

Maßnahmenvorschläge zur Logistikstandortstrategie

Themenfeld Recht & Sicherheit



Impressum

Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:

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

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

Wien, 2026. Stand: 9. Juni 2026

Rückmeldungen: Ihre Überlegungen zu vorliegender Publikation übermitteln Sie bitte an
logistik@bmimi.gv.at.

Einleitung

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

Ein funktionierendes Logistiksystem braucht klare und faire Regeln. Der Bereich Recht und Sicherheit entwickelt die rechtlichen und regulatorischen Grundlagen weiter, die für Marktintegrität, Prozesssicherheit und Krisenresilienz erforderlich sind. Im Mittelpunkt stehen die Harmonisierung bestehender Vorschriften, die Modernisierung von Kontrollmechanismen und die Schaffung praxisnaher, zukunftsfähiger maßvoller Regelwerke. Ziel ist es, Vertrauen und faire Regeln zu schaffen – sowohl für Unternehmen als auch für die Gesellschaft – und die Logistik als verlässlichen Bestandteil der öffentlichen Infrastruktur zu stärken.

Vision

Ein moderner, klarer und adaptiver Rechtsrahmen ermöglicht ein leistungsfähiges, sicheres und resilientes Logistiksystem, stärkt Vertrauen zwischen Wirtschaft, Staat und Gesellschaft und schafft die Grundlage für Innovation und nachhaltige Entwicklung in allen Bereichen der Logistik.

Die Maßnahmen zielen auf die Erarbeitung und Weiterentwicklung der (rechtlichen) Grundlagen für eine Vielzahl von Teilsystemen, wie urbane Logistik, die gesamte Breite der Digitalisierung und Automatisierung in der Logistik, neue Angebotsformen in Knoten und Kanten aber auch das Halten und das Heben von Qualitätsstandards heimischer Logistik ab.

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

Inhalt

Einleitung	3
Gestaltungsfeld Citylogistik: harmonisierte Gestaltungsgrundlage für urbane Räume schaffen	6
Schwerpunkt Kabotage: Verbesserung der Detektion bis hin zur Schaffung einer integrierten Kontrollbehörde	10
Umsetzung des U-Space Regulativs in Österreich: Voraussetzung für die gewerbsmäßige Nutzung von Drohnen schaffen	14
Maßnahmenbündel Luftfahrt: geschützter regulatorischer Rechtsrahmen um innovative Ansätze zu unterstützen	20
Effiziente und effektive Schwerverkehrskontrollen.....	23
Modernisierung der Kontrollmechanismen.....	27
Evaluierung der Qualitätsstandards von EPU's im Verkehrsbereich.....	31
Optimierung der Import- und Zollprozesse am Standort Österreich einschließlich eCommerce-Einfuhr, ICS2 und Besicherung des Zahlungsaufschubkontos	35
Pragmatische Umsetzung ICS2 (Import Control System 2).....	39
Effizientere Zollabwicklung im Verfahren 4200 einschließlich Anpassung der Haftungsregelungen.....	42
Änderung bei der Besicherung des Zollaufschubkontos (UZK)	45
Etablierung effizienter Prozesse zur Einfuhrkontrolle sowie Verzollung von eCommerce-Sendungen.....	48
Rechtssichere Nutzbarkeit digitaler Transportdokumente in Österreich.....	51
Themenfeld Paketboxen: Grundlagen für die Adressierung der Boxensysteme, Rechtliche Verankerung der Adressierbarkeit von White-Label-Systemen.....	55

Gestaltungsfeld Citylogistik: harmonisierte Gestaltungsgrundlage für urbane Räume schaffen

Ausgangslage / Problemaufriss / Status Quo

Vorgaben, sei es national oder auf EU-Ebene, für die zukünftige Gestaltung der urbanen Gütermobilität und Logistik sind vielfältig. Für die Städte besteht die Notwendigkeit, aus diesen Vorgaben und den eigenen Zielsetzungen sinnvolle Pläne für diesen zentralen Bereich urbaner Entwicklung abzuleiten. Mit dem Sulp (Sustainable Urban Logistics Plan) als Logistik-Teil des Sump (Sustainable Urban Mobility Plan) existiert ein geeigneter Rahmen, in dem, für die Landeshauptstädte bindend, für die übrigen Städte als Empfehlung, alle relevanten Vorgaben subsumiert werden können:

Lt. der VERORDNUNG (EU) 2024/1679 müssen alle "Urban Nodes" (städtische Knoten im TEN-Netz, in Österreich sind das alle Landeshauptstädte) bis Ende 2027 einen Sump (für die Personenmobilität) - und damit auch einen Sulp (für die Gütermobilität und Logistik) - erarbeiten:

(64) Für jeden städtischen Knoten sollte als wirksamer einheitlicher Rahmen für die Bewältigung der Herausforderungen im Bereich der urbanen Mobilität ein Sump erlassen werden, der einen langfristigen, allumfassenden und integrierten Plan für die Mobilität im Güter- und Personenverkehr für das gesamte funktionale Stadtgebiet bietet.

- Was bedeutet das konkret für diese Städte?
- Welche EU- und sonstigen Vorgaben sind hier relevant?
- Wie spielen Sump und Sulp zusammen?
- Was lässt sich für die andere Städte, die keine "Urban Node" sind, daraus ableiten?
- Wie kann die Umsetzung eines Sump/Sulp erfolgen?
- Wie kann Wirksamkeit der Maßnahmen gemessen werden? (siehe dazu auch die Empfehlungen der Themengruppe "Logistiksteuerung")

Kurzbeschreibung der Maßnahme

- Erarbeitung und Veröffentlichung praxisorientierter Leitlinien durch das BMIMI zur Unterstützung der Umsetzung der in den einschlägigen Rechtsakten festgelegten Anforderungen an Sulp und Sump aus österreichischer Sicht
- Mindeststandards für die "Urban Nodes" spezifizieren und empfehlen, welche Maßnahmen die übrigen Städte setzen sollen
- Ableitung der dafür erforderlichen Gestaltungsgrundlagen und Gestaltungsansätze auch durch Anpassungen des Rechtsrahmens
- Austausch unter den Städten - auch den kleineren - forcieren
- Best Practice Modelle identifizieren, unterstützen und kommunizieren
- Entwicklung eines einheitlichen Evaluierungssystems
- Schaffung einer nationalen Sulp-Koordinierungsstelle

Ziel der Maßnahme

- Einheitliches Verständnis der Städte, was zu tun ist
- Bereitstellen der Gestaltungsgrundlagen
- Unterstützung bei der Umsetzung
- Erhöhung der Wahrscheinlichkeit, dass die geplanten Benefits der diversen Vorgaben auch realisiert werden

Arbeitsschritte (Vorgehensweise, Meilensteine)

- Bestandsaufnahme der relevanten Vorschriften und Empfehlungen
- Interpretation der Erkenntnisse und Ableitung von einheitlichen Vorgaben für die österreichischen Städte
- Kommunikation mit den Städten (Landeshauptstädte und kleinere Städte)
- Implementierung einer Erfolgsmessung
- Sicherstellung dauerhafter Wirksamkeit

Verantwortliche Akteure und Zielgruppen

	Erledigung der Maßnahme durch	Auswirkung der Maßnahme auf
Politik / Verwaltung	BMIMI	einheitliche Vorgaben
Gemeinde	für Logistik zuständige Stelle	einheitliche Vorgaben
Bezirkshauptmannschaft	–	–
Land	für Logistik zuständige Stelle	Schnittstelle zw. Bund und Gemeinden
Bund	BMIMI	–
EU	Europ. Kommission	Aktualisierung und/oder Anpassung von übergeordneten Vorgaben in dem Themenbereich
Interessensvertreter	Städtebund	Einbringen von Anforderungen und Anregungen der Städte
Verbände, Vereine	je nach Thema	–
Logistik- und Transportwirtschaft	je nach Thema	–
Verladende Wirtschaft	Je nach Thema	–
Bevölkerung	–	–
Sonstige	–	–

Bewertung

Dimension	Einschätzung	Anmerkungen
Wettbewerbsfähigkeit	positiv	sinnvolle und einheitliche Gestaltung der Rahmenbedingungen für die Städte
Standortattraktivität	positiv	eine funktionierende, zukunftssichere Gütermobilität ist für Städte ein zentraler Erfolgsfaktor
Ökonomische Nachhaltigkeit	positiv	klare, sinnvolle Regeln, Planungssicherheit und (sinnvolle!) Bündelungsmaßnahmen steigern die Effizienz der (Logistik-) Unternehmen Entwicklung wirtschaftlich sinnvoller - selbst tragfähiger - Lösungen
Soziale Nachhaltigkeit	positiv	eine funktionierende, zukunftssichere Gütermobilität ist für alle Einwohner:innen einer Stadt wesentlich

Dimension	Einschätzung	Anmerkungen
		wichtiger Beitrag zur Versorgungssicherheit und Daseinsvorsorge, fördert Sicherheit/Gesundheit und Beschäftigung
Ökologische Nachhaltigkeit	positiv	klare, sinnvolle Regeln und (sinnvolle!) Bündelungsmaßnahmen für (Logistik-)Unternehmen reduzieren den Ressourcenverbrauch
Umsetzungsgeschwindigkeit	mittel	
Investitionskosten	niedrig	
Laufende Kosten	niedrig	

Quellen und weiterführende Informationen

bmimi.gv.at/themen/mobilitaet/transport/gueterverkehrslogistik/sulp.html

Schwerpunkt Kabotage: Verbesserung der Detektion bis hin zur Schaffung einer integrierten Kontrollbehörde

Ausgangslage / Problemaufriss / Status Quo

Illegale Kabotage ist wettbewerbsverzerrend und existenzbedrohend für heimische Transportunternehmen und Arbeitnehmer. Nachdem Kabotage gleichzeitig immer auch Entsendung nach der VO (EG) 1072/2009 bedeutet, kontrollieren derzeit die Verkehrspolizei (nach § 7 Abs. 2 iVm § 23 GütbefG) und die Finanzpolizei (nach dem LSD-BG) nebeneinander. Eine Vernetzung der Kontrollergebnisse fehlt oft und Kontrollen in den Büros der Auftraggeber (etwa als Versender im Sinne des § 27b LSD-BG) finden nicht statt. Um illegale Kabotage flächendeckend zu kontrollieren und zu ahnden, müssen alle zuständigen Kontrollbehörden (Verkehrspolizei wie auch Finanzpolizei) je nach ihren Zuständigkeiten zwingend eingebunden werden.

