt in die betriebliche Praxis zu überführen
- die Zusammenarbeit zwischen Unternehmen, Technologieanbietern, Start-ups und Forschung zu stärken

Beitrag der Maßnahme:

- Durchführung österreichweit koordinierter Innovationstage zur Verbreitung praxiserprobter Best Practices
- Erhöhung der direkten Übernahme umsetzbarer Lösungen, insbesondere bei KMU
- Verbesserung von Transparenz, Wissenstransfer und branchenübergreifendem Lernen
- Stärkung einer kontinuierlichen Innovationskultur im Logistiksektor

Arbeitsschritte (Vorgehensweise, Meilensteine)

- **Konzeption & Themenfokus:** Definition von Zielgruppen, Themenfeldern (z. B. KI, Automatisierung, nachhaltige Logistik) sowie Nutzung bestehender Netzwerke und Plattformen. Entsprechend vorhandene Plattformen und etablierte Formate gezielt nutzen und weiterentwickeln. BMIMI könnte diese Formate entsprechend unterstützen. Eine Einbindung in bzw. Anbindung an die Mobilitätskonferenz ist denkbar, um Synergien zu schaffen und Reichweite sowie Wirkung zu erhöhen.
- **Identifikation von Best Practices:** Auswahl praxiserprobter „ready-to-implement“-Use Cases aus Unternehmen, Technologieanbietern, Start-ups und Forschung.
- **Pilotphase & Matchmaking:** Durchführung erster Innovationstage inkl. strukturierter Matchingformate (Problem ↔ Lösung) zur Initiierung konkreter Pilotprojekte.
- **Einbindung von Umsetzungspartnern** im Rahmen der Dachmarke AUSTRIAN LOGISTICS zur Co-Creation, Pilotumsetzung und breitenwirksamen Verankerung der Ergebnisse.

- **Transfer & Skalierung:** Umsetzung ausgewählter Pilotanwendungen (z. B. KI-gestützte Planung, automatisierte Intralogistik, digitale Plattformlösungen) sowie österreichweite Weiterentwicklung des Formats.
- **Wissensplattform & Wirkungsmessung:** Dokumentation von Use Cases und Lessons Learned sowie Evaluierung anhand definierter KPIs (z. B. Anzahl Pilotprojekte, Implementierungen).

Verantwortliche Akteure und Zielgruppen

	Erledigung der Maßnahme durch	Auswirkung der Maßnahme auf
Politik / Verwaltung	BMIMI Minister:in Schirmherrschaft	bessere Grundlage für innovationsfördernde Standortpolitik – Sichtbarkeit & Narrativ Verbesserte Entscheidungsgrundlagen durch praxisnahe Erkenntnisse und evaluierte Best Practices
Gemeinde	Wirtschaftsabteilungen, Stadtentwicklung, Standortagenturen	bessere Einbindung lokaler Unternehmen und Innovationsakteure
Bezirkshauptmannschaft	–	indirekte Unterstützung durch innovationsfreundliche Rahmenbedingungen
Land	Wirtschafts- und Innovationsressorts der Bundesländer, Clusterorganisationen	Stärkung regionaler Innovationsnetzwerke
Bund	BMIMI (Koordination), nationale Innovationsprogramme	verbesserte Innovationsdiffusion im Logistiksektor
EU	Programme zur Innovationsförderung (z.B. Horizon Europe)	stärkere Vernetzung mit europäischen Innovationsinitiativen
Interessensvertreter	WKO, Fachverbände Transport & Verkehr	bessere Verbreitung praxiserprobter Lösungen unter Mitgliedsunternehmen
Verbände, Vereine, Plattformen	Logistiknetzwerke, Clusterorganisationen, Branchenplattformen	stärkere Kooperation und Wissenstransfer innerhalb der Branche

	Erledigung der Maßnahme durch	Auswirkung der Maßnahme auf
Logistik- und Transportwirtschaft	Logistikdienstleister, Transportunternehmen, Infrastrukturbetreiber	Effizienzsteigerung durch Übernahme praxiserprobter Innovationen
Verladende Wirtschaft	Industrie- und Handelsunternehmen	<ul style="list-style-type: none"> • optimierte Lieferketten und reduzierte Logistikkosten • Optimierung logistischer Prozesse und höhere Resilienz
Bevölkerung	–	indirekte Effekte durch effizientere und nachhaltigere Logistikprozesse
Forschung & Bildung	Forschungseinrichtungen, Start-ups, Mobilitätslabore	–
Technologieanbieter	Automatisierungsunternehmen, Intralogistik-Anbieter, Technologieunternehmen (z. B. Robotik, Software, KI)	erhöhte Sichtbarkeit und schnellere Verbreitung innovativer Lösungen
Sonstige	Standortagenturen, Innovationsdienstleister	–

Bewertung

Dimension	Einschätzung	Anmerkungen
Wettbewerbsfähigkeit	positiv	schnelle Verbreitung praxiserprobter Lösungen verbessert Effizienz, Produktivität und Innovationsfähigkeit insbesondere bei KMU
Standortattraktivität	leicht positiv	stärkt Innovationsimage des Logistikstandorts und verbessert Vernetzung zwischen Wirtschaft, Forschung und Start-ups
Ökonomische Nachhaltigkeit	positiv	geringe Kosten bei gleichzeitig breiter Wirkung durch Skalierung bestehender Lösungen
Soziale Nachhaltigkeit	leicht positiv	fördert Lernkultur, Wissensaustausch und Kompetenzaufbau in Unternehmen
Ökologische Nachhaltigkeit	leicht positiv	Verbreitung effizienterer Prozesse kann Emissionen und Ressourcenverbrauch indirekt reduzieren
Umsetzungsgeschwindigkeit	rasch	Nutzung bestehender Netzwerke und Veranstaltungsformate ermöglicht schnelle Implementierung

Dimension	Einschätzung	Anmerkungen
Investitionskosten	niedrig	Organisation kann weitgehend auf bestehenden Plattformen und Veranstaltungen aufbauen
Laufende Kosten	niedrig	begrenzter organisatorischer Aufwand bei kontinuierlicher Durchführung

Quellen und weiterführende Informationen

- [Topsector Logistiek - Samen innoveren in de logistiek: Topsector Logistiek - Samen innoveren in de logistiek](#)
- [Österreichische Logistiktage | Open Logistics Foundation](#)
- [Best Practice-Days - StEP-Up](#)
- [Best Practice Day 2025: Operational Excellence and beyond - Staufeu](#)
- [Home - Independent Logistics Society](#)
- [Dachmarke AUSTRIAN LOGISTICS](#)

Sonstige Anmerkungen zur Maßnahme

Bei der Umsetzung der Maßnahme sollten bestehende Netzwerkformate und Initiativen wie die Independent Logistics Society (ILS), BVL, VNL und vergleichbare Plattformen aktiv eingebunden werden, um Synergien zu nutzen und Parallelstrukturen zu vermeiden. Beispielsweise bringt die ILS dabei ihre Erfahrung im Community Building sowie in der Konzeption und Durchführung von Austausch- und Veranstaltungsformaten ein und unterstützt durch die Vernetzung von Akteuren aus Wirtschaft, Technologie, Forschung und Bildung den Wissenstransfer entlang der Wertschöpfungskette. Gleichzeitig zeigt die Erfahrung der WKNÖ, dass die Teilnahme an Präsenzveranstaltungen seit 2020 rückläufig ist. Formate sollten daher klar auf konkreten Mehrwert ausgerichtet sein – etwa durch praxisnahe Inhalte, Zugang zu Testmöglichkeiten oder direkte Kooperationschancen – damit sie als wirksames Instrument zur Vernetzung und Projektentwicklung beitragen und nicht primär Kosten verursachen.

