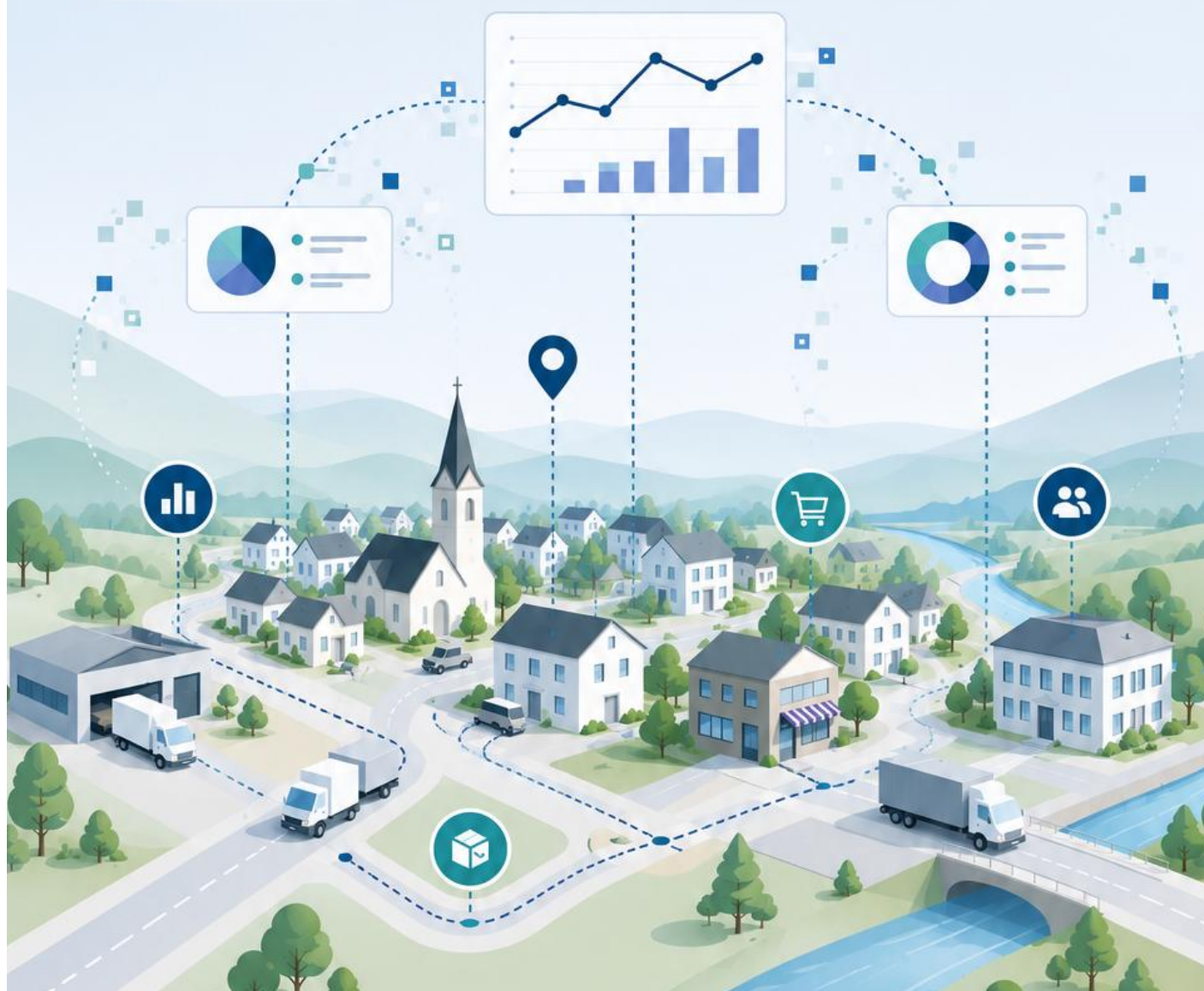


LOGISTIKDATEN IN GEMEINDEN

Eine Dokumentation von Praxiserfahrungen und Anwendungen des
Leitfadens „*Logistik in Zahlen*“ in Gemeinden



Impressum

Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:

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

Autorinnen und Autoren: DI Günther Illek (IFZ), FH-Prof. Dr. Alexandra Anderluh (USTP)

Gesamtumsetzung: Abteilung II/7 – Logistikkoordination

Fotonachweis Umschlag: erstellt mit ChatGPT am 10.08.2026

Wien, 2026. Stand: 18. August 2026

Copyright und Haftung

Auszugsweiser Abdruck ist nur mit Quellenangabe gestattet, alle sonstigen Rechte sind ohne schriftliche Zustimmung des Medieninhabers unzulässig. Es wird darauf verwiesen, dass alle Angaben in dieser Publikation trotz sorgfältiger Bearbeitung ohne Gewähr erfolgen und eine Haftung des Bundesministeriums und der Autorin/des Autors ausgeschlossen ist. Rechtausführungen stellen die unverbindliche Meinung der Autorin/des Autors dar und können der Rechtsprechung der unabhängigen Gerichte keinesfalls vorgreifen.

Danksagung

Besonderer Dank gilt den Vertreterinnen und Vertretern der Gemeinden, die dieses Projekt unterstützt haben.

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

Kurzfassung

Die Gestaltung nachhaltiger und lebenswerter Städte und Gemeinden erfordert eine effiziente und klimaverträgliche Organisation des Güter- und Wirtschaftsverkehrs. Während für den Personenverkehr bereits umfangreiche Datengrundlagen zur Verfügung stehen, fehlen Gemeinden häufig belastbare Informationen über innerörtliche Logistikprozesse. Gleichzeitig gewinnen Themen wie Lieferverkehr, Baustellenlogistik, Entsorgungsverkehre, Klimaschutz, Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität zunehmend an Bedeutung. Eine datenbasierte Betrachtung logistischer Aktivitäten bildet daher eine wesentliche Grundlage für fundierte kommunale Planungs- und Entscheidungsprozesse.

Vor diesem Hintergrund wurde 2025 der Leitfaden **„Logistik in Zahlen – Ein Leitfaden für Gemeinden zur Definition, Erfassung und Verwendung innerörtlicher Logistikdaten“** entwickelt. Er unterstützt Gemeinden dabei, vorhandene Logistikdaten systematisch zu erfassen, geeignete Erhebungsmethoden auszuwählen und langfristig eine datenbasierte Sicht auf kommunale Logistik zu etablieren. Die vorliegende Publikation, **„Logistikdaten in Gemeinden - Eine Dokumentation von Praxiserfahrungen und Anwendungen des Leitfadens „Logistik in Zahlen“ in Gemeinden“**, dokumentiert erstmals die praktische Anwendung des Leitfadens in österreichischen Gemeinden und zeigt Vorgehensweisen, Erfahrungen sowie Empfehlungen für die Umsetzung auf.

Die Bedeutung kommunaler Logistikdaten spiegelt sich auch in der im Juni 2026 veröffentlichten **Logistikstandortstrategie** des BMIMI wider. Mehrere der darin formulierten Maßnahmen setzen unmittelbar bei datenbasierten Entscheidungsgrundlagen an, allen voran Maßnahmen im **Themenfeld Digitalisierung & Daten**. Der Leitfaden „Logistik in Zahlen“ und die vorliegenden Praxiserfahrungen in „Logistikdaten in Gemeinden“ zeigen in diesem Zusammenhang, wie Gemeinden niederschwellig Zugang zu hochwertigen Logistikdaten erhalten und diese für konkrete Planungs- und Entscheidungsprozesse nutzen können.

Pilotanwendungen in Amstetten und Waidhofen an der Ybbs bestätigen die Praxistauglichkeit des Leitfadens und zeigen, dass bereits mit überschaubarem Aufwand wertvolle Erkenntnisse über das lokale Logistikgeschehen gewonnen werden können. Gleichzeitig wurde deutlich, dass in den Gemeinden bereits zahlreiche relevante Daten vorhanden sind, diese jedoch bislang nur eingeschränkt unter logistischen Fragestellungen genutzt oder miteinander verknüpft werden. Der Austausch zwischen den Pilotgemeinden und ausgewählten Follower Cities erwies sich dabei als wichtiger Erfolgsfaktor für den Wissenstransfer und die Identifikation weiterer Anwendungsfelder.

Das Projekt machte zugleich strukturelle Herausforderungen sichtbar. Kommunale Arbeitsabläufe sind häufig anlassbezogen organisiert und werden wesentlich durch aktuelle politische Prioritäten bestimmt. Darüber hinaus sind die personellen Ressourcen der zuständigen Verwaltungsbereiche vielfach stark ausgelastet. Vertiefende Datenerhebungen erfordern daher oftmals einen konkreten Auftrag oder zusätzliche Unterstützung durch Länder und Bund. Dadurch konnten einzelne Elemente des Leitfadens – insbesondere der Aufbau eines langfristigen Evaluations- und Monitoringsystems – im Rahmen des Projekts nur vorbereitend behandelt werden.

Insgesamt verdeutlichen die Ergebnisse, dass Logistikdaten weit über klassische Verkehrsfragen hinaus einen Mehrwert bieten. Sie unterstützen Gemeinden unter anderem bei der Planung von Lade- und Lieferzonen, der Organisation von Baustellen, der Weiterentwicklung der Abfallwirtschaft, der Verbesserung der Aufenthaltsqualität sowie der Umsetzung von Klima- und Nachhaltigkeitsmaßnahmen. Um dieses Potenzial künftig umfassender auszuschöpfen, sind standardisierte Datengrundlagen, digitale Werkzeuge, automatisierte Auswertungsverfahren sowie eine stärkere Unterstützung der Gemeinden durch Länder und Bund erforderlich. Damit können Logistikdaten langfristig als fester Bestandteil evidenzbasierter kommunaler Planungs- und Entscheidungsprozesse etabliert werden.

Inhalt

Kurzfassung	3
Einleitung	7
Ausgangslage	7
Warum Gemeinden Logistikdaten benötigen	8
Der Leitfaden „Logistik in Zahlen“	9
Das Projekt „Logistikdaten in Gemeinden“	10
Die Pilotgemeinden.....	12
Lage der Gemeinden	13
Aufbau der Gemeinden	13
Projektorganisation und methodisches Vorgehen.....	19
Projektorganisation	19
Die ersten sechs Schritte für Gemeinden.....	19
Sichtung bestehender Datenquellen	20
Erfassung logistischer Strukturen im Gemeindegebiet.....	20
Stakeholder-Mapping und erste Vernetzung.....	21
Identifikation und Priorisierung von Herausforderungen	21
Auswahl geeigneter Erhebungsmethoden.....	22
Planung eines Evaluationsrahmens	22
Einbindung von Follower Cities	23
Aufbau der Stadt Graz	24
Aufbau der Marktgemeinde Gratkorn	24
Aufbau der Marktgemeinde Gratwein-Straßengel	24
Ergebnisse aus den Gemeinden	27
Angewandte Methoden	27
Erkenntnisse der Sichtung bestehender Datenquellen	28
Organisation der internen Daten	28
Erkenntnisse zu externen Datenquellen	29
Konzepte für die zukünftige Datendarstellung	32
Erkenntnisse aus der Erfassung logistischer Strukturen im Gemeindegebiet, dem Stakeholder-Mapping und der ersten Vernetzung	34
Erkenntnisse aus der Identifikation und Priorisierung von Herausforderungen sowie der Auswahl geeigneter Erhebungsmethoden	36
Erkenntnisse bezüglich Planung eines Evaluationsrahmens.....	41
Anwendungsfälle kommunaler Logistikdaten.....	43

Baustellenmanagement	44
Erhöhung der Aufenthaltsqualität	44
Optimierung der Altstoffsammlung	45
Erkenntnisse und Handlungsempfehlungen	47
Erkenntnisse aus den Gemeinden	47
Handlungsempfehlungen für zukünftige Anwendungen	49
Zusammenfassung	51
Erkenntnisse aus der Anwendung des Leitfadens „Logistik in Zahlen“	51
Ausblick.....	52
Tabellenverzeichnis.....	54
Abbildungsverzeichnis.....	55
Literaturverzeichnis	56
Abkürzungen.....	58

Einleitung

Die Gestaltung nachhaltiger und lebenswerter Städte und Gemeinden zählt zu den zentralen Herausforderungen der kommenden Jahre. Unterschiedliche nationale und internationale Strategien verfolgen das Ziel, Mobilität klimaverträglicher, effizienter und ressourcenschonender zu gestalten. Neben dem Personenverkehr kommt dabei dem Güter- und Wirtschaftsverkehr eine besondere Bedeutung zu.

Ausgangslage

Die Versorgung von Bevölkerung, Unternehmen und öffentlichen Einrichtungen mit Waren und Dienstleistungen ist eine Grundvoraussetzung für das Funktionieren moderner Gemeinden und Städte. Gleichzeitig verursacht die Logistik Flächenverbrauch, Verkehr, Emissionen und Nutzungskonflikte im öffentlichen Raum.

Bereits das Weißbuch Verkehr der Europäischen Union aus dem Jahr 2011 formulierte das Ziel einer weitgehend CO₂-freien Stadtlogistik in größeren urbanen Zentren (Europäische Kommission - Generaldirektion Mobilität und Verkehr, 2011). Diese Zielsetzung wurde in den folgenden Jahren durch europäische, nationale und regionale Strategien weiter konkretisiert. Auch in Österreich nehmen der Mobilitätsmasterplan 2030 (BMK, 2021) sowie der Masterplan Güterverkehr (BMK, 2023) Bezug auf die Notwendigkeit einer nachhaltigen und effizienten Gestaltung logistischer Prozesse. Zuletzt wurde die zentrale Bedeutung einer funktionierenden Logistik für die positive Entwicklung des Wirtschaftsstandortes Österreich in der **Logistikstandortstrategie Österreich** hervorgehoben und ein umfassendes Maßnahmenkonzept vorgeschlagen (BMIMI, 2026). Eine Vielzahl der Maßnahmen beruhen auf fundierten und datenbasierten Entscheidungsgrundlagen. In Tabelle 1 wird eine exemplarische Auswahl an datenbasierten Maßnahmen samt der zugehörigen Themenfelder und den ersten Beiträgen des vorliegenden Projekts erörtert.