Kurzbeschreibung der Maßnahme

Essenziell ist die Vernetzung und Nutzung neuer Instrumente zur effizienten Kabotage-Detektion unter Verwendung bestehender digitaler Möglichkeiten, wie dem Auslesen des digitalen Tachographen und zukünftig elektronischer Frachtbeförderungsdokumente (eFTI). Die Kontrollergebnisse zwischen den ermittelnden Behörden müssen vernetzt und die Kontrollen zwingend auch bei den Auftraggebern und Frachtenvermittlern (§§ 19a, 21a, 22 LSD-BG) durchgeführt werden. Begleitet wird dies durch eine mediale Aufbereitung der verstärkten Kontrollen, um ein entsprechendes Problembewusstsein bei allen Systembeteiligten zu schärfen.

Ziel der Maßnahme

Das Ziel ist es, illegale Kabotage flächendeckend zu detektieren, konsequent zu ahnden (Geldstrafen bis zu 20.000 Euro nach LSD-BG bzw. 7.267 Euro nach GütbefG) und somit

einen fairen Wettbewerb für heimische Transportunternehmer sicherzustellen. Um dieses Ziel strukturell zu verankern, wird die Bündelung der nationalen Kontrollzuständigkeiten in einer integrierten Kontrollbehörde nach dem Vorbild des deutschen BALM angestrebt. Wichtig wäre hier jedenfalls eine verpflichtende Zusammenarbeit aller Behörden (insb. Polizei, FinPol, AI), verpflichtender Datenaustausch und effektive Risikoanalyse. Haftungen (§ 27b LSD-BG) und gewerberechtliche Konsequenzen (z.B. § 31 LSD-BG) sollten hinsichtlich ihrer Rechtsdurchsetzung evaluiert werden. Die mediale Begleitung und die konsequente Inpflichtnahme der Auftraggeber sollen zudem eine präventive und stark abschreckende Wirkung entfalten. Konsequenzen direkt vor Ort, z.B. hohe Sicherheitsleistungen sowohl beim Auftraggeber, als auch beim Auftragnehmer würden positiv dazu beitragen.

Arbeitsschritte (Vorgehensweise, Meilensteine)

- Aufbereitung der momentanen Zuständigkeiten und Rollen der involvierten Behörden (Polizei, Finanzpolizei, Arbeitsinspektorate).
- Vergleich mit dem Europäischen Ausland (unter besonderer Berücksichtigung des deutschen BALM).
- Evaluierung der technischen Erfordernisse und vorhandenen Instrumente zur Detektion (z.B. Auswertung von Tachographen und e-CMR).
- Ausarbeitung eines konkreten Vorschlags zur Bündelung der nationalen Kontrollzuständigkeiten.
- Initiierung vernetzter Behördenkontrollen (inkl. Auftraggeber) kombiniert mit einer wirksamen medialen Offensiven.

Verantwortliche Akteure und Zielgruppen

	Erledigung der Maßnahme durch	Auswirkung der Maßnahme auf
Politik / Verwaltung	BMIMI, BMI, BMF, BMWET	Bessere Koordination und Zusammenarbeit
Gemeinde	Vollzug d. Verkehrspol. & FinPol	Bewusstseinsbildung und effiziente Zusammenarbeit mit anderen Dienststellen
Bezirkshauptmannschaft	Vollzug d. Verkehrspol. & FinPol	Bewusstseinsbildung und effiziente Zusammenarbeit mit anderen Dienststellen

	Erledigung der Maßnahme durch	Auswirkung der Maßnahme auf
Land	Vollzug d. Verkehrspol. & FinPol	Bewusstseinsbildung und effiziente Zusammenarbeit mit anderen Dienststellen
Bund	BMIMI, BMI, BMF, BMWET	Siehe Politik
EU	–	–
Interessensvertreter	Sozialpartner	–
Verbände, Vereine	LKW FRIENDS on the Road	–
Logistik- und Transportwirtschaft	WKO, ZV Spedition / Logistik	–
Verladende Wirtschaft	IV, WKO	Bewusstseinsbildung innerhalb der Verladerschaft
Bevölkerung	–	–
Sonstige	ASFINAG	–

Bewertung

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

Quellen und weiterführende Informationen

- bmimi.gv.at/themen/mobilitaet/transport/personen_gueter/kabotage.html
- wko.at/transport/kabotage-regelung-strassengueterverkehr-oesterreich
- [findok.bmf.gv.at/findok/volltext\(suche:Standardsuche\)?dokumentId=2f771715-2520-4009-aab2-16e54c0d02d3](http://findok.bmf.gv.at/findok/volltext(suche:Standardsuche)?dokumentId=2f771715-2520-4009-aab2-16e54c0d02d3)
- kabotage.at/

Sonstige Anmerkungen zur Maßnahme

Anmerkung aus der Gruppe

Illegale Kabotage ist nicht nur eine extreme Bedrohung des heimischen Güterbeförderungsgewerbes, sondern auch der heimischen Arbeitnehmer. Der heimische Markt ist das letzte große Betätigungsfeld der heimischen Unternehmer mit Eigenfuhrpark, das unbedingt geschützt werden muss.

Anmerkungen BMIMI

Inwieweit die Schaffung einer derartigen Behörde sinnhaft ist, kann gegenwärtig nicht bewertet werden.

Umsetzung des U-Space Regulativs in Österreich: Voraussetzung für die gewerbsmäßige Nutzung von Drohnen schaffen

Ausgangslage / Problemaufriss / Status Quo

Mit den verbesserten Möglichkeiten und dem vermehrten Einsatz von Drohnen für alle Arten von Transportaufgaben (auf europäischer Ebene hohe strategische Priorität - Drohnenstrategie 2.0) besteht das Erfordernis eines effizienten Verkehrsmanagements. Neben der Effizienz steht auch hier die Sicherheit der bemannten und unbemannten Luftfahrt und der Bevölkerung im Mittelpunkt, wofür die Einrichtung eigener Lufträume regulativ vorgesehen ist (DVO (EU) 2021/664).

Es besteht daher Lenkungsbedarf (öffentlichkeitswirksam), um die adäquate Ausgestaltung der nationalen Umsetzung des auf EU-Ebene existierenden rechtlichen Rahmens zu definieren und voranzutreiben. Regeln für den geteilten Luftraum sind für alle Anwendungsgebiete maßgeblich und unerlässlich.

Status quo: Die Europäische Kommission hat gemeinsam mit der Europäischen Agentur für Flugsicherheit eine Nichtübereinstimmung Österreichs mit dem europäischen Regulativ festgestellt und zur Verbesserung aufgefordert. Wenn Österreich diesem Auftrag nicht zeitnah nachkommt, wird dies in ein Vertragsverletzungsverfahren münden. Neben den juristischen Implikationen ist dies gerade im zukunftsreichen Bereich der Drohnen der Außenwirksamkeit wegen zu vermeiden.

Nach Schaffung der o.a. Voraussetzungen kann mit der erforderlichen innovativ-interdisziplinären Herangehensweise effizient und koordinativ die Umsetzung vorangetrieben und für Österreich ein neuer Standortvorteil gesichert werden.

Kurzbeschreibung der Maßnahme

Durch Schaffen der nötigen organisatorischen Grundlagen und die Etablierung eines umfassenden Rahmens, der innovativ und koordinativ die Umsetzung des U-Space Regulativs in Österreich ermöglicht, werden die Potenziale der gewerblichen Nutzung von Drohnen im Transportbereich nutzbar gemacht.

Die dazu erforderlichen Maßnahmen sind:

- Fundierte Umfeldanalyse und entsprechende SWOT-Beurteilung der Logistikwirtschaft in Verbindung mit dem Einsatz unbemannter Transportsysteme
- Projekt zur rechtlichen und operationellen Umsetzung der notwendigen Rahmenbedingungen (U-Space) unter der Leitung des BMIMI basierend auf die obige Analyse
- Benennung einer U-Space Behörde und Schaffung einer Koordinationsstelle für U-Space im BMIMI mit entsprechenden Kompetenzen und Ressourcen
- Schaffen eines institutionalisierten Austauschs der Logistikwirtschaft mit dem Luftfahrtbereich zur Entwicklung eines gemeinsamen Verständnisses als Basis für die Eröffnung praktikabler technisch-rechtlicher Handlungsspielräume
- Rechtliche und operationelle Rahmenbedingungen für die Ermöglichung von Testumgebungen für Zustellung durch Drohnen schaffen (Link zur Regulation of the European Parliament and the Council on establishing a framework of measures to facilitate the transport of military equipment, goods and personnel across the Union)

Ziel der Maßnahme

- Zukunftsorientierte Weiterentwicklung des Logistikstandortes Österreich unter Nutzung moderner Technologien
- Sicherer, koordinierter und effizienter Einsatz von Transportdrohnen im gesamten Logistikspektrum innerhalb eines Traffic Managements, das die Priorität etwas von Notfällen, Drohnenflüge von Betreibern kritischer Infrastrukturen sowie den Vorrang von bspw. BVLOS vor VLOS oder gewerblichen ggü. nicht-gewerblichen Flügen festlegt.
- Ermöglichung neuer Tür-zu-Tür Transportoptionen (Vermeidung von Schnittstellenproblemen im intermodalen Transport)

- Reduktion des ökologischen Fußabdrucks des Logistiknetzwerks durch Nutzung elektrisch betriebener Drohnen
- Erweiterter Einsatzbereich von Transportdrohnen auch in Bereichen bzw. Szenarien, die einen Einsatz konventioneller bemannter Luftfahrzeuge nicht erlauben (z.B. Zustellung im alpinen Raum)
- Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit Österreichs im Betrieb von Drohnen und im Drohnenverkehrsmanagement, z.B. durch objektive Kriterien zur Bewertung von Boden- und Luftrisiko.