Smart Enforcement: Aufbau eines automatisierten Screening- und Compiancesystems für effiziente Kontrollen im Straßenschwerverkehr

Ausgangslage / Problemaufriss / Status Quo

Die Kontrolldichte im Schwerverkehr ist in Österreich gemessen an anderen EU-Mitgliedstaaten vergleichsweise hoch. Gleichzeitig verursachen manuelle Kontrollen Verzögerungen im Verkehrsfluss und binden personelle Ressourcen der Exekutive. Besonders auf stark belasteten Transitstrecken wird dadurch die Effizienz des Gesamtsystems beeinträchtigt, zumal künftig von weiter steigendem Verkehrsaufkommen auszugehen ist. Der Status quo ist somit durch einen Zielkonflikt zwischen notwendiger Kontrolle und möglichst störungsfreiem Verkehrsfluss geprägt, der durch bestehende Verfahren nicht ausreichend aufgelöst werden kann.

Kurzbeschreibung der Maßnahme

Der Maßnahmenvorschlag sieht den flächendeckenden Ausbau teilautomatisierter Screeningstraßen vor, die moderne Sensorik, KI-basierte Auswertung sowie Weigh-in-Motion-Technologien kombinieren. Fahrzeuge werden im fließenden Verkehr erfasst, vermessen und analysiert, ohne dass es zu Verzögerungen kommt. Verstöße werden automatisiert erkannt, verifiziert und an die zuständigen Behörden übermittelt. Bestehende Kontrollinfrastruktur wird gezielt erweitert und digital vernetzt, sodass eine effiziente, kontinuierliche Überwachung möglich ist und gleichzeitig der Verkehrsfluss aufrechterhalten bleibt.

Ziel der Maßnahme

Ziel ist es, die Verkehrssicherheit signifikant zu erhöhen und gleichzeitig faire Wettbewerbsbedingungen im Güterverkehr sicherzustellen. Durch automatisierte Kontrollen werden Regelverstöße konsequenter erkannt und sanktioniert, während gleichzeitig die Belastung der Infrastruktur reduziert wird. Die Maßnahme trägt dazu bei, Effizienz und Akzeptanz von Kontrollen zu steigern und schafft eine moderne, datenbasierte Grundlage für zukünftige Steuerungs- und Kontrollmechanismen im Schwerverkehr.

- Optimierung der Kontrolldichte im Schwerverkehr durch flächendeckenden Einsatz automatisierter Screeningtechnologien
- Reduktion von Verkehrsbehinderungen und Wartezeiten bei Kontrollen durch Erfassung im fließenden Verkehr ohne Anhaltepflicht
- Steigerung der Regelkonformität im Güterverkehr durch automatisierte, konsequente Erkennung und Sanktionierung von Verstößen
- Schaffung einer integrierten, datenbasierten Kontrollinfrastruktur zur Verbesserung von Verkehrssicherheit, Effizienz und fairen Wettbewerbsbedingungen
- Nutzung der Möglichkeiten durch die Digitalisierung von relevanten Dokumenten

Arbeitsschritte (Vorgehensweise, Meilensteine)

Schritt 1

- digitalen Fahrzeugakt (elektronische Bündelung aller fahrzeugbezogenen Dokumente und Daten) europaweit gesetzlich regeln um digitale Kontrollen zu ermöglichen (um das Vorzeigen analog mitgeführter Dokumente zu reduzieren und die Verwaltung der digitalen Dokumente europaweit in den Betrieben zu ermöglichen und nicht auf die Fahrer:innen abzustellen)
- analog dazu Digitalisierung der IMI-Meldung, A1 Formular (Entsendung), Einhaltung der Mindestlohnvorschriften europaweit
- Digitalisierung der EU-Gemeinschaftslizenz
- Prüfung flächendeckender Einsatz des Smart-Tacho2 mit Übergangsfrist (national)
- gesetzliche Regelungen für Zugriff (fleet-flow) der Exekutive und der Finanzpolizei auf den Smart-Tacho2 zu Kontrollzwecken

Schritt 2

- Weigh-in-motion ausbauen – an kritischen Kontrollpunkten (zB Einfahrt/Ausfahrt zu Industriegebieten)
- Abstandsmessung über Kamera an Überkopfbalken o.ä.
- Automatisiertes Auslesen von ADR-Kennzeichnung im Vorbeifahren an kritischen Kontrollpunkten (zB Werkszu-/abfahrten)
- Prüfung des flächendeckenden Einsatzes inkl. automatische Verarbeitung des Smart-Tacho2 an Kontrollstellen oder bei Anhaltungen (Lenk- und Ruhezeiten, Geschwindigkeitskontrolle, Mautflucht über GPS-Daten)
- Erweiterte Kontrolle der Kabotage-Fahrten im heimischen Netz über Auswertung des Smart Tacho2

Schritt 3

- Europaweite Vernetzung der Behörden (Exekutive, Gewerbebehörde, ASFINAG, ÖGK etc.) innerhalb der ausgelesenen Daten – one-stop-Kontrolle ohne stop (auch in anderen Themenbereichen, zB eFTI VO 2020/1056)
- Automatisierte Verknüpfung mit bestehenden Entsende- und Kontrollplattformen zur verbesserten Erkennung und Kontrolle von Verstößen gegen Lohn-, Sozial- und steuerrechtliche Bestimmungen

Schritt 4

- Prüfung: Black-Box (mit Kamera) im Lkw verbauen um im Fall eines Unfalls auch exaktes Datenmaterial zur Verfügung zu haben

Verantwortliche Akteure und Zielgruppen

	Erledigung der Maßnahme durch	Auswirkung der Maßnahme auf
Politik / Verwaltung	–	Regulative Grundlage im Gesetz schaffen für digitalen Fahrzeugakt, Auslesen der Daten aus Smart-Tacho
Gemeinde	–	–
Bezirkshauptmannschaft	Gewerbebehörde	Digitale Dokumente zulassen
Land	WST1	Digitalisierung EU-Lizenz

	Erledigung der Maßnahme durch	Auswirkung der Maßnahme auf
Bund	BMIMI, BMI (Exekutive), BMASGPK	–
EU	Europäischer Gesetzgeber	–
Interessensvertreter	Sozialpartner	Bei Umsetzung einbinden
Verbände, Vereine	–	–
Logistik- und Transportwirtschaft	Logistikunternehmen	Rechtssicherheit, Möglichkeit der Dokumentenverwaltung im Büro
Verladende Wirtschaft	–	Ist mit in der Pflicht, wenn Regelwerk nicht einhaltbar ist (analog zu: Verloader ist mitverantwortlich für Überladung und Ladegutsicherung)
Bevölkerung	–	–
Sonstige	ASFINAG, Exekutive, Infrastrukturbetreiber	Mehr Transparenz für alle – one-stop-Kontrolle ohne stop