Tabelle 1: Exemplarische Auswahl an datenbasierten Maßnahmen der Logistikstandortstrategie Österreich und deren Verknüpfung zum vorliegenden Bericht

Themenfeld	Maßnahme	Beitrag des Projekts „Logistikdaten in Gemeinden“
Strategie und Steuerung	Datenbasierte Warenstromanalyse für Standortplanung und Kontrolle	Erfassung relevanter Standort- und Infrastrukturdaten auf Gemeindeebene
Digitalisierung und Daten	Tool zur datenbasierten Ermittlung des Bedarfs an urbanen Lade- und Lieferzonen für Städte und Gemeinden	- Analyse verfügbarer Datenquellen z.B. zu Auslastung von Lade- und Lieferzonen auf Gemeindeebene - Erste Anwendung von Bewertungskriterien
Standortgestaltung & Raumentwicklung	Rechtssichere Halte- und Abstellflächen für Logistik und Koordinierte und flächeneffiziente Integration von Umschlagsflächen und Ladezonen	- Erfassung bestehender Angebote - Bedarfserhebung - Grundlagen für die Zielbildformulierung
Standortgestaltung & Raumentwicklung	Bundesweite Logistikflächendatenbank, Logistikkataster und bundesweites Monitoring Logistikflächen	Erhebung relevanter Logistikflächen in Gemeinden
Standortgestaltung & Raumentwicklung	Eigene Flächenwidmung speziell für Logistik, Logistikflächen	Erhebung und Bewertung von Flächen für logistische Anwendung
Nachhaltigkeit	Erhebung des österreichischen Wirtschaftsverkehrs	Erste Einblicke in logistische Daten auf Gemeindeebene, beispielsweise hinsichtlich Distanzen und Anzahl an Fahrten

Warum Gemeinden Logistikdaten benötigen

Während für den Personenverkehr vielfach umfangreiche Datengrundlagen vorliegen, besteht im Bereich der innerörtlichen Logistik häufig noch erheblicher Nachholbedarf. Gemeinden verfügen oftmals nur über eingeschränkte Informationen zu Lieferverkehren, Baustellenlogistik, Entsorgungsverkehren, Servicediensten, medizinischer Logistik oder anderen Formen des Wirtschaftsverkehrs. Gleichzeitig nimmt die Vielfalt logistischer Aktivitäten stetig zu. Neue Lieferkonzepte, steigende Paketmengen, veränderte Konsummuster

sowie zusätzliche Anforderungen an Klimaschutz und Aufenthaltsqualität führen dazu, dass die Bedeutung der Logistik im kommunalen Alltag kontinuierlich wächst.

Für viele kommunale Fragestellungen sind belastbare Daten jedoch eine wesentliche Voraussetzung. Dies betrifft beispielsweise die Planung von Ladezonen, die Gestaltung von Ortszentren, die Organisation von Baustellen, die Verbesserung der Verkehrssicherheit, die Reduktion von Emissionen oder die Entwicklung nachhaltiger Mobilitätsstrategien. Ohne Kenntnisse über Art, Umfang und räumliche Verteilung logistischer Aktivitäten bleiben viele Entscheidungen zwangsläufig auf grob geschätzte Annahmen gestützt.

Der Leitfaden „Logistik in Zahlen“

Vor diesem Hintergrund wurde im Jahr 2025 der Leitfaden **„Logistik in Zahlen – Ein Leitfaden für Gemeinden zur Definition, Spezifikation, Erhebung und Analyse innerörtlicher Logistikdaten“** (Illek & Anderluh, 2025) seitens des BMIMI entwickelt. Ziel des Leitfadens ist es, Gemeinden einen praxisnahen Einstieg in die Welt der Logistikdatenerhebung zu ermöglichen. Er stellt die Grundlagen der innerörtlichen Logistik vor, beschreibt unterschiedliche Logistikarten und ihre Eigenschaften, erläutert kommunale Handlungsfelder und bietet einen Überblick über geeignete Methoden zur Datenerhebung und Analyse. Darüber hinaus zeigt er erste Schritte für Gemeinden auf und unterstützt den Aufbau einer langfristigen datenbasierten Perspektive auf die kommunale Logistikentwicklung.

Die vorliegende Publikation ist eine erste Dokumentation der praktischen Anwendung des Leitfadens in österreichischen Gemeinden. Sie zeigt die gewählten Vorgehensweisen, die gewonnenen Erkenntnisse sowie die Erfahrungen der beteiligten Akteurinnen und Akteure auf. Ziel ist es, anderen Gemeinden konkrete Beispiele für die Umsetzung des Leitfadens zur Verfügung zu stellen, Hemmschwellen und Herausforderungen aufzuzeigen und dabei zu helfen, diese abzubauen und zugleich die Bedeutung einer datenbasierten Betrachtung der innerörtlichen Logistik zu verdeutlichen.

Die Ergebnisse der Pilotanwendungen liefern nicht nur wertvolle Erkenntnisse für die Weiterentwicklung des Leitfadens selbst, sondern zeigen auch auf, wie Gemeinden bereits mit überschaubarem Aufwand erste Schritte zur systematischen Erfassung und Analyse logistischer Aktivitäten setzen können. Damit leisten sie einen wichtigen Beitrag zur Erreichung übergeordneter Mobilitäts-, Klima- und Nachhaltigkeitsziele auf lokaler Ebene.

Das Projekt „Logistikdaten in Gemeinden“

Mit der Veröffentlichung des Leitfadens „Logistik in Zahlen – Ein Leitfaden für Gemeinden zur Definition, Spezifikation, Erhebung und Analyse innerörtlicher Logistikdaten“ des BMIMI wurde erstmals ein praxisorientiertes Instrument geschaffen, das Gemeinden bei der systematischen Erfassung und Analyse logistischer Aktivitäten unterstützt.

Der Leitfaden beschreibt ein strukturiertes Vorgehen zur Identifikation kommunal relevanter Logistikprozesse und zeigt auf, welche Daten für unterschiedliche Fragestellungen benötigt werden, wie diese spezifiziert und mit geeigneten Erhebungsmethoden erfasst werden können. Darüber hinaus werden bestehende Datenquellen, Erhebungsverfahren sowie Möglichkeiten zur Auswertung und Interpretation der gewonnenen Informationen dargestellt. Ziel ist es, Gemeinden eine belastbare Datengrundlage für Planung, Entscheidungsfindung und Evaluierung logistischer Maßnahmen bereitzustellen und gleichzeitig eine möglichst einheitliche Vorgehensweise bei der Erhebung kommunaler Logistikdaten zu fördern.

Um die Anwendbarkeit des Leitfadens unter realen Bedingungen zu überprüfen und erste Erfahrungen für weitere Gemeinden aufzubereiten, wurde das Projekt „Logistikdaten in Gemeinden“ initiiert.

Ziel des Projekts war es, die im Leitfaden „Logistik in Zahlen“ beschriebenen Methoden erstmals in österreichischen Gemeinden praktisch anzuwenden und daraus Erkenntnisse für die Weiterentwicklung des Leitfadens sowie für zukünftige Umsetzungen abzuleiten. Besonderes Augenmerk lag dabei auf der Frage, welcher Aufwand für Gemeinden entsteht, welche Datengrundlagen gewonnen werden können und welche Chancen und Herausforderungen bei der praktischen Umsetzung auftreten.

Die Projektziele lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Erprobung der im Leitfaden „Logistik in Zahlen“ beschriebenen Datenerhebungs- und Analysemethoden unter realen Bedingungen.

- Bewertung der Praxistauglichkeit und Verwertbarkeit des Leitfadens.
- Identifikation möglicher Verbesserungs- und Weiterentwicklungsbedarfe.
- Aufbau erster kommunaler Datengrundlagen zur innerörtlichen Logistik.
- Entwicklung erster Handlungsempfehlungen für die beteiligten Gemeinden.
- Dokumentation von Aufwand, Kosten, beteiligten Akteurinnen und Akteuren sowie organisatorischen Rahmenbedingungen.
- Aufbereitung der gewonnenen Erfahrungen für weitere Städte und Gemeinden.
- Förderung des Wissensaustausches und Motivation weiterer Kommunen zur Umsetzung vergleichbarer Aktivitäten.

Das Projekt wurde vom Interdisziplinären Forschungszentrum für Technik, Arbeit und Kultur (IFZ) mit Unterstützung der Hochschule für angewandte Wissenschaften St. Pölten (USTP) umgesetzt. Als Pilotgemeinden wurden die Städte Amstetten und Waidhofen an der Ybbs ausgewählt, die über das regionale Mobilitätslabor AmWy.mobility (AmWy.mobility, 2024) bereits über Erfahrungen in der Bearbeitung mobilitätsbezogener Fragestellungen verfügen.

Die beiden Gemeinden bieten aufgrund ihrer wirtschaftlichen Struktur, ihrer Bedeutung als regionale Zentren sowie ihrer bestehenden Aktivitäten im Mobilitätsbereich günstige Voraussetzungen für die Erprobung des Leitfadens. Gleichzeitig unterscheiden sie sich hinsichtlich Größe und räumlicher Struktur ausreichend, um unterschiedliche kommunale Rahmenbedingungen abzubilden.

Das Projekt umfasste die Einführung der Gemeinden in die Methodik des Leitfadens, die Durchführung ausgewählter Datenerhebungen, die Analyse der gewonnenen Daten, die fachliche Begleitung der beteiligten Akteurinnen und Akteure sowie die Dokumentation der Umsetzungsschritte. Ergänzend wurden Erfahrungen, Erkenntnisse und Verbesserungsvorschläge systematisch erfasst und aufbereitet.

Neben der Arbeit in den Pilotgemeinden wurden die Projektergebnisse laufend kommuniziert und mit weiteren interessierten Gemeinden diskutiert. Ziel war es, die gewonnenen Erfahrungen über die Pilotregion hinaus nutzbar zu machen und einen Beitrag zur österreichweiten Verbreitung des Leitfadens „Logistik in Zahlen“ zu leisten.

Die Pilotgemeinden

Die Pilotanwendung des Leitfadens „Logistik in Zahlen“ wurde in den niederösterreichischen Gemeinden Amstetten und Waidhofen an der Ybbs durchgeführt. Beide Gemeinden sind seit Juli 2024 Partner des Regionalen Mobilitätslabors AmWy.mobility¹, das unter der Leitung der USTP nachhaltige Mobilitätslösungen für den Personen- und Güterverkehr in der Region entwickelt und erprobt.

Das Mobilitätslabor verfolgt das Ziel, innovative und ressourcenschonende Mobilitätsformen zu fördern, regionale Akteurinnen und Akteure zu vernetzen und eine fundierte Datengrundlage für zukünftige Entscheidungen zu schaffen. Neben dem Aufbau einer regionalen Mobilitätsdatenbasis unterstützt das Labor auch die Erprobung neuer Methoden und Konzepte zur Verbesserung der Mobilität unter realen Bedingungen. Die beteiligten Gemeinden stellen hierfür geeignete Rahmenbedingungen und bei Bedarf ausgewählte Gebiete als Experimentierräume zur Verfügung.

Für die Umsetzung des Leitfadens bieten die beiden Gemeinden besonders günstige Voraussetzungen. Einerseits bestehen bereits etablierte Kooperationsstrukturen zwischen Verwaltung, Politik und Forschungseinrichtungen. Andererseits weisen beide Städte eine hohe wirtschaftliche Aktivität und damit verbunden ein vielfältiges Logistikgeschehen auf. Gleichzeitig unterscheiden sie sich hinsichtlich Größe, Siedlungsstruktur und Funktion innerhalb der Region, wodurch unterschiedliche kommunale Rahmenbedingungen im Projekt berücksichtigt werden konnten.

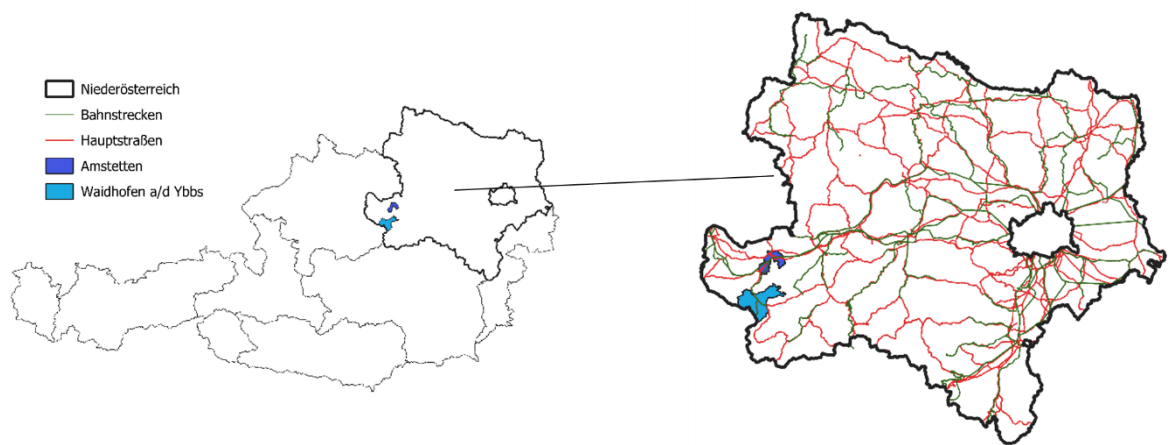
Die nachfolgenden Abschnitte geben einen Überblick über die wichtigsten Strukturmerkmale der beiden Pilotgemeinden sowie die Ausgangssituation zu Beginn des Projekts.

¹ <https://www.amwy-mobility.at/>

Lage der Gemeinden

Die beiden Stadtgemeinden Amstetten und Waidhofen an der Ybbs befinden sich beide im Mostviertel – dem südwestlichen Teil von Niederösterreich. Amstetten liegt dabei verkehrstechnisch günstig an der Westbahn sowie Westautobahn, das südlich davon gelegene Waidhofen an der Ybbs ist von Amstetten aus über die B121 einerseits und die Rudolfsbahn andererseits angebunden (siehe Abbildung 1).