Arbeitsschritte (Vorgehensweise, Meilensteine)

- Konkretisierung der politischen Vorgaben für den U-Space aus Sicht der Ressortführung nach Durchführung einer Umfeldanalyse (Eckpunkte des Bedarfes der Logistikbranche, Status der Umsetzung U-Spaces in Europa, SWOT-Analyse, rechtliche Optionen)
- Erstellung eines Projektplanvorschlages inkl. Projektteamzusammenstellung (sektionsübergreifend Sektionen I, II, III und IV) als Grundlage für einen Projektauftrag der BMIMI-Ressortleitung (umfassend auch die Ausarbeitung von Vorschlägen für die ausständige Benennung einer U-Space Behörde samt entspr. Folgekosten- und Wirkungsanalyse)
- Nach Erteilung des Projektauftrags: Konstituierung eines Projektteams im BMIMI und eines hochrangigen Steering Boards aus relevanten Stakeholdern wie Vertretern der Logistikbranche, Luftfahrtunternehmen, ACG, BMIMI etc. (analog Steuerungsgruppe Luftfahrtstrategie).
- Umsetzung des Projektauftrags mit Berichterstattung an die Ressortleitung.
Ziele:
 - Einrichtung einer U-Space Behörde im BMIMI
 - Schaffung einer Koordinierungsstelle ("U-Space Koordinator" gem. DVO (EU) 2021/664) mit mind. 1 qualifizierten Mitarbeiter:in im BMIMI
 - Vorliegen erster Umsetzungsvarianten (rechtlich, operativ) 2027
 - Schaffung von Räumen für mögliche Testbetriebe 2027/2028
- Möglichkeit der öffentlichen Ankündigung dieser Initiative durch HBM und Vorstellung des hochrangigen Steering Boards

Verantwortliche Akteure und Zielgruppen

	Erledigung der Maßnahme durch	Auswirkung der Maßnahme auf
Politik / Verwaltung	U-Space Behörde ernennen	AT: Europarechtliche Verpflichtungen erfüllen
Gemeinde	–	–
Bezirkshauptmannschaft	–	–
Land	–	–
Bund	BMIMI: Koordinierung des Prozesses BMIMI: Einrichtung der U-Space Behörde BMIMI: Einrichtung der Koordinierungsstelle für U-Space	Länder, Gemeinden, ACG, zivile Organisationen und Verbände der Luftfahrt- und Logistikbranche, Luftraumnutzer, Drohnenbetreiber, Industrie Siehe auch - GM1 Article 18(f) c) zu VO (EU) 2021/664
EU	Europäische Kommission: U-Space Regulativ schafft rechtliche Verpflichtung	AT: Verpflichtung zur Einrichtung einer U-Space Behörde (seit 2023); U-Space Einrichtung
Interessensvertreter	Sozialpartner	U-Space Koordinator, alle von einem U-Space betroffenen Interessensgruppen
Verbände, Vereine	-	U-Space Koordinator, alle von einem U-Space betroffenen Interessensgruppen
Logistik- und Transportwirtschaft	-	U-Space Koordinator, alle von einem U-Space betroffenen Interessensgruppen
Verladende Wirtschaft	–	Luftfrachtunternehmen iwS
Bevölkerung	–	U-Space Nutzung voraussichtlich auch über bewohntem Gebiet
Sonstige	–	–

Bewertung

Dimension	Einschätzung	Anmerkungen
Wettbewerbsfähigkeit	positiv	<p>Die rasche Umsetzung würde Österreich einen europaweiten Wettbewerbsvorsprung einräumen (innovative Nutzbarmachung von Drohnen).</p> <p>Drohnen können den Tür-zu-Tür Transport möglich machen, d.h. dort Probleme lösen, wo Intermodalität (LKW-Bahn z.B.) bisher mit organisatorischen (Zeit, Planbarkeit, Erreichbarkeit) und damit wirtschaftlichen Attraktivitätsbeschränkungen für die Logistikbranche verbunden ist.</p>
Standortattraktivität	positiv	Vorreiterrolle bei gewerblicher Nutzung von Drohnen im Transportbereich wäre ein Benefit für den Wirtschaftsstandort
Ökonomische Nachhaltigkeit	positiv	<p>Geringerer Zeitverlust aufgrund direkterer und verkehrsunabhängiger Lufttransportwege, höhere Flexibilität und geringere logistische Planungsnotwendigkeit durch Vermeiden von intermodalen Transportmittelwechseln - dadurch Kostenreduktion und Kapazitätssteigerung ohne ökologische Nachteile</p> <p>Reduktion der Verkehrsbelastung auf der Straße mit entsprechend positiven volkswirtschaftlichen Auswirkungen (Staureduktion)</p>
Soziale Nachhaltigkeit	leicht negativ	Drohnen verlagern Arbeitsplätze (z.B. LKW-Fahrer zu Drohnenoperator) und können eventuell eine Reduktion der Arbeitsplatzzahl bewirken
Ökologische Nachhaltigkeit	positiv	<p>Nutzung von elektronisch betriebenen Drohnen bewirkt eine Reduktion des CO₂-Ausstosses und kann beitragen, den Straßenverkehr im Einsatzgebiet deutlich zu reduzieren.</p> <p>Der Drohnenbetrieb kann mit geringen Lärmbelästigungen oder subjektiv-empfundene Störungen der Bevölkerung verbunden sein.</p>
Umsetzungsgeschwindigkeit	mittel	Erste Schritte können sehr rasch gesetzt werden durch Schaffung entsprechender

Dimension	Einschätzung	Anmerkungen
		<p>Ressourcen für U-Space Behörde und Koordinierungsstelle im BMIMI.</p> <p>Ein weiterer öffentlichkeitswirksamer Schritt wäre die zeitnahe Etablierung und Präsentation eines hochrangigen Steering Boards mit den Interessensvertretern und Beteiligten.</p>
Investitionskosten	–	–
Laufende Kosten	mittel	Personalkosten BMIMI

Maßnahmenbündel Luftfahrt: geschützter regulatorischer Rechtsrahmen um innovative Ansätze zu unterstützen

Ausgangslage / Problemaufriss / Status Quo

Durch eine Abänderung der EU-Vorgaben wurden die Sicherheitskontrollen von Luftfracht in hermetisch verschlossenen Behältern restriktiver geregelt. Es wäre in der nationalen Anwendung sicherzustellen, dass die Prozesse für die Unternehmen sicherer aber dennoch praktikabel und umsetzbar bleiben.

- Verordnung (EG) Nr. 300/2008
→ Grundverordnung zur Luftsicherheit (inkl. Fracht-Screening)
- DVO (EU) 2026/449 zur Änderung der DVO (EU) 2015/1998
→ Konkretisierung der zulässigen Sicherheitsverfahren
- DBeschluss C(2026) 1232 zur Änderung des Beschlusses C(2015) 8005
→ Konkretisierung der zulässigen Kontrollverfahren

Kurzbeschreibung der Maßnahme

Einrichten einer Regulatory Sandbox für Luftfracht-Screening, in der neue Verfahren sowie eventuell auch Screeningtechnologien für Luftfracht in hermetisch verschlossene Behältern unter behördlicher Aufsicht getestet werden können.

Dabei werden alternative Sicherheitskontrollansätze (z. B. Multi-Sensorik, KI-basierte Risikoanalyse, digitale Versiegelung/Tracking,) in realen Logistikumgebungen validiert, ohne sofort die vollständigen regulatorischen Anforderungen erfüllen zu müssen.

Die Sandbox ermöglicht die Testung einer kontrollierten Abweichung von Standardverfahren bei gleichzeitig gewährleistetem Sicherheitsniveau unter Einhaltung der Vorschriften.

Ziel der Maßnahme

- Steigerung des Sicherheitsniveaus in Bezug auf Luftfracht in hermetisch verschlossenen Behältnissen Effizienz und Resilienz der Lieferketten zu erhöhen
- Innovationsfähigkeit im Luftfrachtsektor zu stärken
- Logistikstandort stärken, durch attraktive Prozesse

Arbeitsschritte (Vorgehensweise, Meilensteine)

- Problemdefinition & Use-Case-Auswahl:
- Identifikation konkreter Anwendungsfälle: z.B. hermetisch verschlossene Pharma-Container, sensible Industriekomponenten
- Analyse regulatorischer Hürden (v. a. Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998)
- Technologie- & Verfahrensentwicklung
- Entwicklung / Auswahl innovativer Ansätze: z.B. kombinierte Sensorik (z. B. Röntgen + Terahertz + chemische Analyse) oder KI-gestützte Risikoanalyse entlang der Lieferkette, digitale Versiegelung / Tracking (Chain of Custody)
- Regulatorisches Design der Sandbox
- Festlegung des Sandbox-Rahmens: z.B geografisch (z. B. ausgewählte Flughäfen in Wien), zeitlich befristet
- Definition von: Teilnahmevoraussetzungen (z. B. Regulated Agents, Technologieanbieter), Aufsichts- und Reportingpflichten
- Abstimmung mit: Behörden /EU-Kommission / ggf. anderen Mitgliedstaaten
- Genehmigung & Setup
- Erteilung temporärer Genehmigungen für: Abweichungen von Standard-Screeningverfahren
- Aufbau der Testumgebung: Integration in reale Frachtprozesse, Schulung des Personals, Monitoring- und Auditmechanismen
- Durchführung der Sandbox
- Operativer Testbetrieb: Anwendung der neuen Verfahren auf reale Sendungen?
- Laufende Datenerhebung: Sicherheitsleistung, Prozesszeiten, Kosten / Nutzen
- Enge behördliche Begleitung: regelmäßige Evaluierungen und Möglichkeit zum sofortigen Eingreifen
- Evaluation & Skalierung
- Vergleich mit bestehenden Verfahren (Benchmarking)
- Bewertung: Sicherheitsäquivalenz oder -überlegenheit

- Ableitung von: Best Practices und Standardisierungspotenzial
- Regulatorische Integration

Verantwortliche Akteure und Zielgruppen

	Erledigung der Maßnahme durch	Auswirkung der Maßnahme auf
Politik / Verwaltung	BMIMI (OZB)	–
Gemeinde	–	–
Bezirkshauptmannschaft	–	–
Land	–	–
Bund	–	–
EU	–	–
Interessensvertreter	–	–
Verbände, Vereine	–	–
Logistik- und Transportwirtschaft	–	–
Verladende Wirtschaft	–	–
Bevölkerung	–	–
Sonstige	–	–

Bewertung

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

Effiziente und effektive Schwerverkehrskontrollen

Ausgangslage / Problemaufriss / Status Quo

Im Jahr 2025 wurden insgesamt 327.010 Anzeigen und Organstrafverfügungen bei Kontrollen von LKW und Bussen erstattet – ein Anstieg von rund 46 % gegenüber 2024 (224.464). Die häufigsten Verstöße betrafen Lenk- und Ruhezeitübertretungen (166.852), technische Mängel (85.035), Überladungen (30.747) sowie mangelnde Ladungssicherung (6.339). 26.081 Fahrzeugen musste die Weiterfahrt untersagt werden. Die bestehenden Kontrollkapazitäten reichen für eine flächendeckende Überwachung nicht aus.

Gleichzeitig muss jedoch berücksichtigt werden, dass Österreich im EU-Vergleich bei der Kontrolldichte einen Spitzenplatz einnimmt und die EU-Mindestanforderungen bei anfänglichen, technischen Unterwegskontrollen (TUK) übererfüllt. Im Jahr 2024 wurden 105.128 anfängliche Ausleitungen vorgenommen. Diese hohe Quantität an Kontrollen führt zu einem bürokratischen und zeitlichen Mehraufwand für alle Beteiligten. Da Verstöße immer komplexer und raffinierter werden (etwa bei AdBlue- und Tachomanipulationen), bedarf es immer tiefgehenderer Prüfungen durch hochqualifiziertes Personal. Daraus resultiert die Notwendigkeit, knappe Personalressourcen effizient für tiefgehende Qualitätskontrollen einzusetzen.