Bewertung

Dimension	Einschätzung	Anmerkungen
Wettbewerbsfähigkeit	Leicht negativ	International eventuell kritisch – Gefahr des nationalen Golden Plating
Standortattraktivität	Leicht negativ	International kritisch – Industrie könnte weiterhin verstärkt ins Ausland verlagern, weil laufende Kontrollen vor der Werkseinfahrt stattfinden
Ökonomische Nachhaltigkeit	Positiv negativ	Faire Bedingungen – für alle gleich, „Mogler“ werden gestellt Kostendruck gegenüber angrenzendem Ausland wird noch stärker
Soziale Nachhaltigkeit	positiv	Faire Bedingungen für das Fahrpersonal
Ökologische Nachhaltigkeit	neutral	Ohne modernen Fuhrpark ist wirtschaftliches Arbeiten jetzt schon kaum möglich
Umsetzungsgeschwindigkeit	rasch	Gesetzliche Grundlagen schaffen und realisieren
Investitionskosten	mittel	Systeme zum Teil schon vorhanden Bauliche Maßnahmen können im Zuge des Straßenerhalts mitgenommen werden
Laufende Kosten	niedrig	Automatisierte Maßnahmen sind jedenfalls kostengünstiger als personalintensive Kontrollen

Quellen und weiterführende Informationen

- Elektronische Informationen der Frachtbeförderung:
- eFTI-Verordnung:
bmimi.gv.at/themen/mobilitaet/transport/gueterverkehrslogistik/efti/efti.html
- eCMR-Zusatzprotokoll:
bmimi.gv.at/themen/mobilitaet/transport/gueterverkehrslogistik/efti/ecmr.html

Sonstige Anmerkungen zur Maßnahme

Weitere Maßnahmen, die zur Umsetzung angedacht werden können:

- Kontrolle der Ladung (Gewichte) über digitales Abrufen des e-CMR
- Fahrzeugstatus über Herstellerdaten (predictive maintenance) für Behörde freigeben (müsste zuvor bei Neufahrzeugen als gesetzliche Grundlage vorgeschrieben werden)
- Lärmmessungen automatisiert an kritischen Strecken (alternativ zu Verkehrszählungen) – Anrainerschutz

Maßnahmen zum automatisierten Scan an der Kontrollstelle:

- Ladungskontrolle mittels Röntgenstrahlen
- Ladungssicherung über Spannungsmessung am Gurt oder Kette
- Messung der Brems Scheibentemperatur mittels Infrarot-Technik

Im Rahmen der **Maßnahmenbewertung** ist eine ressortübergreifende, gesamtstaatliche Kostensicht zu berücksichtigen, da Investitionen eines Ressorts (z. B. BMIMI) zu Einsparungen in anderen Bereichen (z. B. BMI) führen können und somit die gesamtwirtschaftliche Vorteilhaftigkeit maßgeblich ist.

Digitalisierung der EU-Gemeinschaftslizenz und europaweite Vernetzung muss mit der EU abgestimmt werden.

Erfahrungen hinsichtlich der Digitalisierung der CEMT-Genehmigungen und Schaffung eines entsprechenden Gesetzes (BMIMI) könnten in die Maßnahmenumsetzung einfließen.

Automatisiertes Fahren in der Logistik: Durchführung eines umfassenden Programms zur Erprobung konkreter logistischer Anwendungsfälle

Ausgangslage / Problemaufriss / Status Quo

Für den Einsatz automatisierter Fahrzeuge im Güterverkehr fehlen bislang ausreichend belastbare Daten aus realen Betriebsumgebungen, sowohl auf Hauptläufen als auch in der Feinverteilung. Viele Entwicklungen befinden sich im experimentellen Stadium und wurden noch nicht unter realen logistischen Bedingungen getestet. Dadurch bestehen Unsicherheiten hinsichtlich technischer Leistungsfähigkeit, Wirtschaftlichkeit sowie regulatorischer Rahmenbedingungen. Ohne evidenzbasierte Grundlagen können weder Unternehmen fundierte Investitionsentscheidungen treffen, noch politische Entscheidungsträger geeignete Rahmenbedingungen definieren. Der Status quo ist daher durch ein erhebliches Informationsdefizit und fehlende Klarheit/Perspektive geprägt. Um Konsistenz in Zielsetzung, Umsetzungslogik und Instrumenten sicherzustellen ist ein enger Abgleich mit der äquivalenten Maßnahme der Industriestrategie erforderlich.

Kurzbeschreibung der Maßnahme

Die Maßnahme umfasst die Durchführung eines umfassenden Programms, in dem Fahrzeuge mit hohem Automatisierungsgrad in konkreten logistischen Anwendungsfällen getestet werden. Dazu zählen beispielsweise first- & last-mile Verkehre auf Schiene und Straße, Terminalverkehre, Werkslogistik oder definierte Transportkorridore. Die Tests erfolgen unter realen Bedingungen und werden wissenschaftlich begleitet, um belastbare Daten zu generieren. Bestehende Testumgebungen, Forschungskompetenzen, Allianzen und Initiativen werden gezielt eingebunden, um eine effiziente Umsetzung sicherzustellen und Synergien zu nutzen. Dabei ist eine enge Abstimmung mit bestehenden Testregionen (Innovationslaboren) für automatisierte Mobilität (Personen- und Güterverkehr), Leitprojekten (Leitprojekt zu Automatisiertem Güterverkehr) sowie mit

Kooperationsplattformen, wie der strategischen Allianz für automatisierte Mobilität (SAAM-Austria) und der Industriestrategie vorzusehen. Im Rahmen des Programms werden die notwendigen regulatorischen, betrieblichen, organisatorischen und infrastrukturellen Rahmenbedingungen identifiziert und schrittweise geschaffen, um die Tests sowohl auf der Schiene als auch auf der Straße durchzuführen. Das Programm setzt bei einem hohen Grad an Automatisierung an (vollautomatisiert i.S. SAE-Level-4) und berücksichtigt verschiedene logistische Einsatzfelder wie Terminalverkehre, definierte Transportkorridore, Werkslogistik sowie first- und last-mile Anwendungen.

Ziel ist es, eine belastbare, evidenzbasierte Entscheidungsgrundlage für den Einsatz automatisierter Fahrzeuge im Güterverkehr zu schaffen. Dies wird gleichberechtigt sowohl auf der Schiene als auch auf der Straße geschehen. Durch die Erprobung in realen logistischen Anwendungsfällen werden technische Leistungsfähigkeit, Wirtschaftlichkeit sowie betriebliche und regulatorische Anforderungen systematisch analysiert und bewertet. Auf dieser Basis können Chancen, Risiken und Einsatzpotenziale klar identifiziert sowie konkrete Handlungsempfehlungen für Unternehmen und öffentliche Hand abgeleitet werden. Gleichzeitig werden wichtige Erkenntnisse für die Weiterentwicklung rechtlicher und organisatorischer Rahmenbedingungen gewonnen, wodurch Unsicherheiten reduziert und Investitionsentscheidungen erleichtert werden. Die Maßnahme trägt damit wesentlich dazu bei, die Einführung automatisierter Systeme im Güterverkehr fundiert vorzubereiten und schrittweise zu ermöglichen. Durch die Bezugnahme auf die Industriestrategie und dem Aktionsplan Digitale Transformation in der Mobilität wird sichergestellt, dass die Erkenntnisse aus dem Logistikbereich kompatibel zu gesamtstaatlichen Zielsetzungen im Bereich automatisierter Mobilität sind und ein konsistentes politisches Signal hinsichtlich Innovations- und Technologieförderung gesetzt wird. Gleichzeitig wird damit eine Grundlage für den grenzüberschreitenden Einsatz automatisierter Mobilität im Güterverkehr geschaffen.