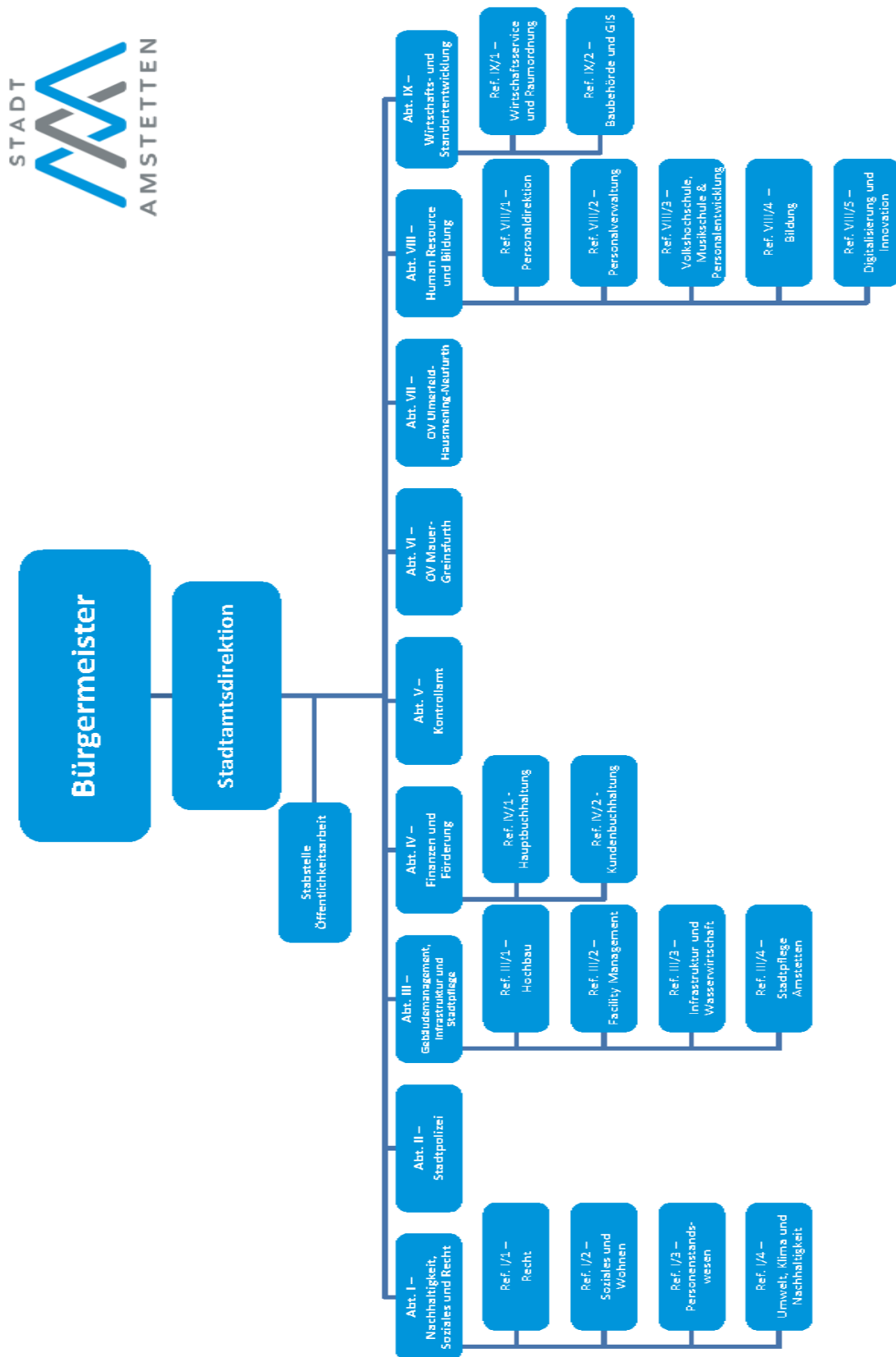
Abbildung 1: Lage der Pilotgemeinden



Aufbau der Gemeinden

Amstetten als Bezirkszentrum hat gemäß Daten der Statistik Austria auf einer Fläche von 5.206,79 ha eine Bevölkerung von 23.980 Personen (Stand 01.01.2026). In den 2065 Arbeitsstätten sind 18.694 Beschäftigte tätig (Stand 31.10.2024, Statistik Austria, 2026). In der Verwaltung sind davon nach Angaben der Gemeinde 468 Personen mit einem Vollzeitäquivalent von etwa 363 in neun Abteilungen tätig (siehe Abbildung 2). Zusätzlich sind bei den Stadtwerken Amstetten, die für Wasser- und Stromagenden sowie den städtischen öffentlichen Verkehr zuständig sind, weitere 125 Personen (ca. 119 Vollzeitäquivalente) beschäftigt.

Abbildung 2: Organigramm der Stadtgemeinde Amstetten Stand 01.01.2026
(zur Verfügung gestellt von der Stadtgemeinde Amstetten)



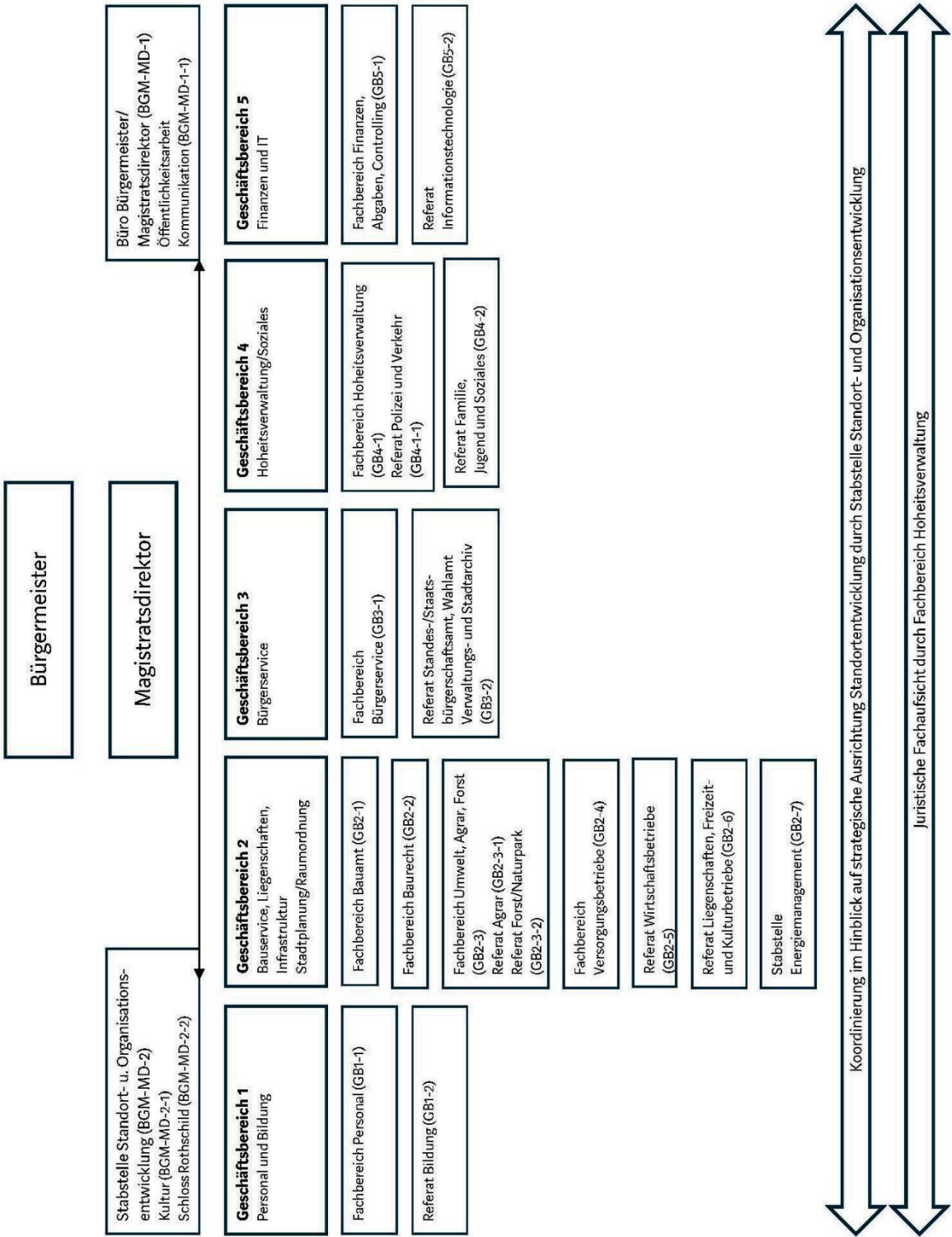
Durch ihre Funktion als Verwaltungs-, Bildungs-, Gesundheits- und Wirtschaftsstandort übernimmt die Stadtgemeinde Amstetten zahlreiche Aufgaben, die über die Versorgung der eigenen Bevölkerung hinausgehen. Täglich pendeln Beschäftigte und Schüler:innen in die Stadt, wodurch umfangreiche Personen- aber auch Güterverkehre entstehen. Gleichzeitig werden kommunale Leistungen wie Abfallwirtschaft, Straßenerhaltung, Grünraumpflege, Wasserver- und Abwasserentsorgung sowie soziale und technische Dienstleistungen durch die Stadtverwaltung, die Stadtwerke und den Gemeinde-Dienstleistungsverband erbracht, und die große Zahl an Unternehmen im, aber auch um das Stadtgebiet benötigen ebenfalls unterschiedliche Güter bzw. produzieren diese. Diese Aufgaben gehen mit einer Vielzahl logistischer Prozesse einher und erzeugen einen kontinuierlichen Bedarf an Transport-, Verteil- und Serviceleistungen.

Aufgrund ihrer Größe, ihrer Verwaltungsstruktur und ihrer Funktion als regionales Zentrum stellt die Stadtgemeinde Amstetten ein geeignetes Fallbeispiel für die Entwicklung und Erprobung kommunaler Logistikdatenmanagementansätze dar. Die vorhandene Vielfalt an kommunalen Aufgabenbereichen ermöglicht es, unterschiedliche Datentypen und Anwendungsfälle zu betrachten sowie die Potenziale einer verbesserten Datennutzung für Planung, Klimaschutz, Infrastrukturmanagement und kommunale Dienstleistungen aufzuzeigen. Die im Projekt gewonnenen Erkenntnisse können damit nicht nur für Amstetten selbst genutzt werden, sondern auch als Orientierung für andere Städte und Gemeinden mit vergleichbaren Rahmenbedingungen dienen.

In der Statutarstadt Waidhofen an der Ybbs leben gemäß Statistik Austria auf 13.157,02 ha 11.053 Personen (Stand 01.01.2026). In den 1381 Arbeitsstätten (Stand 31.10.2024) sind vor Ort zum Erhebungszeitpunkt 6.598 Beschäftigte tätig (Statistik Austria, 2026). In der Verwaltung sind davon gemäß Angaben der Gemeinde 263 Personen mit einem Vollzeit-äquivalent von etwa 205 in mehreren Geschäftsbereichen beschäftigt (siehe Abbildung 3).

Als Statutarstadt vereint Waidhofen an der Ybbs kommunale und bezirkliche Aufgaben in einer Verwaltungseinheit und übernimmt damit zentrale Funktionen für die Bevölkerung sowie für die umliegende Region. Die Stadt ist ein bedeutender Standort für Bildung, Wirtschaft, Gesundheitsversorgung, Kultur und öffentliche Dienstleistungen im Mostviertel. Aus dieser Rolle ergeben sich vielfältige Anforderungen an die kommunale Infrastruktur und die Organisation von Personen- und Güterverkehren. Neben den täglichen Pendlerströmen sind auch Lieferverkehre, kommunale Servicefahrten sowie Ver- und Entsorgungsleistungen wesentliche Bestandteile der regionalen Logistik.

Abbildung 3: Organigramm von Waidhofen an der Ybbs gemäß Beilage A zum Sitzungsbogen WY-BGM-MD-2-0187-2025 (zur Verfügung gestellt von der Stadtgemeinde Waidhofen an der Ybbs)



Aufgrund ihrer besonderen Verwaltungsstruktur als Statutarstadt sowie ihrer Funktion als regionales Versorgungs- und Dienstleistungszentrum bietet Waidhofen an der Ybbs ein interessantes Anwendungsfeld für den Aufbau eines kommunalen Logistikdatenmanagements. Die breite Palette kommunaler Aufgaben ermöglicht die Betrachtung unterschiedlichster Datenquellen und Anwendungsbereiche. Gleichzeitig zeigt sich, dass eine systematische Erfassung, Dokumentation und Verknüpfung vorhandener Daten wesentlich dazu beitragen können, Planungs- und Entscheidungsprozesse zu unterstützen, Ressourcen effizienter einzusetzen und kommunale Maßnahmen in den Bereichen Mobilität, Infrastruktur und Klimaschutz datenbasiert weiterzuentwickeln. Die in Waidhofen an der Ybbs gewonnenen Erkenntnisse liefern damit wertvolle Erfahrungen für andere kleinere und mittlere Städte mit vergleichbaren Verwaltungs- und Versorgungsaufgaben.

Relevante statistische Kennwerte zu den beiden Pilotgemeinden Amstetten und Waidhofen an der Ybbs sind in Tabelle 2 und Tabelle 3 zusammengefasst.

Tabelle 2: Statistische Kennwerte der Pilotgemeinden basierend auf Daten der Statistik Austria (2026)

Kennzahl	Amstetten	Waidhofen an der Ybbs
Katasterfläche (ha/km ²)	5.206,79/52,1	13.157,02/131,6
Wohnbevölkerung 2021/2026	23.669/23.980	11.118/11.053
Bevölkerungsentwicklung 2021 - 2026	+1,3%	-0,6%
Bevölkerungsdichte 2026 (Personen/km ²)	460,3	84,0
Auspendler:innen	5.398	2.638
Einpendler:innen	12.541	2.944
Pendlersaldo	7.143	306
Arbeitsstätten gesamt (2021)	1.996	1.333
Primärer Sektor (Anzahl/%)	92/4,6%	268/20,1%
Sekundärer Sektor (Anzahl/%)	225/11,3%	121/9,1%
Tertiärer Sektor (Anzahl/%)	1.679/ 84,1%	944/70,8%

Tabelle 3: Statistische Kennwerte der Pilotgemeinden basierend auf Daten der Statistik Austria (2026) - Fortsetzung

Kennzahl	Amstetten	Waidhofen an der Ybbs
Arbeitsstätten nach Größe (2021)		
0 Beschäftigte	864	860
1-9 Beschäftigte	801	369
10-49 Beschäftigte	268	88
50-99 Beschäftigte	41	11
100-499 Beschäftigte	18	5
500 und mehr Beschäftigte	4	1
Arbeitsstätten nach ÖNACE - Auswahl		
Herstellung von Waren	92	56
Bau	117	57
Handel	437	141
Beherbergung und Gastronomie	112	51
Beschäftigte in Arbeitsstätten (2021)	19.236	6.393
Erwerbstätige am Arbeitsort (2021)	18.359	5.761
Primärer Sektor (Anzahl/%)	100/0,5%	266/4,6%
Sekundärer Sektor (Anzahl/%)	5.383/29,3%	1.691/29,4%
Tertiärer Sektor (Anzahl/%)	12.876/70,1%	3.804/66,0%

Projektorganisation und methodisches Vorgehen

Nach der Vorstellung der beiden Pilotgemeinden wird im folgenden Kapitel das methodische Vorgehen im Projekt beschrieben. Zunächst werden die organisatorischen Rahmenbedingungen erläutert. Anschließend werden die ersten sechs Schritte des Leitfadens „Logistik in Zahlen“ kurz vorgestellt, die als methodische Grundlage der Pilotanwendung dienen. Abschließend wird die Einbindung der Follower Cities beschrieben, die den Wissenstransfer unterstützten und zusätzliche kommunale Perspektiven in das Projekt einbrachten.