Kurzbeschreibung der Maßnahme

Die Maßnahme zielt - aus langfristiger Perspektive - auf eine schrittweise, quantitative Ausweitung der Schwerverkehrskontrollen, insbesondere am hochrangigen Straßennetz auf den Transitrouten ab. Konkret umfasst dies die bestmögliche Besetzung der Kontrollstellen durch Bereitstellung der erforderlichen Personalressourcen bei Polizei und ASFINAG, den Ausbau und die Modernisierung hochwertiger Kontrolleinrichtungen (fixe Kontrollplätze, WIM-Anlagen, Ausleitsysteme, etc.).

Da dies jedoch ein mittel- bis langfristiger Ansatz ist, steht kurzfristig eine substantielle Steigerung der Kontrollqualität im Vordergrund. Dies soll durch eine Bündelung der

technischen Möglichkeiten und eine enge Vernetzung der unterschiedlichen Kontrollorgane (Verkehrspolizei, Finanzpolizei, ASFINAG) erreicht werden. Kern der Maßnahme ist der konsequente Einsatz digitaler Technologien und des in der EU etablierten Risikoeinstufungssystems für eine fokussierte Vorauswahl. Unternehmen mit einer hohen Risikoeinstufung sollen dadurch zielgerichtet und häufiger geprüft werden. Im Gegenzug werden ordnungsgemäß und gesetzeskonform arbeitende Fuhrparks von dem ständigen Kontrolldruck entlastet. Der Ausbau von Infrastruktur (wie WIM-Anlagen und Ausleitsysteme) sowie des ASFINAG-Prüfzuges dient primär dieser intelligenten Filterung, um die Prüfungsintensität bei echten Risikofaktoren zu erhöhen. Damit schließt die Maßnahme an thematisch ähnlich gelagerte Maßnahmen der Logistikstandortstrategie an.

Ziel der Maßnahme

Ziel ist die nachhaltige Erhöhung der Verkehrssicherheit, des Schutzes regelkonformer Verkehrsteilnehmer:innen und des Schutzes der heimischen Verkehrsinfrastruktur auf Österreichs Autobahnen und Schnellstraßen durch eine risikobasierte und qualitativ hochwertige Kontrollstrategie ("Qualität") und langfristiger Steigerung der Kontrollpräsenz im Schwerverkehrsbereich. Die hohe Effizienz der österreichischen Vorauswahl soll durch das vernetzte Vorgehen weiter optimiert werden.

Arbeitsschritte (Vorgehensweise, Meilensteine)

- Bestandsaufnahme und Bedarfsanalyse etwa von:
- Vernetzungspotential der Kontrollbehörden
- Technische Erfordernisse für effiziente Kontrollen
- Nutzungsintensität von bestehenden, Europaweiten Systemen, z.B. Risikoeinstufungssysteme in den MS
- Bewusstseinsbildung und mediale/politische Arbeit dazu
- Rechtliche und organisatorische Grundlagenarbeit
- Grundlagenarbeit zum Infrastrukturausbau der Kontrollstellen und Verankerung im Bauprogramm
- Ausweitung der ASFINAG-Prüftätigkeit
- Pilotbetrieb und Evaluierung

Verantwortliche Akteure und Zielgruppen

	Erledigung der Maßnahme durch	Auswirkung der Maßnahme auf
Politik / Verwaltung	–	–
Gemeinde	Vollzug d. Verkehrspol.	–
Bezirkshauptmannschaft	Vollzug d. Verkehrspol.	Intensivierung der Zusammenarbeit
Land	Vollzug d. Verkehrspol.	Intensivierung der Zusammenarbeit
Bund	BMIMI, BMI, BMF (Gesetzgeber)	Intensivierung der Zusammenarbeit
EU	–	–
Interessensvertreter	–	–
Verbände, Vereine	Sozialpartner	Hervorstreichen der Positivkontrollen, Nutzung der Ergebnisse der Risikoeinstufungssysteme durch Unternehmen
Logistik- und Transportwirtschaft	ZV	Hervorstreichen der Positivkontrollen, Nutzung der Ergebnisse der Risikoeinstufungssysteme durch Unternehmen
Verladende Wirtschaft	IV, WKÖ	Bewusstseinsbildung bez. Risikoeinstufungssystem der beauftragten Unternehmen
Bevölkerung	–	–
Sonstige	–	–

Bewertung

Dimension	Einschätzung	Anmerkungen
Wettbewerbsfähigkeit	–	–
Standortattraktivität	leicht positiv	–
Ökonomische Nachhaltigkeit	positiv	–
Soziale Nachhaltigkeit	leicht positiv	–
Ökologische Nachhaltigkeit	neutral	–
Umsetzungsgeschwindigkeit	mittel	–
Investitionskosten	mittel	–

Dimension	Einschätzung	Anmerkungen
Laufende Kosten	mittel	–

Quellen und weiterführende Informationen

- bmi.gv.at/202/Verkehrsangelegenheiten/Verkehrseuberwachungsbilanz_2025.aspx
- parlament.gv.at/dokument/XXVIII/III/162/imfname_1681357.pdf

Sonstige Anmerkungen zur Maßnahme

Anmerkungen der Gruppe

Wenn Österreich in der Hinsicht mit effizienten Kontrollen einen Präzedenzfall in Europa schaffen würde, könnte sich das positiv auf andere Staaten auswirken.

Anmerkung der vida

Insbesondere gewerberechtliche Verstöße könnten durch Smart Governance Ansätze, nicht durch Strichprobenkontrollen, sondern Kontrollmaßnahmen am Firmensitz, getätigt werden.

Modernisierung der Kontrollmechanismen

Ausgangslage / Problemaufriss / Status Quo

Mit dem Risikoeinstufungssystem (§ 103c KFG) gibt es bereits seit 2013 auf Basis europarechtlicher Vorgaben die Möglichkeit Fahrzeuge für Kontrollen gezielt auszuwählen, in der Praxis zeigen sich jedoch Schwierigkeiten, durch die eine volle Wirksamkeit des Systems behindert wird, sodass die Kontrollorgane weiterhin auf ihre persönlichen Erfahrungswerte angewiesen sind und die in der zugrundeliegenden RL vorgesehene strengere und häufigere Prüfung von Unternehmen mit hoher Risikoeinstufung nicht wie vorgesehen wirksam werden kann.

Gemäß § 103c Abs 5 KFG ist ein Verstoß erst nach Rechtskraft des Strafbescheides einzutragen. Das ist eine verfassungsrechtlich gebotene Konsequenz der Unschuldsvermutung (Art 6 Abs 2 EMRK, Art 48 GRC), keine behebbare Systemschwäche. Die praktische Wirkung ist eine zeitliche Verlagerung. Da Verfahren bis zu drei Jahre dauern können, scheinen Verstöße erst verzögert in der Bewertung auf, fallen jedoch nicht aus ihr heraus. Klärungsbedarf besteht bei der Risikoformel: Der § 103c Abs 4 KFG lässt offen, ob der Dreijahreszeitraum ab Tatzeitpunkt oder ab Rechtskraft läuft. Sachgerecht und mit dem System konsistent wäre nur ein Anknüpfen an die Rechtskraft.

Positivkontrollen werden in der Praxis – lt. Teilnehmer:innen in der Themenfeldgruppe – nicht immer konsequent erfasst, obwohl die gesetzliche Verpflichtung dazu bereits besteht (§ 103c Abs 4 KFG iVm § 102 Abs 11c).

Der fehlende Zugang der Finanzpolizei zum VUR ist hingegen ein rechtliches Hindernis, der § 103c Abs 7 KFG ermächtigt ausschließlich "die Behörden" im Sinne des KFG sowie die Arbeitsinspektion, eine Erweiterung auf die Finanzpolizei erfordert eine Gesetzesänderung.

Kurzbeschreibung der Maßnahme

Die Maßnahme modernisiert das Schwerverkehrskontrollsystem durch konsequente Nutzung der bereits verpflichtend eingeführten Smart-Tachograph-V2-Infrastruktur (DSRC) in Verbindung mit einem weiterentwickelten, dynamischen Risikoeinstufungssystem. Kernelement ist die automatisierte Zusammenführung von im Vorbeifahren ausgelesenen Fahrtschreiber- und Fahrerkartendaten mit nationalen (VUR) und europäischen (ERRU) Unternehmensdaten zu einem Echtzeit-Risikowert – sodass nur Fahrzeuge mit hohem Score angehalten werden müssen. Ergänzend soll der bestehende gesetzliche Rahmen besser ausgeschöpft werden: Die konsequente Erfassung von Positivkontrollen ist durch Erlass sicherzustellen. Durch eine Änderung des § 103c Abs 5 KFG soll die Möglichkeit geschaffen werden, Verstöße bereits bei Strafantraglegung als inaktive Vormerke zu erfassen, die erst mit Rechtskraft automatisch aktiviert werden und bis dahin keine Risikowirkung entfalten – womit die Unschuldsvermutung gewahrt bleibt. Die vorgeschlagene Einbeziehung des Risikofaktors „Subunternehmerkette“ bedarf zunächst einer europarechtlichen Klärung, da § 103c Abs 1 KFG und Art 9 RL 2006/22/EG ausschließlich an Verstöße des jeweiligen Unternehmens selbst anknüpfen.

Ziel der Maßnahme

Ziel ist der Übergang vom reaktiven Stichprobenmodell zu einem proaktiven, datengestützten Kontrollsystem, das die bereits vorhandene DSRC-Infrastruktur des Smart Tachograph V2 vollständig ausschöpft und Kontrollressourcen gezielt auf Hochrisikofälle konzentriert.

Kurzfristige Ziele

- Systematische und flächige Nutzung der DSRC-Fernauslesefunktion des Smart Tachograph V2 zur Echtzeit-Vorauswahl von Fahrzeugen im Vorbeifahren
- Überprüfung der Möglichkeit der Eintragung von Verstößen bereits bei Strafantraglegung als inaktive Vormerke durch Änderung des § 103c Abs 5 KFG
- Schaffung einer rechtlichen Grundlage für den Zugang der Finanzpolizei zum VUR durch Ergänzung des § 103c Abs 7 KFG
- Sicherstellung der konsequenten Erfassung von Positivkontrollen durch einheitliche Vollzugsanweisungen (Erlass). Die gesetzliche Verpflichtung hierfür besteht bereits (§

103c Abs 4 KFG iVm § 102 Abs 11c KFG und § 103c Abs 5 KFG), es handelt sich - wie dargestellt - um ein reines Vollzugsdefizit.