- Generierung belastbarer Daten aus realen Anwendungsfällen zur Bewertung von Leistungsfähigkeit, Wirtschaftlichkeit und Einsatzpotenzial automatisierter Fahrzeuge
- Ableitung konkreter Handlungsempfehlungen für Unternehmen und öffentliche Hand auf Basis evidenzbasierter Erkenntnisse
- Reduktion von Unsicherheiten bei Investitions- und Regulierungsentscheidungen durch praxisnahe Tests und wissenschaftliche Begleitung
- Klare Regelung der Haftungs- und Verantwortungsfragen beim Einsatz automatisierter Fahrsysteme

- Empfehlungen für begleitende Qualifizierungsmaßnahmen für Beschäftigte, insbesondere Auf- und Umschulungen im Bereich automatisierter Logistiksysteme
- Schaffung einer fundierten Grundlage für die schrittweise Einführung automatisierter Fahrzeuge im Güterverkehr unter realen Betriebsbedingungen

Arbeitsschritte (Vorgehensweise, Meilensteine)

- **Schritt 1:** Identifizierung der Einzelprojekte und des Budgets im Programm, Vernetzung mit Projektpartnern etablierter Vorhaben und Initiativen (z.B. SAAM-Austria Arbeitsgruppe zur Gütermobilität, Leitprojekt zu Automatisiertem Güterverkehr)
- **Schritt 2:** Auswahl geeigneter Testumgebungen und Einbindung bestehender Initiativen (z. B. Testregionen, Reallabore, Infrastrukturbetreiber)
- **Schritt 3:** Schaffung der notwendigen Rahmenbedingungen und Auswahl der Projektpartner (im Inland und Ausland) in Abstimmung mit bestehenden Implementierungsprogrammen, sowie grenzüberschreitenden Initiativen (u.a. Crossborder-Testbed-Initiative der EK) um regulatorische, infrastrukturelle und organisatorische Synergien zu nutzen
- **Schritt 4:** Durchführung der Pilotprojekte unter möglichst realen Bedingungen (gemäß den möglichen rechtlichen Bedingungen, u.a. AutomatFahrVerordnung)
- **Schritt 5:** Systematische Datenerhebung und wissenschaftliche Auswertung der technischen, wirtschaftlichen und betrieblichen Auswirkungen mit Anschlussfähigkeit an Monitoring- und Evaluierungsstrukturen der Industriestrategie
- **Schritt 6:** evidenzbasierte Ausarbeitung von regulatorischen, betrieblichen und technischen Anforderungen für den zukünftigen Realbetrieb unter Berücksichtigung einer kohärenten Weiterentwicklung der nationalen Rahmenbedingungen für automatisierte Mobilität gemäß Industriestrategie

Verantwortliche Akteure und Zielgruppen

	Erledigung der Maßnahme durch	Auswirkung der Maßnahme auf
Politik / Verwaltung	BMIMI, BMWET, BKA, BMJ, BMI, Bundesländer	Evidenzbasierte Grundlage für Regulierung, Förderprogramme und strategische Entscheidungen zum automatisierten Fahren im Güterverkehr

	Erledigung der Maßnahme durch	Auswirkung der Maßnahme auf
Gemeinde	Städte und Gemeinden mit geeigneten Testgebieten, Infrastrukturbetreiber (z. B. Hafenstandorte, Industrieareale)	Bereitstellung von Testflächen und definierten Einsatzräumen für automatisierte Logistiklösungen
Bezirkshauptmannschaft	Regionale Genehmigungsbehörden	Entwicklung standardisierter und effizienterer Genehmigungsprozesse für Pilotbetrieb automatisierter Fahrzeuge
Land	Bundesländer, DigiTrans (OÖ), ALP.Lab (Stmk), Clusterinitiativen	Stärkung regionaler Testregionen und Innovationsökosysteme für automatisierte Mobilität
Bund	BMIMI, BMWET, BKA, BMI, BMJ, FFG, aws, AustriaTech, SAAM	Entwicklung rechtlicher Rahmenbedingungen, Förderung von Pilotprojekten und Koordination automatisierter Mobilität
EU	Horizon Europe, CEF Transport, EIT Urban Mobility	Integration in europäische Pilotprogramme, Harmonisierung regulatorischer Rahmenbedingungen
Interessensvertreter	Sozialpartner, SAAM-Austria (Strategische Allianz für Automatisierte Mobilität als zentraler Akteur)	–
Verbände, Vereine	Industriellenvereinigung, BVL Österreich, AustrianStartups	Unterstützung der wirtschaftlichen Einführung automatisierter Logistiklösungen
Logistik- und Transportwirtschaft	Logistikunternehmen (z. B. Österreichische Post, DHL, DB Schenker, Gebrüder Weiss, Rail Cargo Group), Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVUs)	Effizienzsteigerung, Automatisierung von Transportprozessen, Reduktion von Kosten und Fachkräftemangel
Verladende Wirtschaft	Industrie- und Handelsunternehmen (z. B. Magna, voestalpine, REWE, SPAR, IKEA)	Stabilere, effizientere und planbarere Lieferketten für Endkunden
Bevölkerung	indirekt	Verbesserte Versorgungssicherheit sowie potenziell geringere Emissionen durch optimierte Logistikprozesse
Sonstige	Forschungseinrichtungen und Hochschulen, außeruniversitäre Forschungs- und	Entwicklung, Test und Skalierung automatisierter Systeme sowie

	Erledigung der Maßnahme durch	Auswirkung der Maßnahme auf
	Technologieorganisationen, Technologie- und Systemanbieter, Infrastrukturbereitsteller und -betreiber, Mobilitäts- und Logistikdienstleister, Innovations- und Startup-Ökosysteme sowie relevante Akteure aus den Bereichen Digitalisierung, Automatisierung und intelligente Verkehrssysteme.	Bereitstellung von Infrastruktur, Daten und Technologie

Bewertung

Dimension	Einschätzung	Anmerkungen
Wettbewerbsfähigkeit	positiv	Automatisiertes Fahren erhöht langfristig Effizienz und Produktivität im Güterverkehr, reduziert Personalknappheit und stärkt die Innovationsfähigkeit der Logistikbranche.
Standortattraktivität	positiv	Positioniert Österreich als Test- und Entwicklungsstandort für automatisierte Logistiklösungen und stärkt die Rolle als Knotenpunkt im europäischen Güterverkehr (CEE-Region).
Ökonomische Nachhaltigkeit	positiv	Evidenzbasierte Entscheidungsgrundlagen reduzieren Investitionsrisiken und ermöglichen effizientere Nutzung von Infrastruktur und Ressourcen im Logistiksystem.
Soziale Nachhaltigkeit	neutral	Auswirkungen auf Beschäftigungsprofile im Transportsektor sind noch unklar; gleichzeitig entstehen neue Qualifikationsfelder im Bereich Technologie und Betrieb automatisierter Systeme.
Ökologische Nachhaltigkeit	leicht positiv	Potenzial für energieeffizientere Fahrweisen, optimierte Transportketten und bessere Auslastung von Fahrzeugen; tatsächliche Effekte hängen stark von konkreten Anwendungsfällen ab.
Umsetzungsgeschwindigkeit	mittel	Technologische Reife, regulatorische Anpassungen und Infrastrukturfragen erfordern schrittweise Umsetzung über mehrere Jahre.
Investitionskosten	mittel	Kosten entstehen für Pilotprojekte, Fahrzeugtechnologie, Infrastrukturadaptierungen und wissenschaftliche Begleitung.