Projektorganisation

Zu Beginn des Projekts wurden die organisatorischen Rahmenbedingungen festgelegt und die beteiligten Akteurinnen und Akteure in einem gemeinsamen Startworkshop mit den Zielen und Methoden des Vorhabens vertraut gemacht. Während der Projektlaufzeit fanden regelmäßige Abstimmungstermine zwischen den Projektpartnern sowie Austauschformate mit den beteiligten Gemeinden statt.

Die ersten sechs Schritte für Gemeinden

Die fachliche Umsetzung orientierte sich an den ersten sechs Schritten des Leitfadens „Logistik in Zahlen“, die Gemeinden einen strukturierten Einstieg in die Erfassung und Analyse logistischer Aktivitäten ermöglichen. Diese umfassen:

1. Sichtung bestehender Datenquellen
2. Erfassung logistischer Strukturen im Gemeindegebiet
3. Stakeholder-Mapping und erste Vernetzung
4. Identifikation und Priorisierung von Herausforderungen
5. Auswahl geeigneter Erhebungsmethoden
6. Planung eines Evaluationsrahmens

Die sechs Schritte bilden einen praxisorientierten und niederschweligen Ansatz, der es Gemeinden ermöglichen soll, auch mit begrenzten personellen und finanziellen Ressourcen eine systematische Datengrundlage für logistikrelevante Fragestellungen aufzubauen. Im Folgenden werden die einzelnen Schritte näher erläutert.

Sichtung bestehender Datenquellen

Zu Beginn wird erhoben, welche logistikrelevanten Daten in den Gemeinden bereits vorhanden sind. Dabei werden insbesondere Verkehrsdaten, Infrastrukturinformationen, Flächenwidmungs- und Bebauungspläne, Sondernutzungsbewilligungen, Daten der Abfallwirtschaft sowie bereits vorliegende Verkehrserhebungen analysiert. Ziel ist es, bestehende Informationsquellen sichtbar zu machen und deren Potenzial für logistische Fragestellungen zu bewerten.

Erfassung logistischer Strukturen im Gemeindegebiet

Aufbauend auf der Analyse bestehender Datenquellen erfolgt eine strukturierte Erfassung der logistischen Strukturen innerhalb der Gemeinden. Ziel dieses Arbeitsschrittes ist es, einen Überblick über die Vielfalt logistischer Aktivitäten sowie deren räumliche Verteilung zu gewinnen.

Dabei werden jene Einrichtungen, Betriebe und Infrastrukturen identifiziert, die regelmäßig logistische Verkehre erzeugen oder von diesen abhängig sind. Neben klassischen Logistik- und Transportunternehmen werden unter anderem Handelsbetriebe, Produktionsstandorte, öffentliche Einrichtungen, Gesundheitseinrichtungen, Baustellen, Entsorgungsstandorte sowie Veranstaltungsorte berücksichtigt.

Erfasst werden insbesondere Informationen zu Standorten, Funktionen, Größenordnungen und möglichen logistischen Anforderungen. Dadurch entsteht ein erstes Gesamtbild der lokalen Logistiklandschaft, das als Grundlage für die weiteren Analysen und Datenerhebungen dient. Gleichzeitig können bereits erste Schwerpunkte und potenzielle Hot-Spots des Logistikgeschehens identifiziert werden.

Stakeholder-Mapping und erste Vernetzung

Die erfolgreiche Analyse und Weiterentwicklung innerörtlicher Logistik erfordern die Einbindung einer Vielzahl unterschiedlicher Akteurinnen und Akteure. Daher ist im nächsten Schritt ein Stakeholder-Mapping vorgesehen, um relevante Organisationen, Institutionen und Unternehmen innerhalb der Gemeinden systematisch zu erfassen.

Berücksichtigt werden dabei neben Logistik- und Transportunternehmen insbesondere kommunale Einrichtungen, Handels- und Gewerbebetriebe, Blaulichtorganisationen, Einrichtungen des Gesundheitswesens, Entsorgungsunternehmen sowie weitere Akteurinnen und Akteure mit Bezug zu Waren-, Dienstleistungs- oder Versorgungsverkehren.

Die Ergebnisse des Stakeholder-Mappings bilden die Grundlage für erste Vernetzungs- und Austauschformate. Diese dienen dazu, bestehende Herausforderungen sichtbar zu machen, unterschiedliche Perspektiven zusammenzuführen und lokale Kenntnisse in die weiteren Arbeitsschritte einzubinden. Gleichzeitig können potenzielle Ansprechpersonen für spätere Datenerhebungen und vertiefende Analysen identifiziert werden.

Identifikation und Priorisierung von Herausforderungen

Auf Basis der bisherigen Analysen sowie der Rückmeldungen relevanter Akteurinnen und Akteure können bestehende Herausforderungen und Problemstellungen im Bereich der innerörtlichen Logistik identifiziert werden. Ziel ist es, jene Themenfelder herauszuarbeiten, die aus Sicht der Gemeinden und lokaler Stakeholder den größten Handlungsbedarf aufweisen.

Im Mittelpunkt stehen dabei unter anderem Nutzungskonflikte im öffentlichen Raum, Fragen der Erreichbarkeit und Anlieferung, organisatorische Herausforderungen bei der Versorgung öffentlicher Einrichtungen sowie potenzielle Belastungsschwerpunkte durch Güter- und Wirtschaftsverkehre.

Da nicht alle Fragestellungen gleichzeitig bearbeitet werden können, erfolgt anschließend eine Priorisierung der identifizierten Themen. Diese berücksichtigt sowohl die Relevanz der jeweiligen Problemstellung als auch die Verfügbarkeit geeigneter Datengrundlagen und die Möglichkeiten einer weiterführenden Analyse. Die priorisierten Themen bilden die Grundlage für die Auswahl der nachfolgenden Erhebungsmaßnahmen.

Auswahl geeigneter Erhebungsmethoden

Der Leitfaden „Logistik in Zahlen“ stellt eine Vielzahl unterschiedlicher Methoden zur Erhebung logistischer Daten vor. Da sich Gemeinden hinsichtlich Größe, Ressourcen, Datenverfügbarkeit und Zielsetzungen deutlich unterscheiden können, ist eine gezielte Auswahl geeigneter Methoden erforderlich.

Daher müssen die verfügbaren Erhebungsansätze hinsichtlich ihrer Aussagekraft, ihres Ressourcenbedarfs und ihrer praktischen Umsetzbarkeit bewertet werden. Dabei sollen sowohl quantitative Methoden wie Verkehrszählungen, Fahrzeugbeobachtungen oder Abschätzungen auf Basis von Betriebskennzahlen, als auch qualitative Ansätze, wie Interviews oder Betriebsbefragungen, berücksichtigt werden.

Die Auswahl der konkreten Methoden erfolgte in enger Abstimmung mit den Gemeinden und orientierte sich an den zuvor identifizierten Herausforderungen. Ziel ist es, mit einem vertretbaren Aufwand möglichst aussagekräftige Datengrundlagen für kommunale Entscheidungsprozesse zu schaffen.

Planung eines Evaluationsrahmens

Ziel dieses Arbeitsschrittes ist es, die Voraussetzungen für eine nachvollziehbare Erfolgskontrolle und langfristige Beobachtung logistischer Entwicklungen zu schaffen. Hierfür werden potenzielle Indikatoren identifiziert, die sowohl die Intensität logistischer Aktivitäten als auch deren Auswirkungen auf Verkehr, Umwelt und Aufenthaltsqualität abbilden können. Dazu zählen beispielsweise Verkehrsaufkommen, Zustellfrequenzen, Nutzungskonflikte, Erreichbarkeitsaspekte oder subjektive Einschätzungen relevanter Akteurinnen und Akteure.

Die frühzeitige Definition eines Evaluationsrahmens ermöglicht es Gemeinden, zukünftige Maßnahmen anhand vergleichbarer Datengrundlagen zu bewerten und Entwicklungen über längere Zeiträume nachvollziehbar zu dokumentieren. Gleichzeitig schafft dies eine wichtige Grundlage für die Weiterentwicklung kommunaler Logistikstrategien und die Priorisierung zukünftiger Maßnahmen.

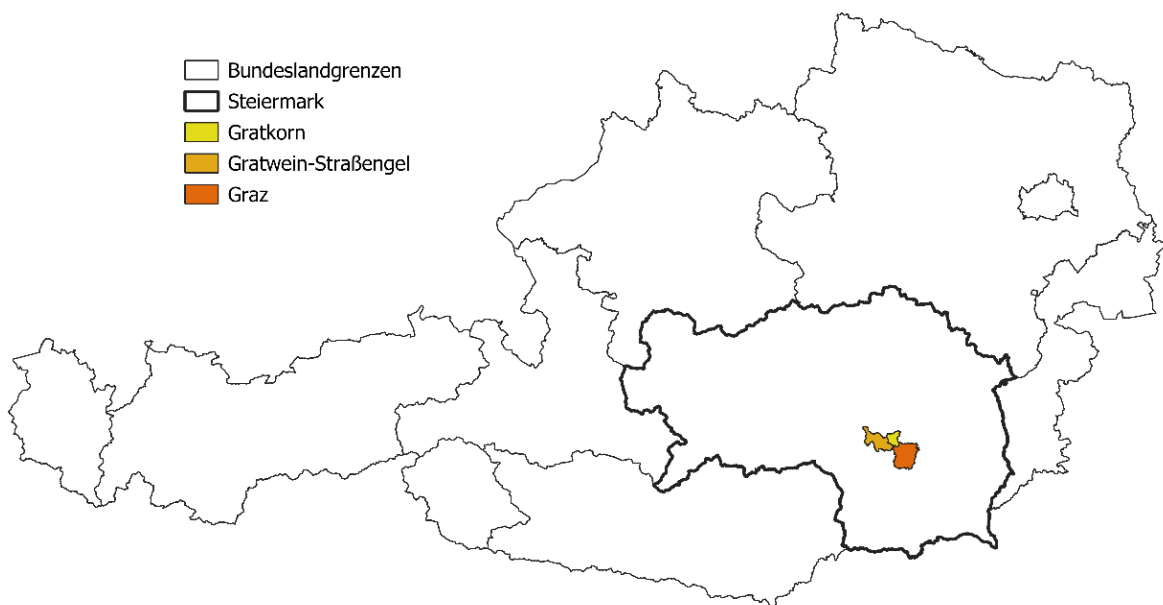
Einbindung von Follower Cities

Neben der Umsetzung des Leitfadens „Logistik in Zahlen“ in den Pilotgemeinden Amstetten und Waidhofen an der Ybbs war es ein wesentliches Ziel des Projekts, die gewonnenen Erkenntnisse frühzeitig mit weiteren interessierten Städten und Gemeinden zu diskutieren, diese ebenfalls zu Umsetzungen anzuregen oder von deren Erfahrungen zu lernen. Zu diesem Zweck wurden sogenannte Follower Cities eingebunden, die die Projektfortschritte begleiteten, eigene Fragestellungen einbrachten und Rückmeldungen zur praktischen Anwendbarkeit der vorgestellten Methoden gaben.

Die Einbindung von Follower Cities verfolgte mehrere Ziele. Einerseits sollten die Erfahrungen aus den Pilotanwendungen einer breiteren Zielgruppe zugänglich gemacht werden. Andererseits boten die Austauschformate die Möglichkeit, unterschiedliche kommunale Perspektiven auf das Thema Logistikdatenerhebung kennenzulernen und zusätzliche Anwendungsfelder für den Leitfaden zu identifizieren.

Im Projektverlauf wurden Gespräche und Austauschformate mit Vertreterinnen und Vertretern der Stadt Graz sowie der Marktgemeinden Gratkorn und Gratwein-Straßengel durchgeführt (siehe Abbildung 4).

Abbildung 4: Lage der Follower Cities



Aufbau der Stadt Graz

Die Landeshauptstadt Graz erstreckt sich über eine Fläche von 12.757,14 ha mit einer Bevölkerung von 306.971 Personen (Stand 01.01.2026). Damit ist Graz die zweitgrößte Stadt Österreichs. Als wirtschaftliches und administratives Zentrum der Steiermark verfügt die Stadt über 28.198 Arbeitsstätten mit etwa 218.216 Beschäftigten (Stand 31.10.2024, Statistik Austria, 2026).

Die Stadtverwaltung ist in zahlreiche Geschäftsbereiche und Abteilungen gegliedert und nimmt ein breites Spektrum kommunaler Aufgaben wahr – von Stadtplanung und Mobilität über Umwelt und Soziales bis hin zu Bildung und Wirtschaft. Ergänzend übernehmen stadt-eigene Unternehmen wesentliche Aufgaben der Daseinsvorsorge, insbesondere im öffentlichen Verkehr, in der Ver- und Entsorgung sowie im Immobilienmanagement.

Aufbau der Marktgemeinde Gratkorn

Die Marktgemeinde Gratkorn umfasst eine Fläche von 3.456,63 ha und eine Bevölkerung von 8.301 Personen (Stand 01.01.2026). Aufgrund ihrer Lage im Grazer Zentralraum und ihrer langen industriellen Tradition stellt sie einen bedeutenden Wirtschaftsstandort im Bezirk Graz-Umgebung dar (706 Arbeitsstätten, 4.851 Beschäftigte, Stand 31.10.2024, Statistik Austria, 2026).

Darüber hinaus ist Gratkorn durch enge Pendlerverflechtungen mit dem Grazer Zentralraum geprägt. Die Gemeindeverwaltung ist in mehrere Fachbereiche gegliedert und nimmt kommunale Aufgaben unter anderem in den Bereichen Infrastruktur, Raumplanung, Umwelt, Bildung und Bürgerservice wahr.

Aufbau der Marktgemeinde Gratwein-Straßengel

Die Marktgemeinde Gratwein-Straßengel erstreckt sich über 8.663,3 ha mit einer Bevölkerung von 12.759 Personen (Stand 01.01.2026, Statistik Austria, 2026). Sie entstand im Zuge der steiermärkischen Gemeindestrukturreform aus dem Zusammenschluss mehrerer Gemeinden und zählt heute zu den größten Marktgemeinden der Steiermark. Die Gemeinde vereint städtisch geprägte Ortsteile mit ländlichen Siedlungs- und Naturräumen und verfügt sowohl über Wohn- als auch Wirtschaftsstandorte (995 Arbeitsstätten, 3547 Beschäftigte,

Stand 31.10.2024, Statistik Austria, 2026). Die Gemeindeverwaltung ist in verschiedene Organisationseinheiten gegliedert und nimmt kommunale Aufgaben unter anderem in den Bereichen Verwaltung, Infrastruktur, Raumordnung, Bildung und Umwelt wahr.