- Anbindung an ERRU als europaweites und einheitliches Datensystem

Langfristige Ziele – Drei-Fälle-Modell

- Fall 1 (Grünes Licht): Alle Daten ordnungsgemäß und stimmig → Weiterfahrt ohne Kontrolle
- Fall 2 (Mitteilung an Sitzstaat): Geringfügige Abweichungen oder Verstöße, die im Sitzstaat effektiver geahndet werden → automatische Mitteilung an die zuständige Behörde im Sitzstaat zur gezielten Betriebskontrolle; Rechtsgrundlage hierfür bildet das ERRU-Meldeverfahren gemäß Art 16 VO (EG) Nr 1071/2009
- Fall 3 (Sofortige Ausleitung): Schwerwiegende Verstöße mit unmittelbarem Handlungsbedarf (zB massive Lenk- und Ruhezeitüberschreitungen, Tachographenmanipulation, fehlende IMI-Meldung) → Ausleitung an nächstmöglicher Kontrollstelle sowie parallele Mitteilung an die Sitzstaatbehörde über ERRU

Arbeitsschritte (Vorgehensweise, Meilensteine)

- Bestandsaufnahme und Problemanalyse
- Rechtliche Grundlagenprüfung und Anpassungsbedarf
- Technische Systemanpassung und Konzeption des Echtzeit-Ausleitsystems
- Pilotbetrieb und Evaluierung
- Flächendeckender Rollout und laufendes Monitoring

Verantwortliche Akteure und Zielgruppen

	Erledigung der Maßnahme durch	Auswirkung der Maßnahme auf
Politik / Verwaltung	–	–
Gemeinde	Vollzug d. Verkehrspol.	–
Bezirkshauptmannschaft	Vollzug d. Verkehrspol.	–
Land	Vollzug d. Verkehrspol.	–
Bund	BMIMI, BMI, BMF, BMASGPK	–
EU	–	–

	Erledigung der Maßnahme durch	Auswirkung der Maßnahme auf
Interessensvertreter	Sozialpartner	–
Verbände, Vereine	–	–
Logistik- und Transportwirtschaft	–	–
Verladende Wirtschaft	–	–
Bevölkerung	–	–
Sonstige	–	–

Bewertung

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

Sonstige Anmerkungen zur Maßnahme

Anmerkung der WKO

Die Einbeziehung des „Risikofaktors „Subunternehmerkette“ wird als überbordend und unpraktikabel abgelehnt. Das Risikoeinstufungssystem kann nur dann sinnvollerweise eingesetzt werden, wenn dieses System EU-weit harmonisiert angewendet wird und auch von anderen EU-Mitgliedstaaten wie in Österreich umgesetzt worden ist. Positivkontrollen müssen zudem berücksichtigt werden.

Evaluierung der Qualitätsstandards von EPU's im Verkehrsbereich

Ausgangslage / Problemaufriss / Status Quo

Der Verkehrsbereich, insbesondere das Kleintransportgewerbe, verzeichnet eine stark wachsende Marktteilnahme von Ein-Personen-Unternehmen (EPU) und freien Dienstnehmern, die häufig als Subunternehmer in mehrstufigen Lieferketten tätig sind. Das Kleintransportgewerbe ist ein freies Gewerbe, zu dessen Ausübung keine Konzession erforderlich ist, es reicht die bloße Anmeldung bei der Gewerbebehörde, so nicht gewerblich im grenzüberschreitenden Güterverkehr ausgeübt und/oder bei Inanspruchnahme der "Bestandsregelung" im Jahr 2020). Dies erleichtert den - nationalen - Markteintritt erheblich, birgt aber gleichzeitig Risiken hinsichtlich Qualitätsstandards, Arbeitsbedingungen und fairem Wettbewerb. Die Gefahr der Scheinselbständigkeit besteht dann, wenn ein als Selbstständiger auftretender Unternehmer eine Arbeit verrichtet, die der eines angestellten Arbeitnehmers gleichkommt mit dem Ziel, steuerliche Abgaben und Sozialversicherungsbeiträge zu umgehen und Risiko und Kosten auf das schwächste Glied der Kette überwältigt werden. Regelkonforme Unternehmen mit angestellten Fahrern werden dadurch im Wettbewerb strukturell benachteiligt. Eine systematische Evaluierung der tatsächlichen Marktauswirkungen dieser Entwicklung (z.B. auch hinsichtlich der Folgekosten durch Insolvenzen) fehlt bisher.

Kurzbeschreibung der Maßnahme

Die Maßnahme umfasst eine systematische Evaluierung der Auswirkungen der zunehmenden Marktteilnahme von EPU und freien Dienstnehmern im Verkehrsbereich hinsichtlich Wettbewerbsfairness, Qualitätsstandards, Arbeitsbedingungen und Rechteinhaltung. Auf Basis der Evaluierungsergebnisse werden konkrete Vorschläge für Rahmenbedingungen entwickelt, die einen effizienten und fairen Wettbewerb für alle Marktteilnehmer sicherstellen. Dabei sind sowohl die berechtigten Interessen gesetzeskonform selbstständig tätiger EPU als auch der Schutz vor Scheinselbständigkeit und Sozialdumping zu berücksichtigen.

Ziel der Maßnahme

Ziel ist die Schaffung eines fairen, transparenten und qualitätsgesicherten Wettbewerbsumfelds im Verkehrsbereich, in dem EPU und freie Dienstnehmer unter klaren, rechtssicheren Rahmenbedingungen tätig sein können, ohne dass ihre Marktteilnahme zu Lasten von Sozialstandards, Verkehrssicherheit oder regelkonform arbeitender Unternehmen geht.

Konkrete Ziele

- Evidenzbasierte Bestandsaufnahme der EPU-Marktentwicklung im Verkehrsbereich (Anzahl, Strukturen, Subunternehmerketten)
- Identifikation von Scheinselbstständigkeits- und Sozialdumpingphänomenen sowie deren Auswirkungen auf den Wettbewerb
- Prüfung bestehender Qualitäts- und Zulassungsanforderungen auf Lücken und Anpassungsbedarf (insbesondere im Kleintransportgewerbe)
- Entwicklung konkreter Maßnahmen zur Stärkung fairer Wettbewerbsbedingungen (z.B. Qualifikationsnachweise, Haftungsregelungen in Subunternehmerketten, verstärkte Kontrolle)
- Abstimmung mit relevanten Behörden (BMF/Finanzpolizei, BMAW, BMASGK) und Sozialpartnern

Arbeitsschritte (Vorgehensweise, Meilensteine)

- Datenerhebung und Marktanalyse
 - Quantitative Bestandsaufnahme der Unternehmen im Verkehrsbereich
 - Analyse der Auftragsstrukturen
- Evaluierung der Auswirkungen auf Wettbewerb und Qualität
- Rechtliche Analyse des bestehenden Rahmens
- Einbindung von Stakeholdern und Sozialpartnern
 - Strukturierter Konsultationsprozess mit Sozialpartnern, befassten BMs, etc.
- Entwicklung von Maßnahmenoptionen
- Umsetzung und Monitoring

Verantwortliche Akteure und Zielgruppen

	Erledigung der Maßnahme durch	Auswirkung der Maßnahme auf
Politik / Verwaltung	–	–
Gemeinde	–	–
Bezirkshauptmannschaft	–	–
Land	–	–
Bund	BMAW, BMIMI, BMASGK, BMF	–
EU	–	–
Interessensvertreter	Sozialpartner	–
Verbände, Vereine	–	–
Logistik- und Transportwirtschaft	EPU, diverse Unternehmer	–
Verladende Wirtschaft	–	–
Bevölkerung	–	–
Sonstige	–	–

Bewertung

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

Quellen und weiterführende Informationen

<https://www.wko.at/noe/transport-verkehr/gueterbefoerderungsgewerbe/merkblatt-kleintransportgewerbe>

Sonstige Anmerkungen zur Maßnahme

Stellungnahme der WKÖ

"Die insgesamt einseitig negative Betrachtung eines ganzen Gewerbes als Ausgangslage können wir nicht mittragen."

Stellungnahme der vida

Als Zielsetzung der Maßnahme sehen wir den Schutz der korrekten Unternehmen & die Herstellung fairer Wettbewerbsbedingungen, nicht den Generalverdacht gegenüber einer Branche.

Optimierung der Import- und Zollprozesse am Standort Österreich einschließlich eCommerce-Einfuhr, ICS2 und Besicherung des Zahlungsaufschubkontos

Ausgangslage / Problemaufriss / Status Quo

Im Bereich der Import- und Zollprozesse bestehen derzeit mehrere standortrelevante Herausforderungen. Hohe Importvolumina, insbesondere im grenzüberschreitenden eCommerce, führen zu erhöhtem administrativem Aufwand, längeren Durchlaufzeiten und erhöhtem Koordinationsbedarf zwischen Zoll, Flughafen, Post, Speditionen, KEP-Dienstleistern und weiteren Beteiligten. Gleichzeitig bestehen praktische Probleme bei der Umsetzung und Vollzugsausgestaltung einzelner Zoll- und Sicherheitsvorgaben, insbesondere im Zusammenhang mit ICS2, dem Verfahren 4200 sowie der Besicherung des Zahlungsaufschubkontos. In Summe führen diese Faktoren zu Ineffizienzen, wirtschaftlichen Belastungen, geringerer Planbarkeit und möglichen Wettbewerbsnachteilen für den Logistikstandort Österreich.

Kurzbeschreibung der Maßnahme

Die Maßnahme bündelt die organisatorische, technische und rechtliche Weiterentwicklung der Import- und Zollprozesse am Standort Österreich. Vorgesehen sind insbesondere die Einrichtung einer Arbeitsgruppe zur Optimierung des Importprozesses, die Verbesserung der Einfuhrkontrolle und Verzollung von eCommerce-Sendungen, eine pragmatische und unionsrechtskonforme Vollzugsausgestaltung von ICS2, die Prüfung einer flexibleren Besicherung des Zahlungsaufschubkontos sowie die Weiterentwicklung des Verfahrens 4200 einschließlich der haftungsrechtlichen Rahmenbedingungen. Die einzelnen Teilmaßnahmen sollen nicht isoliert, sondern in einem abgestimmten Gesamtzusammenhang als gemeinsames Zollpaket weiterentwickelt werden.