Dimension	Einschätzung	Anmerkungen
Laufende Kosten	niedrig	Nach Aufbau des Programms begrenzen sich laufende Kosten vor allem auf Monitoring, Koordination und Weiterentwicklung der Testumgebungen.

Quellen und weiterführende Informationen

- DigiTrans Testregion (OÖ) – Testfeld für automatisierte und vernetzte Mobilität mit Schwerpunkt auf Gütermobilität als auch hochautomatisierter Personenverkehr (Linz–Wels–Steyr);
- ALP.Lab (Steiermark) – Testfeld für automatisierte und vernetzte Mobilität mit Schwerpunkt auf Personenmobilität sowie EURO-NCAP
- Leitprojekt zu Automatisiertem Güterverkehr
- IAMTS Internationale Allianz für Mobilitätsprüfung und -normung, Bereitstellung eines weltweit anerkannten Validierungsrahmens als Best Practice für die Einführung von automatisierten Fahrzeugen, Sitz in Wien: IAMTS
- Vienna Research Forum Mobile Communication (VRF) – 5G-Testumgebungen für vernetztes Fahren (Vehicle-to-Infrastructure)
- AIT Austrian Institute of Technology – Test und Simulation automatisierter Fahrfunktionen, KI-basierte Systeme
- ÖAMTC Testgelände Teesdorf – Teststrecken für Fahrassistenzsysteme und automatisierte Funktionen
- Hafen Wien – automatisierte Umschlagprozesse, autonome Logistikfahrzeuge
- Industriearale (z. B. Magna Steyr) – Werkslogistik
- Flughafen Wien – automatisierte Vorfeldfahrzeuge

Sonstige Anmerkungen zur Maßnahme

Beispielhafte Relevanz von SARI für automatisiertes Fahren in der Logistik und Vernetzung mit Projektpartner: Das Projekt SARI (Self-propelled Autonomous Railcar Integration by 2030) entwickelt teilautonome Güterwagen, die selbstständig kurze Strecken – insbesondere die erste und letzte Meile im Schienengüterverkehr – zurücklegen können. Ziel ist es, ineffiziente Rangierprozesse zu reduzieren, den Einzelwagenverkehr wirtschaftlich zu sichern und eine stärkere Verlagerung von Transporten von der Straße auf die Schiene zu ermöglichen. Dadurch trägt SARI sowohl

zur Dekarbonisierung der Logistik als auch zur Steigerung der Effizienz multimodaler Transportketten bei. Für Programme zum automatisierten Fahren ist das Projekt besonders relevant, weil es zeigt, wie autonome Systeme erfolgreich in bestehende Infrastrukturen integriert werden können und welche technischen, betrieblichen und regulatorischen Voraussetzungen dafür erforderlich sind.

Durch eine frühzeitige Einbindung der im Projekt SARI gewonnenen Erkenntnisse können Programme zum automatisierten Fahren in der Logistik dazu beitragen, durchgängige, klimafreundliche und wirtschaftlich tragfähige Automatisierungslösungen zu entwickeln, die Straße und Schiene effizient miteinander verbinden.

Automatisierte und KI-gestützte Logistiksysteme: Schaffung eines Rahmens zur systematischen Nutzung und Integration in der Logistik

Ausgangslage / Problemaufriss / Status Quo

Automatisierte Prozesse und der Einsatz künstlicher Intelligenz bieten entlang der gesamten Logistikkette – von Transport und Umschlag bis hin zur Intralogistik – erhebliche Potenziale zur Effizienzsteigerung, Qualitätsverbesserung und zur Bewältigung des zunehmenden Fachkräftemangels. Dennoch werden diese Technologien bislang nur punktuell eingesetzt und selten ganzheitlich in bestehende Abläufe integriert.

Insbesondere in Bereichen wie Lagerlogistik, Disposition und innerbetrieblichem Materialfluss bestehen große unerschlossene Potenziale für automatisierte und KI-gestützte Systeme. Ein zentrales Hemmnis liegt dabei nicht primär in der technologischen Reife, sondern in der fehlenden Verfügbarkeit geeigneter Testumgebungen, in denen Lösungen unter realen Bedingungen erprobt, validiert und in bestehende Prozessketten integriert werden können. Österreich verfügt zwar über einschlägige Forschungskompetenzen, u.a. im Bereich autonomer Transportsysteme, vernetzter Logistik und KI-gestützter Supply-Chain-Analyse, diese sind jedoch institutionell fragmentiert und noch zu selten in koordinierte, wirtschaftsnahe Erprobungsstrukturen überführt. Der Status quo ist daher durch eine fragmentierte Nutzung sowie durch fehlende Integration und Skalierung gekennzeichnet.

Hinzu kommt, dass Österreich im Bereich Advanced Robotics, also der Entwicklung und Produktion hochentwickelter Robotiksysteme für Logistik- und Intralogistikanwendungen, über leistungsfähige Unternehmen verfügt, die international wettbewerbsfähig sind. Ein gezielter Rahmen, der diese Unternehmen in Testumgebungen einbindet und ihnen langfristig günstige Produktions- und Entwicklungsbedingungen am Standort Österreich sichert, ist bislang nicht vorhanden.

Kurzbeschreibung der Maßnahme

Im Mittelpunkt der Maßnahme steht die verstärkte Integration von Automatisierung und künstlicher Intelligenz in bestehende logistische Prozesse sowie nachvollziehbare Steuerungs- und Entscheidungsabläufe (Stichwort: Explainable AI) entlang der gesamten Logistikkette, einschließlich der Intralogistik. Advanced Robotics, von automatisierten Lagersystemen über KI-gestützte Kommissionierroboter bis hin zu autonomen Transporteinheiten in der Intralogistik, wird dabei explizit als Anwendungsfeld mitgedacht. Die Maßnahme schafft zudem einen Rahmen, der österreichische Unternehmen, die solche Systeme entwickeln und produzieren, gezielt stärkt und ihre langfristige Standortbindung unterstützt.

Bestehende Anwendungen und Initiativen werden systematisch gebündelt, weiterentwickelt und in ein koordiniertes Gesamtbild überführt. Der Fokus liegt auf konkreten Anwendungsfeldern wie automatisierten Lager- und Umschlagprozessen, KI-gestützter Disposition sowie digital unterstützten Planungs- und Steuerungsprozessen. Kernstück ist die Schaffung einer oder mehrerer Testumgebungen, in denen Technologien unter realen Bedingungen validiert, Geschäftsmodelle evaluiert und der Transfer in den Regelbetrieb aktiv begleitet werden. Die Maßnahme setzt auf eine enge Einbindung von Logistikunternehmen, Technologieanbietern, Infrastrukturbetreibern und Forschungseinrichtungen. Ergänzend können Testumgebungen genutzt werden, um Technologien unter realen Bedingungen zu erproben und deren Integration in bestehende Abläufe zu unterstützen. Die Maßnahme setzt auf eine enge Einbindung von Logistikunternehmen, Technologieanbietern, Infrastrukturbetreibern und Forschungseinrichtungen.