In Tabelle 4 und Tabelle 5 sind relevante statistische Kennwerte zu den Follower Cities Gratkorn, Gratwein-Straßengel und Grat übersichtlich aufgelistet.

Tabelle 4: Statistische Kennwerte der Follower Cities basierend auf Daten der Statistik Austria (2026)

Kennzahl	Gratkorn	Gratwein-Straßengel	Graz
Katasterfläche (ha/km ²)	3.456,63/34,6	8.663,30/86,6	12.757,14/127,6
Wohnbevölkerung 2021/2026	8.381/8.301	12.762/12.759	291.731/306.971
Bevölkerungsentwicklung 2021 - 2026	-1,0%	0,0%	5,2%
Bevölkerungsdichte 2026 (Personen/km ²)	239,9	147,3	2405,7
Auspendler:innen	3.250	4.953	38.444
Einpender:innen	3.704	1.683	95.145
Pendlersaldo	454	-3.270	56.701
Arbeitsstätten gesamt (2021)	660	981	25.651
Primärer Sektor (Anzahl/%)	65/9,8%	140/14,3%	371/1,4%
Sekundärer Sektor (Anzahl/%)	93/14,1%	108/11,0%	1.807/7,0%
Tertiärer Sektor (Anzahl/%)	502/76,1%	733/74,7%	23.473/91,5%
Arbeitsstätten nach Größe (2021)			
0 Beschäftigte	395	621	13.378
1-9 Beschäftigte	211	291	9.392
10-49 Beschäftigte	45	62	2.316
50-99 Beschäftigte	3	5	302
100-499 Beschäftigte	4	2	225
500 und mehr Beschäftigte	2	0	38

Tabelle 5: Statistische Kennwerte der Follower Cities basierend auf Daten der Statistik Austria (2026) - Fortsetzung

Kennzahl	Gratkorn	Gratwein- Straßengel	Graz
Arbeitsstätten nach ÖNACE - Auswahl			
Herstellung von Waren	50	39	780
Bau	38	65	965
Handel	85	116	3.481
Beherbergung und Gastronomie	27	38	1.413
Beschäftigte in Arbeitsstätten (2021)	4.732	3.411	216.917
Erwerbstätige am Arbeitsort (2021)	4.290	3.084	201.556
Primärer Sektor (Anzahl/%)	56/1,3%	112/3,6%	412/0,2%
Sekundärer Sektor (Anzahl/%)	1.209/28,2%	661/21,4%	34.816/17,3%
Tertiärer Sektor (Anzahl/%)	3.025/70,5%	2.311/74,9%	166.328/82,5%

Ergebnisse aus den Gemeinden

Die Anwendung des Leitfadens „Logistik in Zahlen“ in den Pilotgemeinden Amstetten und Waidhofen an der Ybbs ermöglichte erstmals eine strukturierte Erprobung der im Leitfaden beschriebenen Vorgehensweise unter realen Bedingungen. Die Umsetzung der ersten sechs Arbeitsschritte lieferte Erkenntnisse zur Verfügbarkeit bestehender Datenquellen, zur Erfassung logistischer Strukturen, zur Zusammenarbeit mit relevanten Akteurinnen und Akteuren sowie zur Auswahl geeigneter Erhebungsmethoden. Gleichzeitig konnten erste Erfahrungen hinsichtlich organisatorischer Rahmenbedingungen und der praktischen Umsetzbarkeit gesammelt werden. Die folgenden Kapitel stellen die wesentlichen Ergebnisse der einzelnen Arbeitsschritte zusammen.

Angewandte Methoden

Im Leitfaden „Logistik in Zahlen“ wurden drei Kategorien von Datenerhebungsmethoden vorgestellt, die wiederum in acht Subkategorien unterteilt sind (siehe Tabelle 6).

Tabelle 6: Datenerhebungsmethoden Übersicht (Quelle: Illek & Anderluh, 2025)

Kategorien	Subkategorien
Primäre Erhebungsmethoden	• Quantitative Umfragen • Qualitative Interviews • Verkehrszählung und weitere Beobachtungen • Betriebsdatenerhebung • Erhebung struktureller Rahmenbedingungen
Sekundäre Erhebungsmethoden	• Nutzung öffentlicher Datenquellen • Nutzung externer Datenquellen
Mathematische Datenerschließungsmethoden	• Modellierung und Hochrechnung

Im Rahmen des vorliegenden Projekts waren es vor allem die primären Erhebungsmethoden qualitative Interviews, Verkehrszählungen, (kommunale) Betriebsdatenerhebung,

sowie die Nutzung öffentlicher und externer Datenquellen, die von den Gemeinden zur Datengewinnung genutzt wurden. Es zeigte sich, dass es in der Praxis zu Überschneidungen einzelner Methoden kam. Insbesondere qualitative Interviews boten oftmals den Einstieg in vertiefendere Datenerhebungsmethoden. Im Rahmen einer Simulation in Waidhofen an der Ybbs konnten schließlich interne und externe Datensätze miteinander verschnitten und somit auch mathematische Datenerschließungsmethoden angewandt werden.

Erkenntnisse der Sichtung bestehender Datenquellen

Die Sichtung bestehender Datenquellen stellte den ersten Arbeitsschritt der Gemeinden dar. Ziel war es, einen Überblick über bereits vorhandene logistikrelevante Daten innerhalb der Gemeindeverwaltungen sowie bei externen Akteurinnen und Akteuren zu gewinnen und deren Potenzial für kommunale Fragestellungen zu bewerten. Dabei zeigte sich, dass in den Gemeinden bereits zahlreiche Daten vorhanden sind, diese jedoch überwiegend für andere Verwaltungsaufgaben erhoben werden und bislang nur selten unter logistischen Fragestellungen betrachtet wurden.

Organisation der internen Daten

Die Analyse zeigte, dass kommunale Daten überwiegend dezentral innerhalb der jeweils zuständigen Organisationseinheiten gespeichert und verwaltet werden. Fachspezifische Daten sind innerhalb der einzelnen Bereiche zwar gut verfügbar, ein organisationsübergreifender Zugriff erfolgt jedoch häufig nur anlassbezogen oder auf konkrete Anfrage. Dadurch bleiben potenzielle Synergien zwischen verschiedenen Fachbereichen vielfach ungenutzt.

Darüber hinaus wurde deutlich, dass ein nicht unwesentlicher Teil der für logistikrelevante Fragestellungen potenziell nutzbaren Informationen nicht in digitaler Form vorliegt. Insbesondere historische Aufzeichnungen, Erhebungen, Pläne, Protokolle oder betriebliche Erfahrungswerte werden teilweise noch in Papierform geführt oder lediglich in lokalen Dokumenten abgelegt. Diese Informationen sind häufig nicht systematisch digitalisiert und stehen daher für datenbasierte Analysen oder automatisierte Auswertungen nicht oder nur mit hohem Aufwand zur Verfügung.

Zusätzlich zeigte sich, dass Daten oftmals nicht nach einheitlichen Standards erfasst werden. Unterschiedliche Organisationseinheiten verwenden eigene Strukturen,

Bezeichnungen, Formate und Erfassungsmethoden, wodurch die Zusammenführung und Vergleichbarkeit von Daten erschwert wird. Selbst bei ähnlichen Datentypen bestehen Unterschiede hinsichtlich Aktualisierung, Detailgrad und räumlicher Zuordnung. Dies reduziert die Möglichkeiten einer integrierten Betrachtung und erschwert die Entwicklung eines gemeinsamen Datenverständnisses.

Ein weiteres zentrales Ergebnis betrifft die langfristige Speicherung und Wiederauffindbarkeit von Daten. In mehreren Fällen sind Informationen zwar grundsätzlich vorhanden, jedoch in persönlichen Ablagestrukturen, lokalen Laufwerken oder isolierten Fachanwendungen gespeichert. Fehlende Metadaten, uneinheitliche Benennungen und mangelnde Dokumentation führen dazu, dass vorhandene Datensätze nur schwer identifiziert und für weitere Anwendungen genutzt werden können. Dadurch besteht das Risiko, dass bereits erhobene Informationen mehrfach erfasst werden müssen oder wertvolles Wissen bei personellen Veränderungen verloren geht.

Die Erfahrungen aus den Pilotgemeinden zeigen daher, dass eine strukturierte Übersicht bestehender Datenquellen eine wesentliche Grundlage für den Aufbau eines kommunalen Logistikdatenmanagements bilden muss. Dabei sollten nicht nur digitale Datensätze erfasst, sondern auch analoge Informationsquellen sowie bestehende Wissensbestände systematisch identifiziert und bewertet werden.

Besondere Bedeutung kommt dabei der Orientierung an den **FAIR-Prinzipien** zu. Daten sollten auffindbar (Findable), zugänglich (Accessible), interoperabel (Interoperable) und wiederverwendbar (Reusable) gestaltet werden. Dies erfordert eine konsistente Dokumentation der Datenbestände, die Vergabe geeigneter Metadaten, klare Zugriffsregelungen sowie die Verwendung standardisierter Formate und Begriffe. Die Anwendung der FAIR-Prinzipien schafft die Voraussetzungen dafür, dass kommunale Daten organisationsübergreifend genutzt, miteinander verknüpft und langfristig für Planungs-, Steuerungs- und Entscheidungsprozesse verfügbar gemacht werden können. Auf diese Weise wird nicht nur die Datenqualität verbessert, sondern auch die Grundlage für eine effizientere, evidenzbasierte und zukunftsorientierte kommunale Logistikplanung geschaffen.

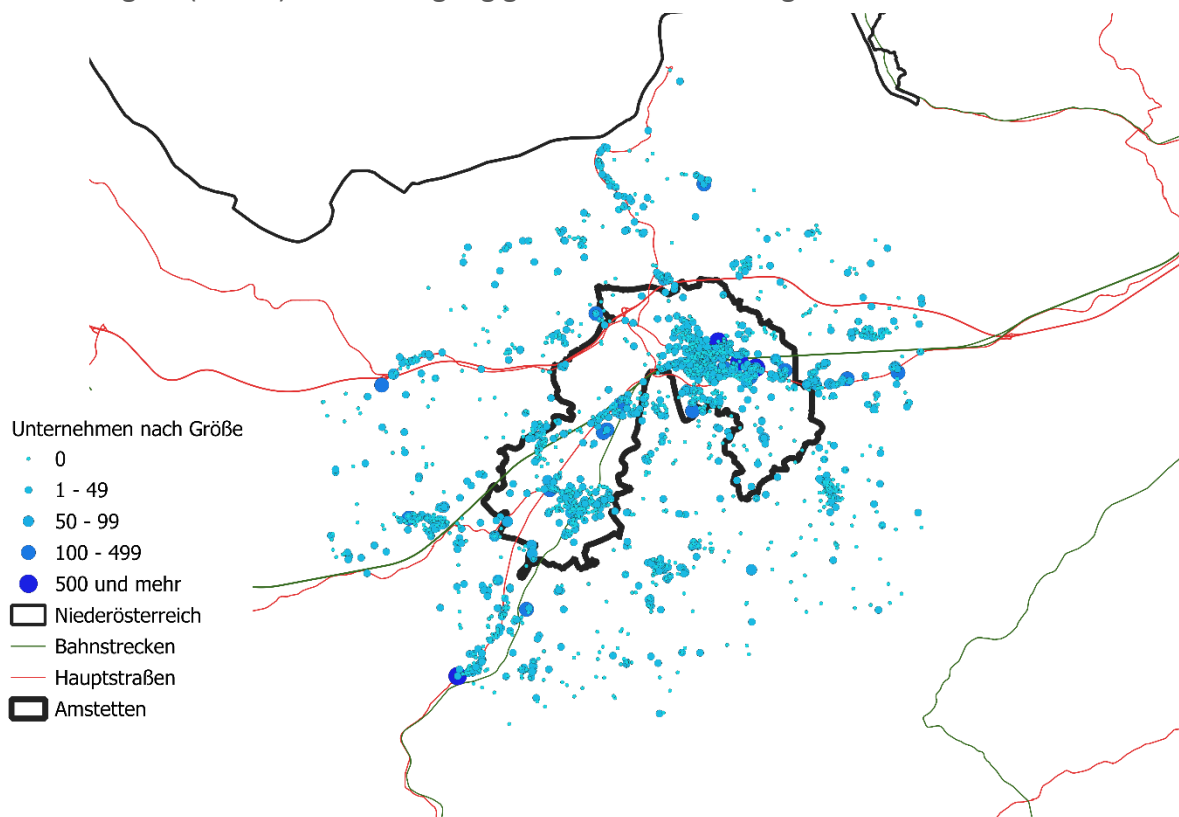
Erkenntnisse zu externen Datenquellen

Im Rahmen der Bestandsaufnahme konnten zahlreiche logistikrelevante Datenquellen identifiziert werden. Hierzu zählen unter anderem Verkehrszählungen, Geodaten, Straßen- und

Infrastrukturinformationen, Daten kommunaler Betriebe sowie Informationen von Einsatzorganisationen sowie Ver- und Entsorgungsunternehmen. Die Ergebnisse verdeutlichen, dass viele für logistische Fragestellungen erforderlichen Informationen bereits vorhanden, aber nicht unmittelbar zugänglich sind.

Neben allgemeinen Daten wie von der Statistik Austria beispielsweise zu Bevölkerungsdichte, Beschäftigten und Arbeitsstätten in aggregierter Form (siehe auch Tabelle 2, Tabelle 3, Tabelle 4 und Tabelle 5), hat die Stadtgemeinde Amstetten im Zuge eines vorangegangenen Forschungsprojekts georeferenzierte Daten zu Unternehmensstandorten in der Region angekauft, die auch Auskunft über die Verteilung nach Unternehmensgröße (siehe Abbildung 5) oder Wirtschaftssektor (siehe Abbildung 6) in der Region ermöglichen und damit auch Rückschlüsse hinsichtlich logistischer Anforderungen zulassen.