Ziel der Maßnahme

Ziel des Maßnahmenpakets ist eine effizientere, rechtssichere, praxistaugliche und standortfreundliche Gestaltung der Import- und Zollprozesse in Österreich. Dadurch sollen Durchlaufzeiten reduziert, Schnittstellenprobleme minimiert, administrative Belastungen und wirtschaftliche Nachteile verringert sowie die Wettbewerbsfähigkeit und Attraktivität Österreichs als Logistik- und Importstandort nachhaltig gestärkt werden. Gleichzeitig soll sichergestellt werden, dass notwendige Kontroll-, Sicherheits- und Abgabensicherungsziele unionsrechtskonform und vollzugstauglich umgesetzt werden.

Arbeitsschritte (Vorgehensweise, Meilensteine)

- Einrichtung einer standortbezogenen und regelmäßig tagenden Arbeitsgruppe „Optimierung Importprozess“ unter Einbindung aller relevanten Akteure.
- Analyse der bestehenden Import- und Zollprozesse einschließlich der wesentlichen Engpässe, Schnittstellenprobleme und Verzögerungsursachen.
- Erarbeitung und Umsetzung organisatorischer Verbesserungen für eine effizientere Einfuhrkontrolle und Verzollung ggf. mit Pilotphase am Flughafen Wien.
- Prüfung und Weiterentwicklung der praktischen Vollzugsausgestaltung von ICS2 unter Wahrung der unionsrechtlichen Vorgaben und Sicherheitsziele.
- Prüfung und Weiterentwicklung des Verfahrens 4200 einschließlich Prozess- und IT-Schnittstellen sowie der haftungsrechtlichen Rahmenbedingungen zur Vermeidung standortnachteiliger Benachteiligungen.
- Prüfung einer flexibleren und wirtschaftlich angemessenen Besicherung des Zahlungsaufschubkontos, insbesondere bei vorübergehenden Volumenspitzen.
- Erarbeitung konkreter Verbesserungsvorschläge, Pilotierung geeigneter Maßnahmen an relevanten Standorten und schrittweise Überführung erfolgreicher Ansätze in den Regelbetrieb.

Verantwortliche Akteure und Zielgruppen

	Erledigung der Maßnahme durch	Auswirkung der Maßnahme auf
Politik / Verwaltung	Rahmenbedingungen, Koordination	Beschleunigte Verfahren
Gemeinde	-	-

	Erledigung der Maßnahme durch	Auswirkung der Maßnahme auf
Bezirkshauptmannschaft	-	-
Land	Unterstützung Standortentwicklung	Standortattraktivität
Bund	BMF, Zoll, unter Einbindung weiterer standortrelevanter Stellen	effizientere Abwicklung, verbesserte Vollzugspraxis, nationale Logistikperformance
EU	Kommission und EU-Parlament für den unionsrechtlichen Rahmen, insbesondere UZK und ICS2	Harmonisierung und rechtliche Rahmenbedingungen
Interessensvertreter	Sozialpartner, ZV, betroffene Fachvertretungen	-
Verbände, Vereine	Speditions- und Logistikverbände, Einbindung der Wirtschaft	Branchenentwicklung und Transparenz
Logistik- und Transportwirtschaft	Post, KEP-Dienstleister, Luftfrachtspediteure, Flughafen Wien & Flughafen Linz, aktive Mitwirkung betroffener Unternehmen	Kosten- und Zeitreduktion, höhere Planbarkeit, Prozessoptimierung
Verladende Wirtschaft	-	-
Bevölkerung	-	indirekt durch verbesserte Versorgung und stabilere Abläufe
Sonstige	Flughafenakteure, Post, KEP-Dienstleister, Airlines, Ground Handling Agents, IT- und Zolldienstleister	Prozessstabilität und Standortattraktivität Österreich

Bewertung

Dimension	Einschätzung	Anmerkungen
Wettbewerbsfähigkeit	positiv	Schnellere Marktzugänge
Standortattraktivität	positiv	Stärkung Logistikstandort
Ökonomische Nachhaltigkeit	leicht positiv	Effizienzgewinne
Soziale Nachhaltigkeit	neutral	Keine negativen Effekte
Ökologische Nachhaltigkeit	leicht positiv	Weniger Standzeiten
Umsetzungsgeschwindigkeit	Mittel	Abstimmungsbedarf
Investitionskosten	Mittel	IT & Prozessanpassungen
Laufende Kosten	niedrig	Skaleneffekte

Sonstige Anmerkungen zur Maßnahme

Anmerkung der Gruppe

Die Maßnahme ist als gebündeltes Zollpaket zu verstehen, welches mehrere inhaltlich zusammenhängende Teilbereiche integriert. Die federführende fachliche Zuständigkeit liegt in wesentlichen Teilbereichen beim BMF beziehungsweise bei der Zollverwaltung. Für den Erfolg der Maßnahme ist daher eine enge Abstimmung zwischen den zuständigen Stellen und den betroffenen Wirtschaftsbeteiligten erforderlich. Eine frühe operative Einbindung aller Beteiligten ist wesentlich, um regulatorische Anforderungen praxisnah umzusetzen und internationale Wettbewerbsnachteile zu vermeiden. Für weiterführende inhaltliche Details und die vertiefte Darstellung der einzelnen Teilaspekte wird auf die gesondert eingebrachten Einzelmaßnahmenblätter verwiesen.

Pragmatische Umsetzung ICS2 (Import Control System 2)

Ausgangslage / Problemaufriss / Status Quo

Die Umsetzungsgeschwindigkeit und praktische Anwendung von ICS2 in Österreich wird von betroffenen Akteuren teilweise als strenger beziehungsweise detailintensiver wahrgenommen als in anderen EU-Mitgliedstaaten. Dadurch können Wettbewerbsnachteile für den österreichischen Logistik- und Luftfrachtstandort entstehen, insbesondere wenn Versender und Fluglinien auf andere Standorte ausweichen. Die Problematik liegt dabei nicht in den ICS2-Meldungen selbst, sondern vor allem in der geforderten Detailtiefe und in der praktischen Vollzugsausgestaltung.

Kurzbeschreibung der Maßnahme

Die Maßnahme zielt auf eine pragmatische, unionsrechtskonforme, praxistaugliche und standortverträgliche Umsetzung von ICS2 ab. Dazu sollen Vollzugspraxis, Datenanforderungen und Prozessschnittstellen überprüft und Möglichkeiten identifiziert werden, wie die praktische Abwicklung effizienter gestaltet werden kann, ohne Sicherheits- und Kontrollziele zu beeinträchtigen.

Ziel der Maßnahme

Ziel ist es, Wettbewerbsnachteile für den österreichischen Logistik- und Luftfrachtstandort aus einer übermäßig restriktiven oder unpraktischen Umsetzung von ICS2 zu vermeiden. Gleichzeitig soll eine unionsrechtskonforme, verlässliche und für die Wirtschaft handhabbare Vollzugspraxis sichergestellt werden.

Arbeitsschritte (Vorgehensweise, Meilensteine)

- Erhebung der aktuellen österreichischen ICS2-Vollzugspraxis und ihrer praktischen Auswirkungen.
- Vergleich mit der Umsetzungspraxis in anderen EU-Mitgliedstaaten.
- Identifikation der Anforderungen, die in der Praxis zu Verzögerungen oder Ausweichverkehren führen.
- Dialog mit Zoll, Airlines, Flughafenakteuren, Speditionen und weiteren betroffenen Unternehmen.
- Prüfung unionsrechtlicher Spielräume für eine pragmatischere Vollzugsgestaltung.
- Erarbeitung konkreter Empfehlungen für Verfahrensanpassungen und Kommunikationsstandards.
- Evaluierung der Auswirkungen nach Umsetzung.

Verantwortliche Akteure und Zielgruppen

	Erledigung der Maßnahme durch	Auswirkung der Maßnahme auf
Politik / Verwaltung	–	–
Gemeinde	–	–
Bezirkshauptmannschaft	–	–
Land	–	–
Bund	BMF/Zoll	–
EU	unionsrechtlicher Rahmen	–
Interessensvertreter	Sozialpartner	–
Verbände, Vereine	Speditions- und Logistikverbände	–
Logistik- und Transportwirtschaft	–	–
Verladende Wirtschaft	–	–
Bevölkerung	–	–
Sonstige	–	–

Bewertung

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

Sonstige Anmerkungen zur Maßnahme

Anmerkungen der Gruppe

Die Maßnahme betrifft die praktische Vollzugsausgestaltung im unionsrechtlichen Rahmen und sollte mit den Themen eCommerce-Einfuhr und Optimierung des Importprozesses abgestimmt werden.

Effizientere Zollabwicklung im Verfahren 4200 einschließlich Anpassung der Haftungsregelungen

Ausgangslage / Problemaufriss / Status Quo

Das Verfahren 4200 ist ein standortrelevantes Instrument zur Beschleunigung internationaler Warenströme und zur Stärkung Österreichs als Drehscheibe. Gleichzeitig bestehen weiterhin politischer Abstimmungsbedarf, praktische Probleme bei Prozess- und IT-Schnittstellen sowie standortnachteilige Haftungsregelungen. Eine Anpassung der Solidarhaftung erscheint erforderlich, um Benachteiligungen gegenüber ausländischen Konkurrenzstandorten zu vermeiden.

Kurzbeschreibung der Maßnahme

Die Maßnahme bündelt die Weiterentwicklung des Verfahrens 4200 in organisatorischer, technischer und rechtlicher Hinsicht. Dazu gehören die Optimierung von Prozess- und IT-Schnittstellen, die Einbindung von Praxisfeedback aus Unternehmen sowie die Prüfung und Anpassung relevanter Rechtsgrundlagen, insbesondere zur Vermeidung standortnachteiliger Haftungsregelungen und zur Verbesserung der praktischen Anwendbarkeit.

Ziel der Maßnahme

Ziel ist eine effizientere, rechtssichere und international wettbewerbsfähige Anwendung des Verfahrens 4200 in Österreich. Dadurch sollen internationale Warenströme beschleunigt, administrative Belastungen reduziert und Benachteiligungen österreichischer Standorte gegenüber ausländischen Konkurrenzstandorten (z.B. Deutschland) vermieden werden.

Arbeitsschritte (Vorgehensweise, Meilensteine)

- Darstellung des Status quo der Anwendung des Verfahrens 4200 in Österreich.
- Erhebung der praktischen Probleme bei Verfahrensabläufen sowie Prozess- und IT-Schnittstellen.
- Einbindung von Praxisfeedback aus Spedition und betroffenen Unternehmen.
- Vergleich mit ausländischen Wettbewerbsstandorten und deren Anwendungspraxis.
- Prüfung der nationalen Rechtslage, insbesondere im Bereich der Solidarhaftung.
- Entwicklung konkreter Vorschläge zur Verfahrensvereinfachung und zur rechtlichen Anpassung.
- Abstimmung mit den zuständigen Stellen und Vorbereitung erforderlicher Änderungen.