Ziel der Maßnahme

Ziel der Maßnahme ist es, einen klar strukturierten und praxisnahen Rahmen für die Integration und Nutzung künstlicher Intelligenz in Logistikprozessen zu schaffen und deren Anwendung gezielt zu forcieren. Dazu werden geeignete Voraussetzungen in Form von abgestimmten Prozessen, Datenzugängen, Kooperationsstrukturen und unterstützenden Instrumenten entwickelt, die Unternehmen eine einfache und effiziente Umsetzung ermöglichen. Gleichzeitig werden Hemmnisse bei der Einführung neuer Technologien reduziert und konkrete Anwendungsfälle aktiv unterstützt, um die Überführung in den

operativen Betrieb zu beschleunigen. Die Maßnahme trägt dazu bei, die Nutzung von KI systematisch auszuweiten und nachhaltig in Logistikprozessen zu verankern.

- Schaffung eines klaren organisatorischen und technischen Rahmens für die Integration von Automatisierung und KI in logistische Prozesse
- Stärkung österreichischer Unternehmen im Bereich Advanced Robotics durch gezielte Einbindung in Testumgebungen und Schaffung langfristig verlässlicher Produktions- und Entwicklungsrahmenbedingungen am Standort
- Aktive Unterstützung von Unternehmen bei der Einführung und Umsetzung konkreter KI- und Automatisierungslösungen
- Abbau von Umsetzungshemmnissen durch verbesserte Datenverfügbarkeit, standardisierte Prozesse und koordinierte Strukturen
- Beschleunigung der breiten Anwendung durch gezielte Förderung, Vernetzung und Skalierung erfolgreicher Anwendungsfälle
- Bündelung bestehender österreichischer Forschungskompetenzen in koordinierten Erprobungsformaten
- Förderung von Explainable AI als Voraussetzung für unternehmerische Akzeptanz und regulatorische Anschlussfähigkeit

Arbeitsschritte (Vorgehensweise, Meilensteine)

Schritt 1 – Bestandsaufnahme und Kompetenzmapping (kurzfristig)

- Erhebung laufender nationaler Forschungsprojekte, Pilotinitiativen und Testinfrastrukturen im Bereich autonome Logistiksysteme und KI-Anwendungen. Identifikation von Anwendungsfeldern mit dem höchsten Umsetzungspotenzial sowie Kartierung relevanter Akteure aus Wirtschaft, Forschung und Verwaltung.
- Meilenstein: Kompetenz- und Bedarfslandkarte verfügbar

Schritt 2 – Ausschreibungsunterlagen und Budgetidentifikation (kurzfristig)

- Erstellung von Ausschreibungsunterlagen auf Basis der Bestandsaufnahme; Identifikation geeigneter Förderprogramme.
- Meilenstein: Ausschreibungsunterlagen fertiggestellt

Schritt 3 – Ausschreibung, Vergabe und Konsortiiierung (mittelfristig)

- Durchführung der Ausschreibung; Auswahl geeigneter Konsortien aus Forschungseinrichtungen, Logistikunternehmen und Technologieanbietern; Vertragsabschluss.
- Meilenstein: Projektkonsortium beauftragt

Schritt 4 – Aufbau Testumgebung und erste Pilotanwendungen (mittelfristig)

- Aufbau der Testinfrastruktur; Durchführung erster kontrollierter Erprobungen in den Bereichen automatisierte Umschlagprozesse, KI-gestützte Disposition und vernetzte Transportsteuerung; laufende Evaluation und Dokumentation.
- Meilenstein: Testumgebung operativ; erster Pilotbericht

Schritt 5 – Skalierung, Transfer und Monitoring (langfristig, 2028–2030)

- Überführung erprobter Lösungen in den Regelbetrieb; Aufbau eines begleitenden Monitoringsystems zur Messung von Effizienz- und Akzeptanzwirkungen; Dissemination der Ergebnisse in die Breite der Logistikwirtschaft.
- Meilenstein: Mindestens drei Unternehmen mit transferierten Lösungen im Regelbetrieb; Abschlussbericht mit Skalierungsempfehlungen

Verantwortliche Akteure und Zielgruppen

	Erledigung der Maßnahme durch	Auswirkung der Maßnahme auf
Politik / Verwaltung	–	–
Gemeinde	–	–
Bezirkshauptmannschaft	–	–
Land	–	–
Bund	BMIMI	–
EU	–	Österreich als Vorreiter in der digitalen Logistik
Interessensvertreter	Sozialpartner	–
Verbände, Vereine	BVL, VNL, IV, ZV	–

	Erledigung der Maßnahme durch	Auswirkung der Maßnahme auf
Logistik- und Transportwirtschaft	Unternehmen	Nationale/internationale Kunden und Partner
Verladende Wirtschaft	Unternehmen	Nationale/internationale Kunden und Partner
Bevölkerung	–	Potentielle Arbeitnehmer
Sonstige	SCHIG, Forschungseinrichtungen, Technologieanbieter	Standortagenturen der Länder und des Bundes

Bewertung

Dimension	Einschätzung	Anmerkungen
Wettbewerbsfähigkeit	positiv	KI und Automatisierung steigern Produktivität und Effizienz logistischer Prozesse direkt; österreichische Unternehmen, die früh in Testumgebungen erproben, verschaffen sich einen messbaren Wettbewerbsvorteil gegenüber Mitbewerbern.
Standortattraktivität	positiv	Die Schaffung koordinierter Testumgebungen und stabiler Rahmenbedingungen stärkt Österreich als Technologie- und Innovationsstandort.
Ökonomische Nachhaltigkeit	leicht positiv	Automatisierung und KI-Integration reduzieren langfristig operative Kosten und erhöhen die Resilienz von Lieferketten.
Soziale Nachhaltigkeit	leicht positiv	Automatisierung entlastet Beschäftigte von körperlich belastenden Routinetätigkeiten. Kurzfristige Beschäftigungseffekte sind differenziert zu bewerten.
Ökologische Nachhaltigkeit	leicht positiv	Optimierte Prozesse und KI-gestützte Routenplanung reduzieren Leerfahrten, Energieverbrauch und Emissionen.
Umsetzungsgeschwindigkeit	mittel	Kompetenzmapping und Ausschreibungsvorbereitung kurzfristig realisierbar; Aufbau von Testumgebungen und Konsortienbildung erfordern 1–2 Jahre Vorlauf.
Investitionskosten	mittel	Primär Forschungs-, Infrastruktur- und Koordinationskosten für Testumgebungen.
Laufende Kosten	mittel	Kontinuierlicher Aufwand für Betrieb der Testumgebungen, Monitoring und Wissenstransfer; langfristig durch

Dimension	Einschätzung	Anmerkungen
		Unternehmenskooperationen und Drittmittel teilfinanzierbar.