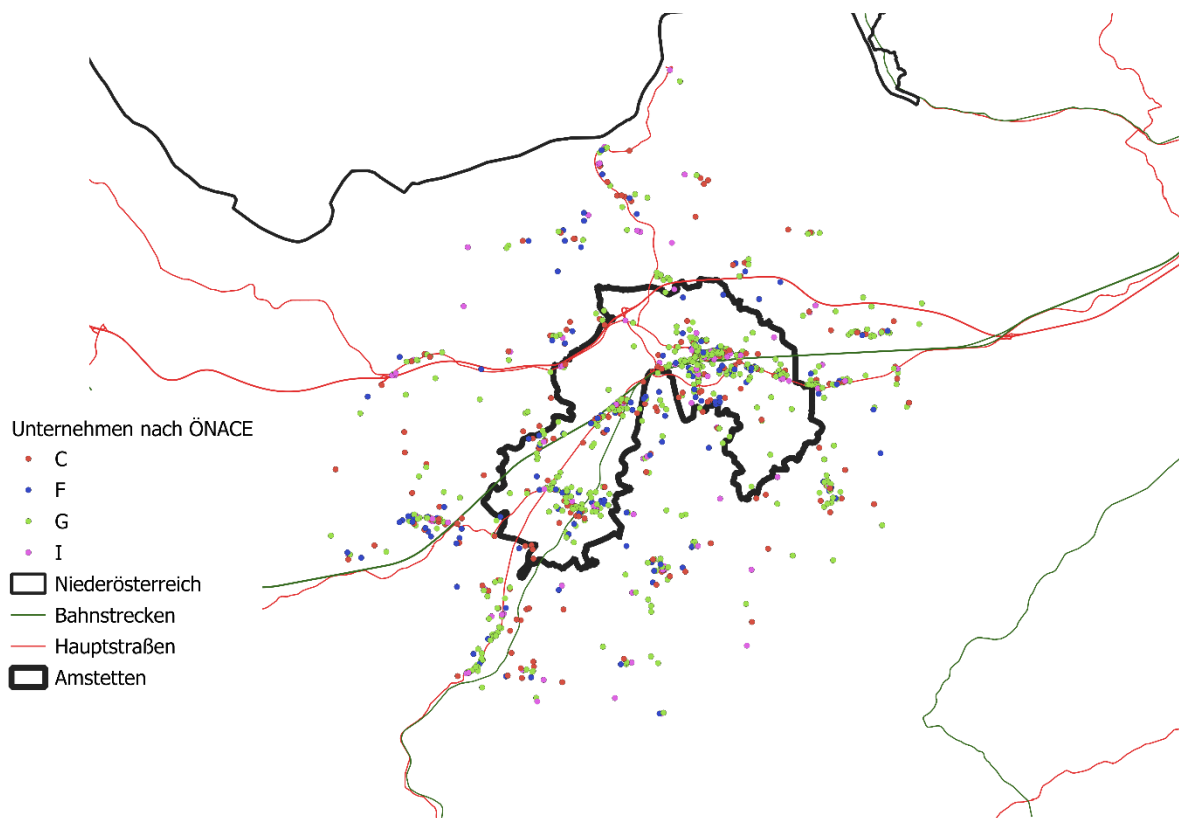
Abbildung 5: Visualisierung der Unternehmen in und um Amstetten nach Anzahl der Beschäftigten (Größe) - zur Verfügung gestellt von der Stadtgemeinde Amstetten



So ist in Abbildung 5 gut die Verteilung der Unternehmen in der Region ersichtlich, woraus sich entsprechende Hotspots eruieren lassen, während Abbildung 6 zeigt, wo produzierende Unternehmen (ÖNACE Kategorie C), Bauunternehmen (ÖNACE Kategorie F),

Handelsunternehmen (ÖNACE Kategorie G) sowie Beherbergungs- und Gastronomieunternehmen (ÖNACE Kategorie I) lokalisiert sind. Diese Aufteilung lässt neben Rückschlüssen auf Transportaufwände ebenso eine Abschätzung von dadurch verursachten Emissionen zu, was sich mit den Erkenntnissen aus einem gesonderten Projekt zur Erfassung von CO₂-Emissionen für Amstetten (siehe auch Abbildung 12) deckt.

Abbildung 6: Visualisierung der Unternehmen in und um Amstetten nach ÖNACE Kategorie - zur Verfügung gestellt von der Stadtgemeinde Amstetten



Die Identifikation besonders relevanter Datenbestände und die Priorisierung weiterer erforderlicher Datenerhebungen und dazu notwendiger Kontakte trägt dazu bei, personelle und finanzielle Ressourcen effizient einzusetzen, da das Projekt auch gezeigt hat, dass diese gerade in kleineren Gemeinden sehr knapp sind. Seitens der Follower Cities wurde darüber hinaus der Wunsch nach stärker standardisierten und überregional bereitgestellten Datengrundlagen geäußert, um den Aufwand für Gemeinden zu reduzieren und die Vergleichbarkeit zwischen Kommunen zu verbessern.

Konzepte für die zukünftige Datendarstellung

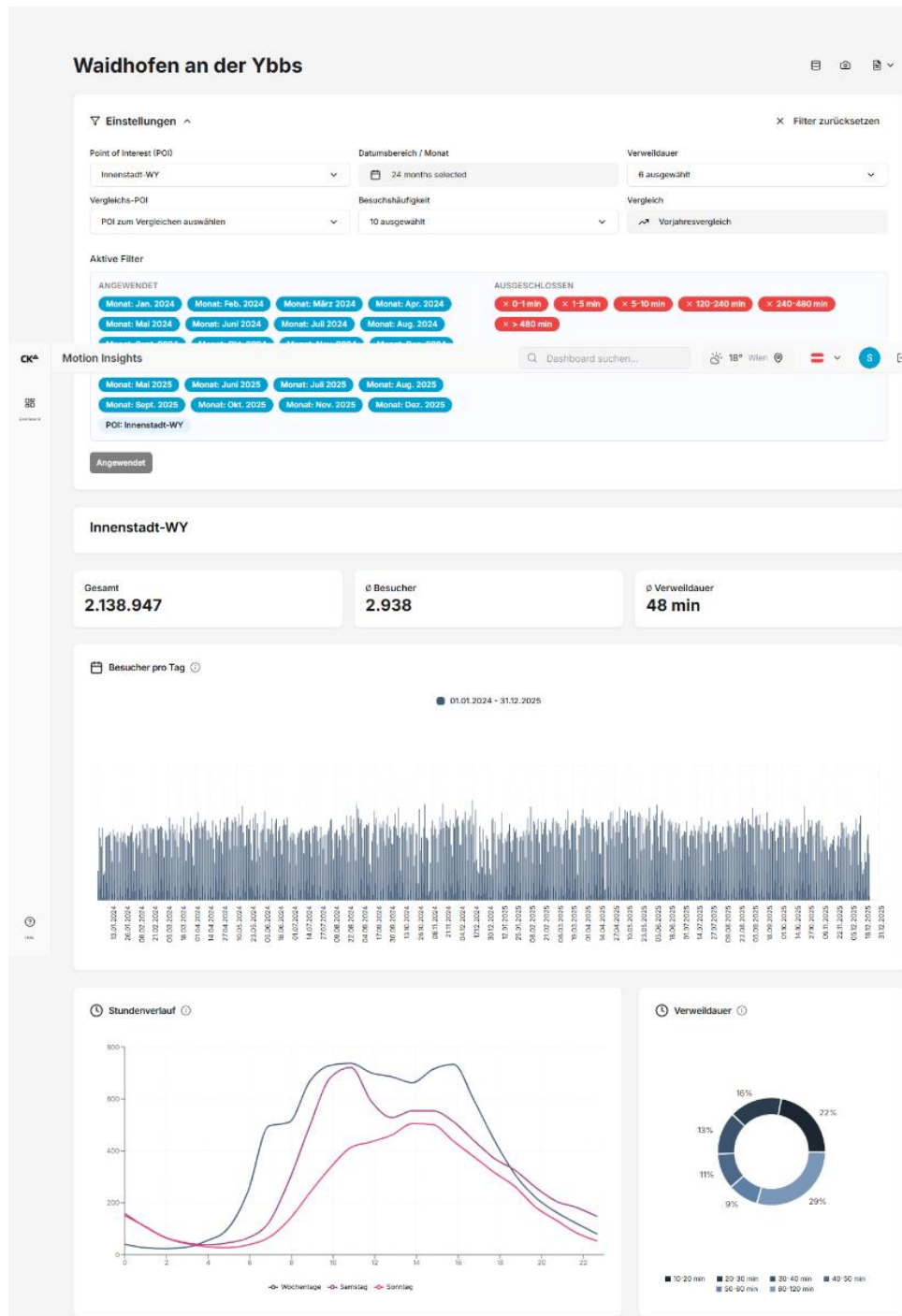
Als möglicher Ansatz der Datendarstellung wurde die Entwicklung bereichsübergreifender Informationsplattformen beziehungsweise Dashboards diskutiert. Durch die Zusammenführung zentraler Kennzahlen aus unterschiedlichen Fachbereichen – etwa Bevölkerung, Verkehr, Wirtschaft, Tourismus oder Stadtentwicklung – könnte ein gemeinsamer Überblick über kommunale Entwicklungen geschaffen und der Datenaustausch zwischen Organisationseinheiten erleichtert werden.

Die Stadt Waidhofen an der Ybbs hat seit 2024 in Kooperation mit dem Verein Stadtmarketing Waidhofen ein Pilotprojekt zur Messung von Besucherfrequenzen in der Innenstadt und an weiteren wichtigen Zonen im Stadtgebiet durchgeführt. Als Datenbasis dienen anonymisierte Handydaten des Mobilfunkanbieters Drei Austria. Diesen Ansatz verwenden vorrangig Tourismusregionen und größere Städte, Waidhofen an der Ybbs war mit dem dauerhaften Monitoring einer Kleinstadt Pionier (siehe Abbildung 7). Neben dem dauerhaften Monitoring wurden auch einzelne Großveranstaltungen untersucht wie beispielsweise die Lange Einkaufsnacht 2025.

Für die Stadtentwicklung ist das Werkzeug enorm hilfreich: Erstmals konnte analysiert werden, wie viele Menschen sich in der Innenstadt und anderen Zonen (z.B. Bahnhof, Gesundheitsquartier) pro Tag aufhalten, wie viel Zeit sie dort verbringen, aus welchen Orten sie kommen (also das Einzugsgebiet) und wie sich Alters- und Geschlechterstruktur darstellt. Im Schnitt halten sich demnach 2.500 Menschen pro Tag in der Innenstadt 10 bis 120 Minuten auf. Dieser Wert blieb im Versuchszeitraum annähernd unverändert, was für eine Stabilität von Waidhofen an der Ybbs als Einkaufsstadt und Dienstleistungszentrum spricht.

Diese Daten wurden zwar grundsätzlich nicht mit dem Gedanken an Logistikdaten erhoben, im Rahmen der Gespräche zur Praxiserhebung wurde aber rasch offensichtlich, dass hier Synergien genutzt werden können, beispielsweise was die private Mikrologistik betrifft.

Abbildung 7: Screenshot Dashboard aus dem Projekt von Waidhofen an der Ybbs mit Drei Austria (zur Verfügung gestellt von der Stadtgemeinde Waidhofen an der Ybbs)



Darüber hinaus zeigte sich, dass bereits einfache organisatorische Maßnahmen – beispielsweise eine zentrale Koordination wiederkehrender Datenerhebungen oder regelmäßige Informationen über verfügbare Datensätze – den bereichsübergreifenden Informationsaustausch verbessern und den Aufwand zukünftiger Datenerhebungen reduzieren können.

Erkenntnisse aus der Erfassung logistischer Strukturen im Gemeindegebiet, dem Stakeholder-Mapping und der ersten Vernetzung

Im Leitfaden „Logistik in Zahlen“ werden rund zwanzig unterschiedliche Arten innerörtlicher Logistik beschrieben, die – abhängig von Größe, Funktion und Wirtschaftsstruktur einer Gemeinde – in unterschiedlicher Ausprägung auftreten. Dazu zählen neben klassischen Wirtschaftsverkehren, wie KEP-Diensten, Handels-, Industrie- oder Baustellenlogistik, auch zahlreiche kommunale Logistikaufgaben, etwa die Straßen- und Grünraumpflege, Winterdienst, Abfall- und Wertstofflogistik, Wasser- und Abwasserwirtschaft, Einsatzorganisationen sowie Veranstaltungs- und Versorgungslogistik. Die Vielfalt dieser Logistikarten verdeutlicht, dass kommunale Logistik weit über den klassischen Lieferverkehr hinausgeht und zahlreiche Bereiche des öffentlichen Lebens umfasst.

Da eine vollständige Erfassung aller Logistikarten den verfügbaren Ressourcen vieler Gemeinden nicht entspricht, wurde im Rahmen der Pilotanwendung ein schrittweises Vorgehen gewählt. Den Ausgangspunkt bildeten jene Logistikprozesse, die von der Gemeinde selbst durchgeführt oder unmittelbar beauftragt werden und für die daher vergleichsweise gute Datenverfügbarkeiten bestehen.

Abbildung 8: Die Stadtpflege Amstetten war einer der ersten Anlaufpunkte für eine gemeindenahe Datenerhebung (© Markus Pajones, Stadtgemeinde Amstetten)



Hierzu zählen insbesondere die Straßenmeisterei beziehungsweise der Bauhof, die Straßen- und Grünraumpflege (siehe auch Abbildung 8), der Winterdienst, die kommunale Abfallwirtschaft sowie weitere gemeindeeigene oder beauftragte Dienstleistungen. Für diese Bereiche konnten vorhandene Datenbestände identifiziert, strukturiert und ausgewertet werden.

Darauf aufbauend wurden weitere Logistikarten betrachtet, bei denen eine enge Zusammenarbeit mit externen Akteurinnen und Akteuren erforderlich ist. Hierzu zählen beispielsweise Einkaufs- und Wirtschaftsverkehre, Industrie- und Gewerbelogistik, Veranstaltungslogistik oder größere Sportveranstaltungen. Gerade in diesen Bereichen können belastbare Daten einen wesentlichen Beitrag zur Verkehrsplanung, Flächenentwicklung, Baustellenkoordination oder zur Organisation wiederkehrender Veranstaltungen leisten und die Zusammenarbeit zwischen Gemeinden, Unternehmen und Veranstaltern unterstützen.

Zur Erhebung dieser Daten spielen externe Akteurinnen und Akteure eine zentrale Rolle für den Aufbau einer kommunalen Datengrundlage. Bereits im Rahmen des Stakeholder-Mappings zeigte sich, dass zahlreiche logistikrelevante Informationen bei Unternehmen, Infrastrukturbetreibern, Einsatzorganisationen oder weiteren öffentlichen Einrichtungen vorhanden sind und durch eine vertrauensvolle Zusammenarbeit erschlossen werden könnten.