Verantwortliche Akteure und Zielgruppen

	Erledigung der Maßnahme durch	Auswirkung der Maßnahme auf
Politik / Verwaltung	–	–
Gemeinde	–	–
Bezirkshauptmannschaft	–	–
Land	–	–
Bund	BMF/Zoll	–
EU	–	–
Interessensvertreter	Sozialpartner, betroffene Fachvertretungen, Interessenvertretung der Unternehmen	–
Verbände, Vereine	Speditions- und Logistikverbände	–
Logistik- und Transportwirtschaft	–	–
Verladende Wirtschaft	–	–
Bevölkerung	–	–
Sonstige	–	–

Bewertung

Dimension	Einschätzung	Anmerkungen
Wettbewerbsfähigkeit	positiv	–
Standortattraktivität	positiv	–
Ökonomische Nachhaltigkeit	positiv	–
Soziale Nachhaltigkeit	Neutral	–
Ökologische Nachhaltigkeit	Neutral	–
Umsetzungsgeschwindigkeit	Lang	–
Investitionskosten	Mittel	–
Laufende Kosten	mittel	–

Sonstige Anmerkungen zur Maßnahme

Anmerkungen der Gruppe

Die federführende Zuständigkeit liegt beim BMF. Der Fortschritt hängt wesentlich vom politischen Willen sowie von einer entsprechenden nationalen Umsetzung ab. Das Thema ist zugleich als Bestandteil eines umfassenderen Zollpakets und im Zusammenhang mit den übrigen Maßnahmen zur Optimierung des Standortes zu sehen.

Änderung bei der Besicherung des Zollaufschubkontos (UZK)

Ausgangslage / Problemaufriss / Status Quo

Bei vorübergehend erhöhtem Importvolumen muss der Referenzbetrag des Zollaufschubkontos angepasst werden, wodurch längerfristige Liquiditätsbindungen entstehen können. Dies trifft Unternehmen auch dann, wenn es sich nur um einmalige Ausreißer und nicht um dauerhaft erhöhte Volumina handelt. Dadurch können unnötige Liquiditätsbindungen und standortrelevante Wettbewerbsnachteile entstehen.

Kurzbeschreibung der Maßnahme

Geprüft und weiterentwickelt werden soll eine Regelung, wonach der Referenzbetrag eines Zollaufschubkontos bei vorübergehenden Volumenspitzen kurzfristig durch Akontozahlungen erhöht werden kann. Damit soll eine flexiblere, praxistaugliche und wirtschaftlich angemessenere Besicherung ermöglicht werden, ohne bei bloß temporären Ausschlägen dauerhafte zusätzliche Liquiditätsbindung auszulösen.

Ziel der Maßnahme

Ziel ist eine standortfreundliche und wirtschaftlich verhältnismäßige Ausgestaltung der Besicherung des Zollaufschubkontos. Unternehmen sollen bei vorübergehenden Mengenspitzen mehr Flexibilität erhalten, ohne dass die Sicherheit der Abgabensicherung beeinträchtigt wird

Arbeitsschritte (Vorgehensweise, Meilensteine)

- Analyse der bestehenden Regelung.
- Erhebung typischer Fallkonstellationen mit einmaligen oder saisonalen Volumenspitzen.

- Prüfung rechtlicher Spielräume im Rahmen des UZK und des zugehörigen Vollzugs.
- Abstimmung mit den zuständigen Stellen auf nationaler und gegebenenfalls europäischer Ebene.
- Entwicklung eines Modells für temporäre Erhöhungen des Referenzbetrags mittels Akontozahlungen.
- Bewertung der Umsetzbarkeit und der Auswirkungen auf Liquidität, Verwaltungsaufwand und Abgabensicherung.
- Vorbereitung erforderlicher rechtlicher oder administrativer Anpassungen.

Verantwortliche Akteure und Zielgruppen

	Erledigung der Maßnahme durch	Auswirkung der Maßnahme auf
Politik / Verwaltung	–	–
Gemeinde	–	–
Bezirkshauptmannschaft	–	–
Land	–	–
Bund	BMF	–
EU	Europäische Kommission, soweit unionsrechtliche Anpassungen erforderlich sind	–
Interessensvertreter	WKO, Fachvertretungen	–
Verbände, Vereine	Speditions- und Logistikverbände	–
Logistik- und Transportwirtschaft	–	–
Verladende Wirtschaft	–	–
Bevölkerung	–	–
Sonstige	–	–

Bewertung

Dimension	Einschätzung	Anmerkungen
Wettbewerbsfähigkeit	leicht positiv	–
Standortattraktivität	leicht positiv	–

Dimension	Einschätzung	Anmerkungen
Ökonomische Nachhaltigkeit	positiv	–
Soziale Nachhaltigkeit	neutral	–
Ökologische Nachhaltigkeit	Neutral	–
Umsetzungsgeschwindigkeit	Lang	–
Investitionskosten	Niedrig	–
Laufende Kosten	niedrig	–

Sonstige Anmerkungen zur Maßnahme

Anmerkungen der Gruppe

Die Maßnahme weist einen unionsrechtlichen Bezug auf und ist daher nur in enger Abstimmung mit den zuständigen nationalen und europäischen Stellen weiterzuverfolgen. Gleichzeitig ist auf eine standort- und praxisgerechte Ausgestaltung Bedacht zu nehmen.

Etablierung effizienter Prozesse zur Einfuhrkontrolle sowie Verzollung von eCommerce-Sendungen

Ausgangslage / Problemaufriss / Status Quo

Die Einfuhrkontrolle und Verzollung von eCommerce-Sendungen steht unter hohem Zeit- und Mengendruck. Hohe Sendungsvolumina, kurze Umschlagszeiten und Schnittstellen zwischen Zoll, Post, KEP-Dienstleistern, Speditionen und weiteren Beteiligten führen zu Verzögerungen, erhöhtem Koordinationsaufwand und zu standortrelevanten Effizienzverlusten. Dies beeinträchtigt die Planbarkeit und Wettbewerbsfähigkeit des Standorts Österreich im grenzüberschreitenden eCommerce.

Kurzbeschreibung der Maßnahme

Ziel der Maßnahme ist die Etablierung effizienter, praxistauglicher und abgestimmter Prozesse für Einfuhrkontrolle und Verzollung von eCommerce-Sendungen. Dazu sollen bestehende Prozessschritte analysiert, Engpässe identifiziert und organisatorische, technische und gegebenenfalls rechtliche Verbesserungen abgeleitet werden, um eine rasche Identifizierung, Kontrolle und Freigabe zu ermöglichen.

Ziel der Maßnahme

Ziel ist die Beschleunigung und qualitative Verbesserung der Einfuhrabwicklung von eCommerce-Sendungen bei gleichzeitig hoher Kontrollsicherheit. Dadurch sollen Durchlaufzeiten reduziert, Medienbrüche und Schnittstellenprobleme minimiert sowie die Standortattraktivität und Wettbewerbsfähigkeit Österreichs als Import- und Logistikstandort gestärkt werden.

Arbeitsschritte (Vorgehensweise, Meilensteine)

- Erhebung der bestehenden Prozessabläufe bei Einfuhrkontrolle und Verzollung von eCommerce-Sendungen.
- Identifikation wesentlicher Engpässe, Schnittstellenprobleme und Verzögerungsursachen.
- Einbindung der relevanten Akteure aus Zoll, Post, KEP, Spedition und IT.
- Definition kurzfristig umsetzbarer organisatorischer Verbesserungen.
- Prüfung technischer Optimierungsmöglichkeiten bei Datenaustausch, Identifizierung und Freigaben.
- Evaluierung und Überführung erfolgreicher Ansätze in den Regelbetrieb

Verantwortliche Akteure und Zielgruppen

	Erledigung der Maßnahme durch	Auswirkung der Maßnahme auf
Politik / Verwaltung	–	–
Gemeinde	–	–
Bezirkshauptmannschaft	–	–
Land	–	–
Bund	BMF/Zoll	–
EU	–	–
Interessensvertreter	Sozialpartner, betroffene Fachverbände in der WKO	–
Verbände, Vereine	Logistik- und Speditionsverbände	–
Logistik- und Transportwirtschaft	Betroffene Mitgliedsunternehmen	–
Verladende Wirtschaft	–	–
Bevölkerung	–	–
Sonstige	–	–

Bewertung

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

Sonstige Anmerkungen zur Maßnahme

Anmerkungen der Gruppe

Die Maßnahme ist als Teil eines umfassenderen Zoll-/Einfuhrpakets anschlussfähig und sollte mit den Themen Importprozess, ICS2 und zollrechtlichen Rahmenbedingungen abgestimmt werden.

Rechtssichere Nutzbarkeit digitaler Transportdokumente in Österreich

Ausgangslage

In den letzten Jahren erfolgte in Teilbereichen des Verwaltungsrechts (z.B. § 17 GütbefG) sowie des Zivilrechts (Beitritt zum eCMR-Zusatzprotokoll) Anpassungen der Rechtsordnung zur Ermöglichung der Verwendung elektronischer Nachweise bzw. Dokumente im Rahmen der Beförderung von Gütern. Innerhalb der österreichischen Rechtsordnung gibt es aber weiterhin Bestimmungen, nach denen die Verwendung elektronischer Dokumente nur unter Inkaufnahme von Rechtsunsicherheit möglich ist. Dort wo elektronische Anwendungen ausdrücklich vorgesehen sind, bestehen uneinheitliche Vorgaben, was den Investitionsaufwand in Systeme erhöht. Das Wirksamwerden der Verordnung 2020/1056 (eFTI-VO) im Juli 2027 sollte daher dazu genutzt werden, die Verwendung elektronischer Nachweise und Dokumente innerhalb der für die Logistik anwendbaren Rechtsvorschriften verkehrsträgerunabhängig zu ermöglichen, zu erleichtern und zu vereinheitlichen und sich dabei inhaltlich vom Erfordernis, bestimmte Dokumente vorzulegen, zu lösen. Im Sinne der jüngsten Entwicklungen soll daher eine technologie- und trägerneutrale Beschränkung auf Informationen bzw. Daten erfolgen und nur ergänzend essenzielle Sicherheitsanforderungen und Zugriffsmöglichkeiten normiert werden.