Quellen und weiterführende Informationen

BMIMI & FH OÖ Forschungs und Entwicklungs GmbH (2025). Möglichkeiten von KI in der Logistik. Chancen und Risiken in der Umsetzung in Österreich. [KI in der Logistik](#)

Fortführung und Ausbau von FTI-Aktivitäten: Förderung von Technologien und Systeminnovationen im Bereich nachhaltiger, multimodaler Transportlogistik

Ausgangslage / Problemaufriss / Status Quo

Im Bereich der nachhaltigen, multimodalen Transportlogistik besteht eine deutliche Lücke zwischen der Entwicklung innovativer Technologien und deren Vorbereitung für eine breite Anwendung im Markt. Viele vielversprechende Lösungen verbleiben im Forschungs- oder frühen Pilotstadium und erreichen nicht die notwendige Reife, um in konkrete Umsetzungsprozesse überführt zu werden. Dieses sogenannte „Valley of Death“ wird durch fehlende Instrumente zur Vorbereitung von Skalierung, unzureichend entwickelte Geschäfts- und Betriebsmodelle sowie eine zu geringe Einbindung potenzieller Anwender:innen verstärkt. Gleichzeitig erfordert die Transformation des Logistiksystems hin zu mehr Nachhaltigkeit, Effizienz und Resilienz unter Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmodi eine stärkere Ausrichtung auf anwendungsnahe Entwicklung und Validierung. Der Status quo ist daher durch eine unzureichende Verzahnung von Forschung und Umsetzungsreife geprägt.

Kurzbeschreibung der Maßnahme

Die Maßnahme fokussiert auf die gezielte Stärkung und Weiterentwicklung von Forschungs-, Technologie- und Innovationsaktivitäten im Bereich nachhaltiger, multimodalen Transportlogistik ab, mit klarem Fokus auf die Vorbereitung der Umsetzung. Bestehende Förderinstrumente werden stärker auf Technologien und Systeminnovationen mit konkreter Anwendungsperspektive ausgerichtet. Im Mittelpunkt stehen Projekte, die

Lösungen bis zur Umsetzungsreife weiterentwickeln, etwa durch Demonstration, Validierung, Geschäftsmodellentwicklung oder Integration in bestehende Systemkontexte. Bestehende Initiativen werden gebündelt und strategisch weiterentwickelt, um Synergien zu nutzen und Silos aufzubrechen. Die Maßnahme adressiert gezielt die Phase zwischen Forschung und Umsetzung, indem sie die Voraussetzungen schafft, damit Innovationen in einem nächsten Schritt effizient in den operativen Betrieb überführt werden können.

Ziel der Maßnahme

Ziel der Maßnahme ist es, einen wirksamen Rahmen für die anwendungsorientierte Forschung, Entwicklung und Vorbereitung von Innovationen im Bereich der nachhaltigen, multimodalen Transportlogistik zu schaffen. Im Fokus steht die systematische Erhöhung der Umsetzungsreife von Technologien und Systemlösungen, sodass diese in nachgelagerten Maßnahmen effizient in die Praxis überführt werden können. Durch die gezielte Unterstützung von Validierung, Demonstration und Skalierungsvorbereitung werden Unsicherheiten reduziert und Entscheidungsgrundlagen für Investitionen und Umsetzung geschaffen. Gleichzeitig werden strukturelle und organisatorische Voraussetzungen verbessert, um Innovationen anschlussfähig für den operativen Einsatz zu machen. Die Maßnahme trägt dazu bei, Innovation als vorbereitenden Schritt für wirksame Umsetzung zu stärken und die Grundlage für eine beschleunigte Transformation des Logistiksystems zu schaffen.

- Gezielte Unterstützung von Demonstrations- und Validierungsprojekten zur Erhöhung der Umsetzungsreife innovativer Technologien und Systemlösungen unter Berücksichtigung wissenschaftlicher Begleitung
- Forschungsgestützte Entwicklung belastbarer Geschäfts-, Betriebs- (Betreibermodelle) und Skalierungsmodelle als Grundlage für spätere Umsetzung und Markteinführung
- Stärkere Einbindung potenzieller Anwender zur frühzeitigen Sicherstellung von Praxistauglichkeit und Anschlussfähigkeit
- Abbau von Umsetzungsbarrieren durch Vorbereitung geeigneter Rahmenbedingungen, Standards und Entscheidungsgrundlagen für nachgelagerte Roll-outs

Arbeitsschritte (Vorgehensweise, Meilensteine)

- Schritt 1: Überarbeitung und/oder Schaffung geeigneter Förderinstrumente, die die unterschiedlichen Bedürfnisse von Forschung und Umsetzung in Kombination berücksichtigen und unterschiedlichen Umfang haben können
- Schritt 2: Festlegung relevanter Themengebiete mit kontinuierlicher Aktualisierung
- Schritt 3: Etablierung von Schwerpunktsetzung im Logistikbereich in der Förderlandschaft, die alle Verkehrsmodi inkludiert, sowie themenoffener Bereiche

Verantwortliche Akteure und Zielgruppen

	Erledigung der Maßnahme durch	Auswirkung der Maßnahme auf
Enfo Politik / Verwaltung	–	–
Gemeinde	–	–
Bezirkshauptmannschaft	–	–
Land	–	–
Bund	BMIMI	–
EU	–	–
Interessensvertreter	–	–
Verbände, Vereine	–	–
Logistik- und Transportwirtschaft	Unternehmen, EVUs	Unternehmen
Verladende Wirtschaft	Unternehmen	Unternehmen
Bevölkerung	–	–
Sonstige	FFG, Forschungseinrichtungen, Abwicklungs- und Förderstellen	–

Bewertung

Dimension	Einschätzung	Anmerkungen
Wettbewerbsfähigkeit	neutral-positiv	–
Standortattraktivität	positiv	–

Dimension	Einschätzung	Anmerkungen
Ökonomische Nachhaltigkeit	positiv	–
Soziale Nachhaltigkeit	neutral	–
Ökologische Nachhaltigkeit	positiv	–
Umsetzungsgeschwindigkeit	mittel	–
Investitionskosten	mittel	–
Laufende Kosten	mittel	–

Quellen und weiterführende Informationen

FTI-Mobilitätswende im Rahmen von open4innovation

Umsetzung innovativer Logistiklösungen: Aufwertung und inhaltliche Weiterentwicklung der „Logistikförderung des Bundes“

Ausgangslage / Problemaufriss / Status Quo

Förderprogramme im Logistikbereich leisten einen wichtigen Beitrag zur Innovationsentwicklung, sind jedoch häufig nicht ausreichend auf konkrete Umsetzung, Pilotierung und Skalierung im realen Betrieb ausgerichtet. Innovative Logistik- und Transportkonzepte sowie Frontrunner-Projekte stoßen in der Übergangsphase von der Idee zur Anwendung auf strukturelle Hürden, etwa fehlende Unterstützung bei Pilotierungen, unzureichende Begleitung im Roll-out oder begrenzte Möglichkeiten zur Weiterentwicklung im Betrieb. Gleichzeitig steigt der Bedarf an unmittelbar umsetzbaren Lösungen, insbesondere im Bereich urbaner Logistik und emissionsfreier Zustellkonzepte. Die bestehende Logistikförderung des BMIMI hat genau diese Projektphase und Ausrichtung zum Inhalt, ist jedoch für eine umfassende inhaltliche, geografische und verkehrsmodiübergreifende Abdeckung noch nicht ausreichend fokussiert: sowohl das zur Verfügung stehende Budget als auch die Maximalförderungssumme beschränken diese Anforderung an eine konsequent umsetzungsorientierte Förderung der österreichischen Logistikakteure in ihrer Gesamtheit.