Tabelle 7: Vorschlag einer Liste zur strukturierten Datenerhebung (Ausschnitt),
ausgearbeitet von der Stadtgemeinde Amstetten

Art der Logistik	Daten über	Wo liegen die Daten	Art der Daten
kommunale Dienstleistungen	Straßenkehrung	Stadtpflege	GPS-Daten, km
kommunale Dienstleistungen	Grünschnitt	Stadtpflege	Umlaufplan, km
kommunale Dienstleistungen	Winterdienst	Stadtpflege	Umlaufplan, km
kommunale Dienstleistungen	Müllabfuhr	GDA	Abholpläne/ Umlaufpläne, km
kommunale Dienstleistungen	Eventauf-/abbau/ Straßensperre	Stadtpflege	
kommunale Dienstleistungen	Essen auf Räder	Stadtgemeinde	km, Fahrten, Anzahl der Essen
Wochenmarkt	Aussteller, Fahrzeuge	Stadtgemeinde	

Daher erfolgte eine erste Datenerhebung in enger Abstimmung mit identifizierten Stakeholdern ausgewählter Betriebe. Durch diesen Austausch konnten relevante Ansprechpersonen identifiziert, Datenbedarfe abgestimmt und vorhandene Informationen systematisch erhoben werden. Insbesondere etablierte Kooperationen mit regionalen Unternehmen, Interessenvertretungen, Infrastrukturbetreibern und öffentlichen Institutionen erwiesen sich dabei als wichtige Grundlage für den Aufbau einer kommunalen Datengrundlage. Tabelle 7 (eine entsprechende Vorlagedatei befindet sich im Anhang) zeigt eine Möglichkeit der strukturierten Datenerhebung. Spalte 1 bezieht sich dabei auf die Arten der Logistik aus dem Leitfaden „Logistik in Zahlen“, Kapitel 3, während Spalte 4 auf Kennwerte der Logistik in Kapitel 5.2 desselben Leitfadens fußt.

Darüber hinaus zeigte sich, dass das Stakeholder-Mapping über den reinen Zugang zu Daten hinaus einen wesentlichen Mehrwert bieten kann. Ideen für weitere Austauschformate, wie Peer-2-Peer-Treffen oder Vernetzungstreffen wurden geschaffen.

Erkenntnisse aus der Identifikation und Priorisierung von Herausforderungen sowie der Auswahl geeigneter Erhebungsmethoden

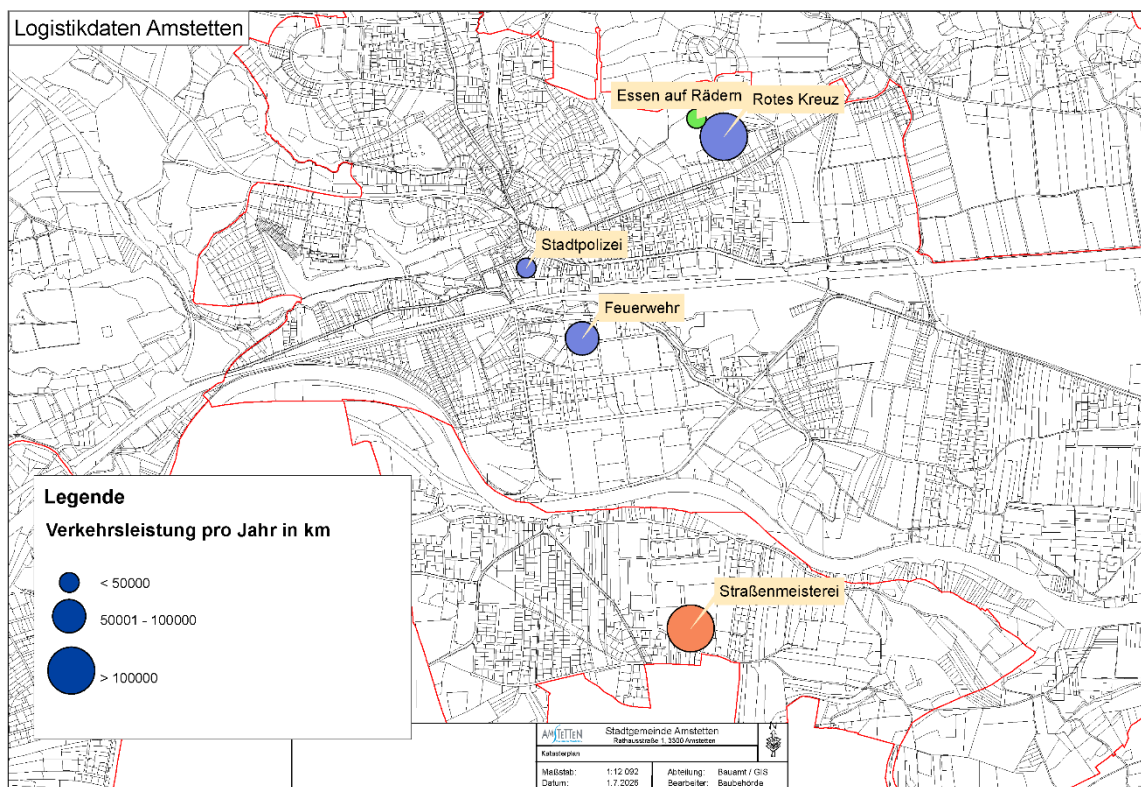
Aufbauend auf der Sichtung bestehender Datenquellen sowie der Priorisierung kommunaler Fragestellungen wurden ergänzende Datenerhebungen durchgeführt, um identifizierte Datenlücken zu schließen und bestehende Informationen gezielt zu ergänzen. Dabei kamen wiederkehrende Verkehrszählungen an logistikrelevanten Standorten ebenso zum Einsatz wie gezielte Datenabfragen bei kommunalen und regionalen Akteurinnen und Akteuren. Ergänzend wurden Fahrzeug- und Fahrleistungsdaten verschiedener Organisationen, GPS-Daten kommunaler Fuhrparks sowie GIS-basierte Infrastrukturinformationen in die Datengrundlage integriert.

Die Erfahrungen aus diesem Arbeitsschritt zeigen, dass zahlreiche für kommunale Logistikfragestellungen relevante Daten grundsätzlich verfügbar sind. Ihre Bereitstellung erfordert jedoch häufig organisatorische Abstimmungen, eine enge Zusammenarbeit mit den jeweiligen Datenhalterinnen und Datenhaltern sowie teilweise datenschutzrechtliche Klärungen. Gleichzeitig wurde deutlich, dass bereits einfache Erhebungsmethoden wertvolle Erkenntnisse über Umfang, Struktur und räumliche Verteilung kommunaler Logistikverkehre liefern können.

Die Zusammenführung und gemeinsame Auswertung unterschiedlicher Datenquellen bilden die Grundlage für weiterführende Analysen und fundierte kommunale Entscheidungsprozesse. Im Rahmen des Projekts „Logistikdaten in Gemeinden“ wurden erste Ansätze entwickelt, um Logistikdaten übersichtlich aufzubereiten und für unterschiedliche Fragestellungen nutzbar zu machen.

Ein konkretes Anwendungsbeispiel stellte die Erhebung von Daten zu Fahrzeugbeständen und Fahrleistungen von Blaulicht- und Hilfsorganisationen sowie der Straßenmeisterei in der Stadtgemeinde Amstetten dar. Hierfür wurden Informationen zu den eingesetzten Fahrzeugtypen und den jährlich zurückgelegten Fahrzeugkilometern bei den jeweiligen Organisationen eingeholt und in einer gemeinsamen Datengrundlage zusammengeführt (siehe ein Beispiel in Abbildung 9). Die heterogenen Datensätze wurden vereinheitlicht und den entsprechenden Fahrzeugklassen zugeordnet, um eine vergleichbare Auswertung zu ermöglichen.

Abbildung 9: Verkehrsleistungen stadtnaher Unternehmen/Institutionen in Amstetten (zur Verfügung gestellt von der Stadtgemeinde Amstetten)



Auf Basis dieser Daten konnten die durch den kommunal und regional relevanten Fahrzeugbestand verursachten CO₂-Emissionen sowie ausgewählte Luftschadstoffe abgeschätzt werden. Die Berechnungen erfolgten unter Anwendung von emissionspezifischen Kennwerten des Umweltbundesamtes, das Emissionsfaktoren je Fahrzeugklasse und gefahrenem Kilometer bereitstellt (Umweltbundesamt, 2026). Durch die Verknüpfung der Fahrleistungsdaten mit diesen Emissionsfaktoren wurde eine belastbare Abschätzung der Umweltwirkungen je Fahrzeuggruppen sowie Organisationen ermöglicht, die in weiterer Folge auch als Performanceindikator herangezogen werden kann.

Die Analyse verdeutlichte das Potenzial einer systematischen Datenerfassung und -verknüpfung: Bereits mit verhältnismäßig einfach verfügbaren Bestands- und Fahrleistungsdaten können wichtige Erkenntnisse über Emissionsschwerpunkte, Handlungsfelder zur Emissionsreduktion sowie die Auswirkungen von Flottenentwicklungen gewonnen werden. Gleichzeitig zeigte das Beispiel, wie kommunale und regionale Akteure durch die gemeinsame Nutzung vorhandener Daten eine fundierte Grundlage für Maßnahmen in den Bereichen Mobilität, Logistik und Klimaschutz schaffen können.

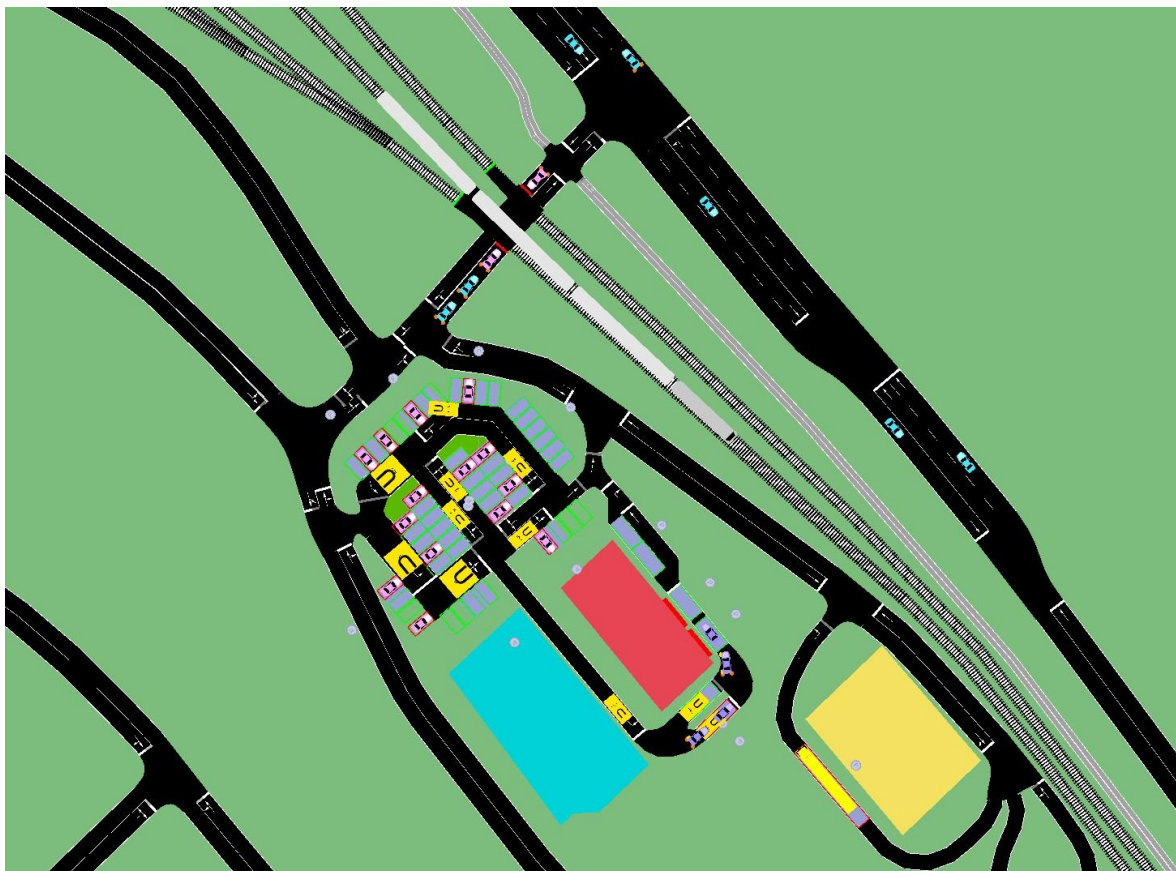
Neben klassischen GIS-Anwendungen gewinnen auch simulationsgestützte Analysen zunehmend an Bedeutung. Simulationsmodelle können beispielsweise genutzt werden, um die Auswirkungen geplanter Maßnahmen oder Infrastrukturvorhaben auf das Verkehrsgeschehen bereits im Vorfeld abzuschätzen, indem unterschiedliche Szenarien hinsichtlich Verkehrsabläufen, Erreichbarkeit oder Verkehrsbelastungen analysiert werden können. Dadurch lassen sich Planungsentscheidungen besser nachvollziehen und potenzielle Konflikte frühzeitig erkennen.

Ein Beispiel für die praktische Nutzung kommunaler Daten stellt die Untersuchung der verkehrlichen Auswirkungen eines geplanten Bauvorhabens in Waidhofen an der Ybbs dar. Die Analyse wurde gemeinsam mit Studierenden der USTP im Rahmen eines Semesterprojekts des Bachelorstudiengangs Smart Engineering durchgeführt. Ziel war es, anhand realer Verkehrsdaten die zu erwartenden Auswirkungen des zusätzlichen Verkehrsaufkommens auf das bestehende Straßennetz zu bewerten und mögliche Engpässe frühzeitig zu identifizieren.