Evaluierung und Fortentwicklung des bestehenden Rechtsrahmens

- Der bestehende verwaltungsrechtliche und zivilrechtliche Rechtsrahmen soll einer Prüfung unterzogen werden hinsichtlich der aktuellen Möglichkeit, digitale Transportdokumente und Transportnachweise zu verwenden.
- Die Rechtsordnung sollte in der Folge möglichst "entmaterialisiert" werden, sodass ein physischer Informationsträger nur noch dort gefordert wird, wo dies unbedingt erforderlich ist.
- Zwischen den verschiedenen verwaltungsrechtlichen Materien, soll auf technischer Ebene ein möglichst hoher Grad an Vereinheitlichung (ggf. auch im Rahmen von

Industriestandards) erfolgen, wo möglich sollte auch auf zivilrechtlicher Ebene eine Abstimmung mit den verwaltungsrechtlichen Anforderungen erfolgen.

- Wo den Behörden sodann Daten vorliegen soll die Möglichkeit der Verwendung/Verschränkung geprüft und diskutiert werden (z.B. mit digitalem Tachographen, etc.).

Ziel der Maßnahme

- Durch Rechtsklarheit und Rechtssicherheit sollen die Rahmenbedingungen für den österreichischen Logistikstandort attraktiver werden;
- Digitalisierung dient dabei als international wichtiger Standortfaktor und Innovationstreiber im internationalen Handelsverkehr - gleichzeitig dient die Evaluierung und Anpassung bestehender Vorschriften der Deregulierung und dem Bürokratieabbau.
- Anpassungen sollten folgenden Grundsätzen folgen: Wahrung der Datensicherheit und von Geschäftsgeheimnissen, Datenlimitierung auf das tatsächlich Erforderliche, Technologieneutralität und Interoperabilität, Sicherstellung der Zugriffsmöglichkeit durch zuständige Stellen.
- Daneben soll der Mehrwert, der sich den Behörden durch die vorliegenden Daten eröffnet, unter Achtung der berechtigten Interessen der am Transport beteiligten Akteure, genutzt werden.
- Nicht-Ziel: Digital-Only (Gleichlauf mit eFTI-VO)

Arbeitsschritte (Vorgehensweise, Meilensteine)

- Bildung einer Koordinationsstelle digitale Transportdokumente/Nachweise im BMIMI
- Evaluierung des Status-Quo im Verwaltungsrecht (insb. BMIMI)
- Evaluierung des Status-Quo im Zivilrecht (insb. BMJ)
- Erheben der aktuellen (IT-)technischen Standards: DESADV (GS1), eCMR etc.
- Zwischenergebnis der Evaluierung/Erhebungen --> Ausarbeiten von Empfehlungen für die Branche
- Identifikation von Anpassungsbedarf
- Novellierungsvorschläge unter Einbindung der wesentlichen Stakeholder
- Gesetzgebungsprozess
- Förderung praktikabler Systeme im Rahmen bestehender Förderinstrumente

Verantwortliche Akteure und Zielgruppen

	Erledigung der Maßnahme durch	Auswirkung der Maßnahme auf
Politik / Verwaltung	–	–
Gemeinde	–	–
Bezirkshauptmannschaft	–	–
Land	–	–
Bund	BMIMI, BMJ, (DereguliersStS)	– BMI, BMF, Gerichte
EU	–	–
Interessensvertreter	Sozialpartner	–
Verbände, Vereine	IV, ZV, BVL, VNL	–
Logistik- und Transportwirtschaft	–	–
Verladende Wirtschaft	–	–
Bevölkerung	–	–
Sonstige	–	–

Bewertung

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

Quellen und weiterführende Informationen

ZVR 2025/189: Elektronischer Frachtbrief und sonstige digitale Belege als öffentlich-rechtliche Nachweise im Straßengüterverkehr (Philipp Hafner): RDB Rechtsdatenbank

Themenfeld Paketboxen: Grundlagen für die Adressierung der Boxensysteme, Rechtliche Verankerung der Adressierbarkeit von White-Label-Systemen

Ausgangslage

Diese Maßnahme zielt nur auf White Label Paketboxen Standorte ab. Anbieter von "Carrier Specific Anlagen", also nicht White Label Boxen (z.B. Proprietäre Systeme), können ihre Standorte wie hier empfohlen optional integrieren, sind aber von der Maßnahme nicht erfasst. Im Sinne der Klarheit und Usability für die Nutzer:innen wird für diese Betreiber im Sinne der Maßnahme angestrebt, dass entweder alle Standorte abgebildet werden oder keine.

Ausgangslage / Problemaufriss / Status Quo

Die aktuell mehr als 3000 Paketboxen in Österreich haben keine eigene Adresse. Das führt dazu, dass sie nicht einfach als Empfangsort für eine Erstzustellung ausgewählt werden können, nicht automatisch in den diversen digitalen Karten aufscheinen, kein einfaches multimodales Routing dorthin möglich ist und die Kommunen auf die Aufstellung so gut wie keinen Einfluss haben. Eine "offizielle", also im Adressregister abgebildete Adresse würde alle angeführten Punkte lösen. Die technischen Voraussetzungen dafür sind bereits weitgehend gelöst, was noch fehlt, sind die rechtlichen Grundlagen und die organisatorischen Rahmenbedingungen dafür.

Kurzbeschreibung der Maßnahme

Schaffung der rechtlichen und organisatorischen Voraussetzungen, um alle frei zugänglichen Paketboxen, also jene, die nicht innerhalb von Wohnanlagen oder anderen, versperrbaren Räumen stehen, mit eigenen Adressen mit dem Zusatz "BX" zu versehen und im Adressregister und damit auch in den wesentlichen digitalen Plattformen abzubilden und routingfähig zu machen.

Ziel der Maßnahme

- Auswahlmöglichkeit durch die Empfänger:innen über die (Erst-)Zustellung von Sendungen in eine beliebige Paketbox (über die Angabe der Boxen-Adresse) ODER der Zustellung in die Wohnung (über Angabe der Wohnungsadresse)
- Eindeutige Identifikation und leichtere Auffindbarkeit von Paketboxen in den gebräuchlichen GIS-Plattformen
- Möglichkeit eines Routings zu den Paketboxen mittels multimodaler Routenplanungssysteme und damit die Möglichkeit des Vorschlags ökologischer Verkehrsmittel
- Deutliche Steigerung des Mehrwertes von Paketboxen für Empfängerinnen und gewerbliche Nutzer:innen
- Steigerung der Effizienz in der Zustellung und damit deutliche Reduktion des Transportaufwandes und der damit verbundenen Emissionen (Beitrag zu den Klimazielen)
- Reduktion des Personalbedarfes in der Zustellung
- Möglichkeit zur Mitgestaltung der Gemeinden bei der Aufstellung von Paketboxen im Rahmen der Adressenvergabe

Arbeitsschritte (Vorgehensweise, Meilensteine)

- Sichtung der diversen Vorarbeiten zu dem Thema
- Klärung der Zuständigkeiten in Politik und Verwaltung
- Ausarbeiten eines Umsetzungsvorschlages inkl. der Novellierung des Gebäude- und Wohnungsregister-Gesetzes und etwaiger Annex-Materien, ggf. auch des Postmarktgesetzes
- Identifikation und Umsetzung der erforderlichen Begleitmaßnahmen

- Sicherstellung der Umsetzung inkl. der begleitenden Kommunikation

Verantwortliche Akteure und Zielgruppen

	Erledigung der Maßnahme durch	Auswirkung der Maßnahme auf
Politik / Verwaltung	BMIMI, BMWET, BMKMS	Rechtssicherheit, Abbildung im AGWR und Anpassung der relevanten Rechtsvorschriften
Gemeinde	alle Gemeinden	Eingabe und Pflege der Adressen von Paketboxen durch die jeweilige Gemeinde
Bezirkshauptmannschaft	–	–
Land	–	–
Bund	BMIMI	Schaffung eines "Boxenregisters" für jene Daten, die nicht im AGWR abgebildet werden
EU		Berücksichtigung von EU-Vorgaben und Standards
Interessensvertreter	Städtebund, Gemeindebund	Berücksichtigung der Interessen der Kommunen
Verbände, Vereine	–	–
Logistik- und Transportwirtschaft	Betreiber von Paketboxen KEP	Sicherstellung der Zugänglichkeit der adressierten Paketboxen Sicherstellung der technischen Möglichkeit zum Einliefern/ Abholen von Paketen in/von adressierte(n) Paketboxen
Verladende Wirtschaft	–	–
Bevölkerung	alle Besteller:innen im Online-Versand	Information über die Möglichkeiten einer Zustellung oder Hinterlegung von Paketsendungen in adressierten Paketboxen
Sonstige	–	–

Bewertung

Dimension	Einschätzung	Anmerkungen
Wettbewerbsfähigkeit	positiv	offener Zugang zu allen White Label Paketboxen
Standortattraktivität	positiv	Österreich wäre das erste Land, das dieses Thema durchgängig organisiert
Ökonomische Nachhaltigkeit	positiv	höhere Effizienz in der Zustellung auch für Zustell-Unternehmen, die bisher keinen Zugriff auf Paketboxen haben
Soziale Nachhaltigkeit	positiv	Wahlmöglichkeit der Zustellung von Paketsendungen nach Hause (z.B. bei Mobilitätseinschränkungen) oder in eine Paketbox freier Wahl liefert einen Beitrag zur Versorgungssicherheit
Ökologische Nachhaltigkeit	positiv	Geringerer Ressourcenverbrauch durch effizientere Zustellung von Paketsendungen; Möglichkeit zum multimedalen Routing zu allen adressierten Paketboxen
Umsetzungsgeschwindigkeit	Mittel	
Investitionskosten	Niedrig	
Laufende Kosten	niedrig	

Quellen und weiterführende Informationen

bmimi.gv.at/dam/jcr:82bde30e-6850-4861-826d-489399cde5c6/Leitfaden_Paketboxen_UA.pdf

Sonstige Anmerkungen zur Maßnahme

Stellungnahme der Österreichischen Post AG

"Es spricht nichts gegen einen einheitlichen rechtlichen und technischen Rahmen zur Adressierbarkeit von Paketboxen als Übergabeeinheiten. Dazu zählen die Einführung eines standardisierten Adress-Suffixes (BX), die Aufnahme der Boxensysteme in das Adress- und Gebäuderegister (AGWR) sowie die Weiterentwicklung der Rollen und

Einsatzmöglichkeiten der Systeme (z. B. Baustellen- oder temporäre Boxen). Eine direkte Adressierung an beliebige Boxen, ohne den Logistiker im Vorfeld zu kennen ist nicht möglich."

Zielsetzung gem. ggst. Stellungnahme

"Erhalt eines offenen, wettbewerblichen und technologieneutralen Marktes für Paketboxen ohne zusätzliche Regulierungsebenen.

Sicherstellung, dass sich Lösungen entlang tatsächlicher Nachfrage, technischer Reife und betrieblicher Integrationsfähigkeit entwickeln können."