Kurzbeschreibung der Maßnahme

Die Maßnahme zielt auf eine inhaltliche Weiterentwicklung und Stärkung der bestehenden Logistikförderung ab, mit Fokus auf Pilotierungen, Umsetzungsbegleitung und die breite Anwendung innovativer Lösungen. Im Unterschied zu forschungsorientierten FTI-Förderungen steht hier die Umsetzung im Vordergrund. Dabei soll das Förderinstrument thematisch flexibler ausgestaltet werden, um kurzfristig auf neue Herausforderungen in der Disziplin Logistik reagieren und wechselnde inhaltliche Schwerpunktsetzungen gezielt ermöglichen zu können. Zudem soll das Instrument künftig

eine durchgängige Unterstützung entlang der Umsetzung ermöglichen – von der Pilotierung über die Anwendung bis hin zur Skalierung –, um insbesondere im Übergang zur breiten Anwendung eine längerfristige Begleitung wirkungsvoller Projekte sicherzustellen.

Konkrete Angabe von Schwerpunktsetzungen bzw. erwünschten Projekt(phas)en, die bereits auch in der bestehenden Logistikförderung abgedeckt sind:

- Pilotierungen und Umsetzungsbegleitung, um innovative Logistikhösungen direkt im realen Betrieb zu testen und weiterzuentwickeln
- Pilotprogramme für emissionsfreie urbane aber auch regionale Logistik zur Erprobung und Skalierung neuer Zustell- und Versorgungskonzepte
- Gezielte Unterstützung von Frontrunner-Projekten bei Roll-out und Skalierung durch begleitende Maßnahmen (unter anderem auch durch Beratung, Vernetzung, Monitoring)
- Unterstützung von (Transport- und Lager-)Automatisierung und Logistikrobotikprojekten
- Neue Aspekte der IT Unterstützung von Logistikprozessen (AI Anwendungsfälle in der Logistik, intelligente Agenten und intelligente Automatisierung)

In weiterer Folge auch weitere Adaptierungen, die noch nicht in der bestehenden Logistikförderung abgedeckt sind:

- Anpassung der Förderkriterien und -prozesse hin zu stärkerer Anwendungsorientierung sowie Fachkräfte-/Beschäftigungsrelevanz, um die Überführung von Innovationen in den operativen Betrieb zu beschleunigen

Fazit: um die oben genannte Problempunkte weiterhin abdecken zu können, ist der mittelbare Fokus des Programms stärker auf eine inhaltliche Weiterentwicklung zu legen und noch prägnanter konkrete Umsetzungsprojekte zu unterstützen.

Ziel der Maßnahme

Ziel der Maßnahme ist es, einen wirksamen und umsetzungsorientierten Förderrahmen zu schaffen, der Unternehmen gezielt bei der Einführung, Erprobung und Skalierung innovativer Logistikhösungen unterstützt. Im Mittelpunkt steht die Überführung von

Konzepten und Technologien in den realen Betrieb sowie deren Weiterentwicklung im praktischen Einsatz. Durch eine verstärkte Ausrichtung auf Pilotierungen und Umsetzungsbegleitung werden Innovationsbarrieren reduziert und die Anwendung neuer Lösungen beschleunigt. Die Maßnahme trägt dazu bei, die Transformation des Logistiksystems aktiv voranzutreiben, insbesondere im Bereich emissionsfreier und effizienter Logistiklösungen, und die Wirkung bestehender Förderinstrumente deutlich zu erhöhen.

Fazit: Ziel ist die Erhöhung der Anzahl an innovativen Umsetzungspiloten im Logistikbereich, die in eine österreichweite Ausrollung übergehen (können) und in Summe zu einer Standortattraktivierung des Standorts Österreich, zur Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit der österreichischen Betriebe sowie zur Sicherung und Errichtung neuer Arbeitsplätze in der Logistikbranche beitragen.

Arbeitsschritte (Vorgehensweise, Meilensteine)

- Schritt 1: Fokussierung der Instrumente in Hinblick auf konkrete Umsetzungen der Logistikförderung
- Schritt 2: Anpassung der Abwicklung auf die somit geänderten Rahmenbedingungen (Anpassung der Ausschreibungs- und Einreichunterlagen thematische Schwerpunktsetzungen im Leitfaden verankern und kommunizieren,...) sowie Schaffung von Flexibilität für dynamische thematische Schwerpunktsetzungen innerhalb der Ausschreibungen.
- Schritt 3: Optimierung der möglichen Förderungssummen pro Projekt (ab 2027 geltend für ab 2029 mit Novelle der Sonderrichtlinie Logistikförderung), um auch Projekte mit größerem Umfang miteinzubeziehen zu können, da gerade im Bereich der Umsetzung von Innovationen größere Hebel vonnöten sind.
- Schritt 4: Umsetzung jener inhaltlichen Ausweitung, die in der bestehenden Richtlinie noch nicht abgedeckt werden können (ab 2027 geltend für ab 2029)

Verantwortliche Akteure und Zielgruppen

	Erledigung der Maßnahme durch	Auswirkung der Maßnahme auf
Politik / Verwaltung	–	In Abhängigkeit der Projekte und deren Förderungsnehmer bis auf EU und Bund alle genannten (wobei der Bund indirekt von einer gestärkten österreichischen Logistikwirtschaft profitiert)
Gemeinde	–	
Bezirkshauptmannschaft	–	
Land	–	
Bund	BMIMI (federführend)	
EU	–	
Interessensvertreter	gegebenenfalls für Öffentlichkeitsarbeit	
Verbände, Vereine	VNL, BVL (gegebenenfalls für Öffentlichkeitsarbeit)	
Logistik- und Transportwirtschaft	–	
Verladende Wirtschaft	–	
Bevölkerung	–	
Sonstige	Förderstellen (primär SCHIG, da bereits Abwicklungsstelle für die bestehende Logistikförderung)	–

Bewertung

Dimension	Einschätzung	Anmerkungen
Wettbewerbsfähigkeit	Positiv	Jedenfalls deutlich positive Auswirkungen
Standortattraktivität	Positiv	
Ökonomische Nachhaltigkeit	Positiv	
Soziale Nachhaltigkeit	Leicht positiv	Positive Auswirkungen, da die effizientere Abwicklung der Logistik eine Verbesserung in diesen Bereichen darstellt. Hinsichtlich sozialer Nachhaltigkeit stellt die Sicherung bzw. Errichtung neuer Arbeitsplätze einen positiven Aspekt dar.
Ökologische Nachhaltigkeit	Positiv	

Dimension	Einschätzung	Anmerkungen
Umsetzungsgeschwindigkeit	Rasch	Die Logistikförderung läuft bis 2028, einzig die budgetäre Aufwertung wäre umzusetzen.
Investitionskosten	Niedrig	Geringfügige Anpassungen in der Abwicklung.
Laufende Kosten	Mittel/hoch	In Abhängigkeit der Erhöhung des Förderbudgets, ansonsten lediglich niedrige bis mittlere laufende (zusätzliche) Kosten für den erhöhten Abwicklungsaufwand

Quellen und weiterführende Informationen

Sonderrichtlinie Logistikförderung 2024 – 2028, sonstige Abwicklungsunterlagen:
schig.com/logistikfoerderung