Als Datengrundlage dienten Verkehrszähldaten aus dem betroffenen Untersuchungsgebiet sowie Prognosedaten aus einem aktuellen Verkehrsgutachten. Diese Informationen wurden aufbereitet, miteinander verknüpft und für die Modellierung einer verkehrlich relevanten Kreuzungssituation verwendet. Im Fokus stand dabei die Frage, wie sich das durch das

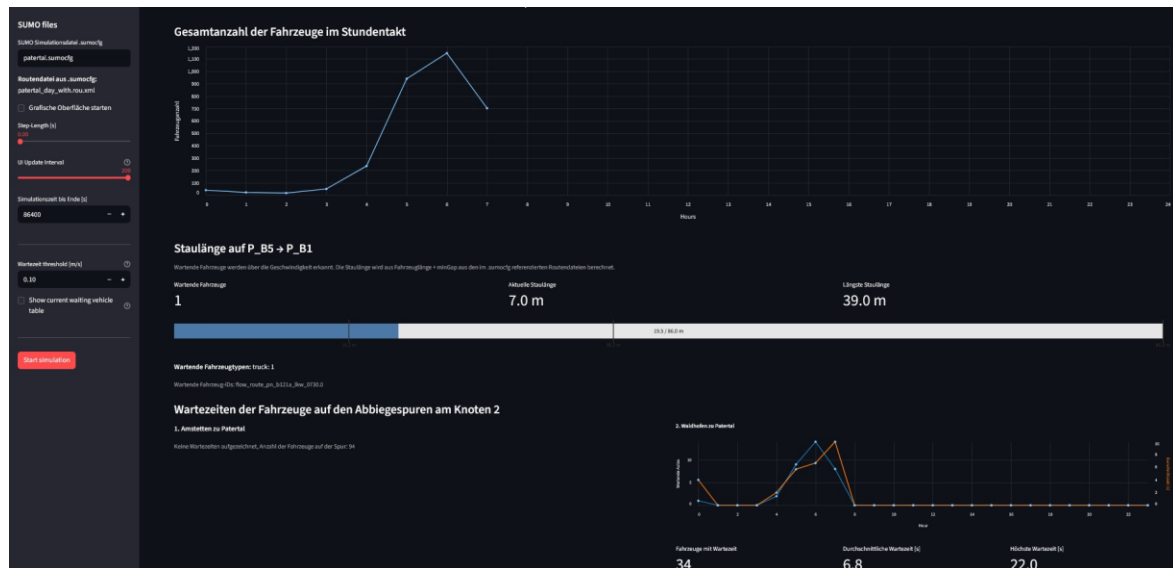
geplante Bauvorhaben erzeugte zusätzliche Verkehrsaufkommen auf die Leistungsfähigkeit der bestehenden Infrastruktur auswirken würde. Mithilfe der Simulation konnten insbesondere maximale Wartezeiten, Rückstaulängen sowie die Belastung einzelner Fahrbeziehungen analysiert und bewertet werden (siehe Abbildung 10).

Abbildung 10: Screenshot Verkehrssimulation Kreuzungssituation (Studierendenprojekt an der USTP, Sommersemester 2026)



Die Untersuchung zeigte beispielhaft, wie vorhandene kommunale und externe Datensätze für eine evidenzbasierte Verkehrsplanung genutzt werden können. Anstatt Entscheidungen ausschließlich auf Basis von Erfahrungswerten oder statischen Berechnungen zu treffen, ermöglichten die Simulationsmodelle eine dynamische Betrachtung des Verkehrsgeschehens unter unterschiedlichen Lastfällen (siehe Abbildung 11). Dadurch konnten verschiedene Szenarien verglichen und potenzielle Auswirkungen neuer Entwicklungen bereits vor deren Umsetzung abgeschätzt werden. Die Ergebnisse liefern somit eine wertvolle Grundlage für Planungs- und Genehmigungsprozesse sowie für die Diskussion möglicher verkehrlicher Begleitmaßnahmen.

Abbildung 11: Screenshot Auswertung Simulation zu Wartezeiten und Staulängen
(Studierendenprojekt an der USTP, Sommersemester 2026)



Im Verlauf des Projekts wurden zwei unterschiedliche Simulationswerkzeuge eingesetzt und hinsichtlich ihrer Eignung für kommunale Anwendungsfälle verglichen. Einerseits kam die Simulationsplattform AnyLogic zum Einsatz, die im Studiengang Smart Engineering gelehrt wird und umfangreiche Möglichkeiten zur Modellierung komplexer Systeme bietet. Die Software ermöglicht die Verknüpfung unterschiedlicher Simulationsansätze und eignet sich dadurch für eine Vielzahl logistischer und verkehrsbezogener Fragestellungen. Gleichzeitig stellen die relativ hohen Lizenzkosten eine potenzielle Hürde für den breiteren Einsatz in Gemeinden oder kleineren Organisationen dar.

Andererseits wurde die Open-Source-Software SUMO (Simulation of Urban MObility) eingesetzt, die speziell für die mikroskopische Simulation von Verkehrssystemen entwickelt wurde (DLR, o. J.). Im Rahmen des Projekts erwies sich SUMO als leistungsfähiges und praxisnahes Werkzeug zur Abbildung komplexer Verkehrssituationen. Durch die kostenfreie Verfügbarkeit, die aktive Weiterentwicklung sowie die Möglichkeit zur Integration unterschiedlicher Datenquellen bietet die Software insbesondere für Gemeinden, Forschungseinrichtungen und Bildungseinrichtungen erhebliche Vorteile. Die Projekterfahrungen zeigten, dass mit SUMO qualitativ hochwertige Analysen durchgeführt werden können, ohne dass zusätzliche Lizenzkosten entstehen.

Das Beispiel verdeutlicht zugleich das Potenzial einer systematischen Verfügbarkeit und Nutzung von Verkehrsdaten im kommunalen Kontext. Liegen Verkehrszählungen, Infrastrukturinformationen und Planungsdaten in strukturierter Form vor, können daraus mit

vergleichsweise geringem Aufwand leistungsfähige Analysen und Entscheidungsgrundlagen erzeugt werden. Die im Rahmen des Semesterprojekts gewonnenen Erfahrungen bestätigen damit, dass die Kombination aus vorhandenen Datenbeständen und frei verfügbaren Simulationswerkzeugen einen vielversprechenden Ansatz darstellt, um datenbasierte Planungs- und Entscheidungsprozesse in Städten und Gemeinden zu unterstützen und zukünftige Entwicklungen frühzeitig bewerten zu können.

Die Ergebnisse verdeutlichen, dass moderne Visualisierungs- und Simulationsmethoden einen wichtigen Beitrag leisten können, komplexe Logistikdaten verständlich aufzubereiten und als Grundlage kommunaler Entscheidungsprozesse nutzbar zu machen.

Die Rückmeldungen der Follower Cities bestätigten, dass Datenerhebungen insbesondere dann einen hohen Mehrwert entfalten, wenn sie unmittelbar zur Bearbeitung konkreter kommunaler Fragestellungen beitragen. Im Vordergrund stehen dabei beispielsweise die Nutzung des öffentlichen Raums durch Wirtschafts- und Logistikverkehre, die Organisation von Baustellenverkehren, die Versorgung neuer Stadtquartiere oder die Bewertung logistischer Maßnahmen hinsichtlich ihrer Wirksamkeit, Wirtschaftlichkeit sowie ihrer Beiträge zu Klima- und Umweltzielen. Darüber hinaus wurde empfohlen, verstärkt einfach umsetzbare Anwendungsfälle mit hohem Nutzen zu verfolgen und den Aufwand der Datenerhebung in einem angemessenen Verhältnis zum erwarteten Erkenntnisgewinn zu halten.

Als weiteres, zukünftiges Entwicklungspotenzial wurden die stärkere Einbindung externer Datenquellen, automatisierte Datenauswertungen, satellitengestützte Analysen sowie Verfahren der Künstlichen Intelligenz genannt. Durch die Kombination kommunaler und externer Datenquellen könnten lokale Ressourcen gezielter eingesetzt und gleichzeitig aussagekräftigere Analysen ermöglicht werden.

Erkenntnisse bezüglich Planung eines Evaluationsrahmens

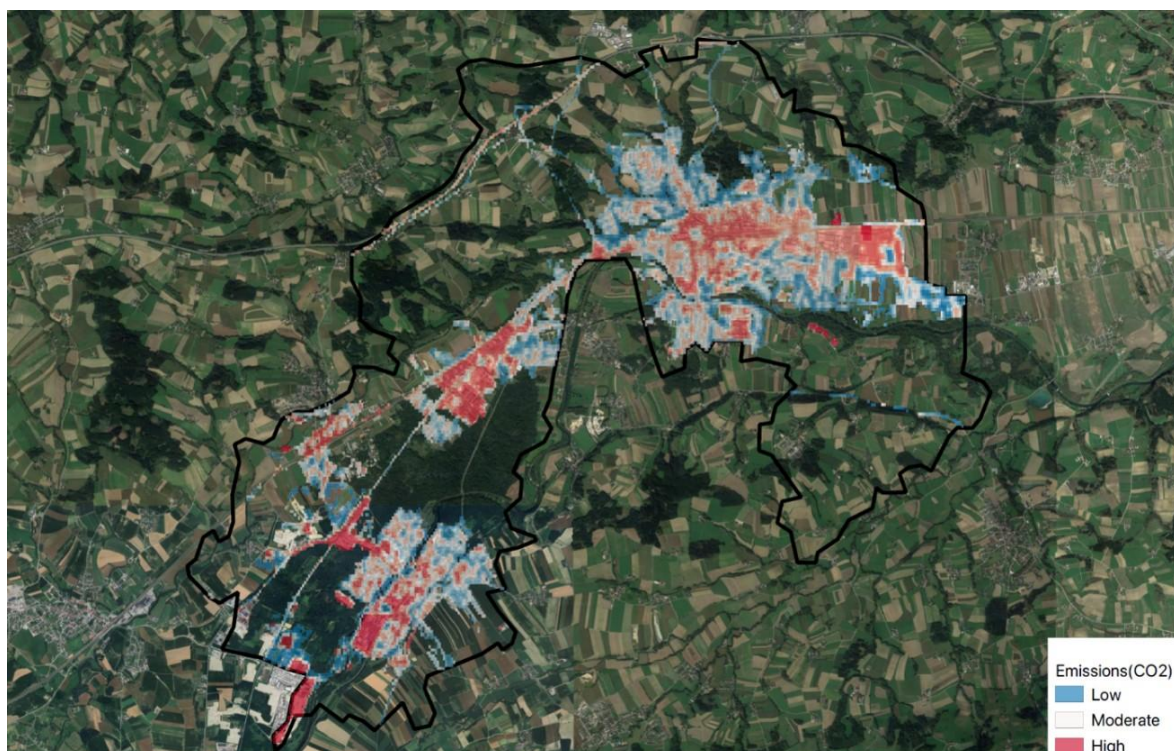
Die Entwicklung eines langfristigen Evaluationsrahmens konnte im Rahmen des Projekts noch nicht vertieft werden. Dennoch wurde deutlich, dass kommunales Logistikdatenmanagement nicht als einmalige Datenerhebung verstanden werden sollte, sondern als kontinuierlicher Lern- und Entwicklungsprozess.

Die Erfahrungen aus den Pilotgemeinden zeigen, dass eine regelmäßige Fortschreibung der Datengrundlagen sowie der kontinuierliche Austausch zwischen Verwaltung, Wirtschaft

und Forschung wesentliche Voraussetzungen für eine langfristige Nutzung kommunaler Logistikdaten darstellen. Aufbauend auf den im Projekt geschaffenen Grundlagen können zukünftige Anwendungen geeignete Indikatoren entwickeln, um Entwicklungen über längere Zeiträume zu beobachten und die Wirksamkeit logistischer Maßnahmen systematisch zu bewerten. Damit bilden die Projekterkenntnisse eine wichtige Grundlage für den schrittweisen Aufbau eines kommunalen Evaluationsrahmens im Sinne des Leitfadens „Logistik in Zahlen“.

Ergänzend regten die Follower Cities an, zukünftig auf übergeordneter Stelle verstärkt wirkungsorientierte Kennzahlen zu entwickeln, um den Beitrag logistischer Maßnahmen zu Verkehr, Umwelt, Wirtschaft und Lebensqualität nachvollziehbar bewerten zu können. Diese sollen gemeindeübergreifend erhoben werden. Langfristig könnte hierfür ein systematischer Bewertungsansatz im Sinne eines Urban Impact Assessments einen geeigneten Rahmen bilden.

Abbildung 12: CO₂-Hotspotkarte Amstetten (Quelle: Floodlight, Arbeitsbericht AP2, Projekt KLARA – Klimaneutralitätsfahrplan Amstetten, 2026; zur Verfügung gestellt von der Stadtgemeinde Amstetten)



Die in Abbildung 12 dargestellte CO₂-Hotspotkarte von Amstetten zeigt exemplarisch die räumliche Verteilung der gesamten CO₂-Emissionen im Gemeindegebiet und berücksichtigt dabei sämtliche Emittenten. So zeigen sich Hotspots vor allem in der Innenstadt von Amstetten sowie in den Ortsteilen Greinsfurth, Hausmenning und Mauer, aber auch im Gewerbegebiet im Süden der Stadtgemeinde. Die Auswertung dient als Beispiel für die Visualisierung räumlicher Umweltinformationen und nicht als spezifische Auswertung logistischer Verkehre.

Auch die in Kapitel *Erkenntnisse aus der Identifikation und Priorisierung von Herausforderungen sowie der Auswahl geeigneter Erhebungsmethoden* beschriebene Abschätzung der Emissionen durch kommunale Fahrten kann als erster Schritt zur Erstellung eines Evaluationsrahmens betrachtet werden.

Langfristig könnten derartige GIS-gestützte Darstellungen jedoch gezielt für logistische Fragestellungen weiterentwickelt werden. Aufbauend auf den im Leitfaden „Logistik in Zahlen“ beschriebenen Datenerhebungsmethoden könnten künftig beispielsweise räumliche Schwerpunkte einzelner Logistikarten, Emissionen unterschiedlicher Wirtschaftsverkehre, Lieferintensitäten, Fahrleistungen kommunaler Flotten oder Konfliktbereiche zwischen Logistik- und anderen Nutzungen auch georeferenziert analysiert werden. Dadurch würden räumliche Hotspotanalysen nicht nur Umweltwirkungen sichtbar machen, sondern auch eine fundierte Grundlage für die Priorisierung und Evaluierung kommunaler Logistikmaßnahmen schaffen.

Anwendungsfälle kommunaler Logistikdaten

Im Rahmen der Projektumsetzung sowie des Austauschs mit den Follower Cities wurden neben den ursprünglich bearbeiteten Fragestellungen der unmittelbaren eigenen Datenerhebung weitere Umsetzungsbeispiele mit kommunaler Auswirkung identifiziert, in denen Logistikdaten einen wesentlichen Beitrag zu Planung, Steuerung und Entscheidungsfindung leisten können. Dazu zählten das Baustellenmanagement, die Erhöhung der Aufenthaltsqualität, aber auch die Optimierung der Altstoffsammlung.

Baustellenmanagement

Baustellen zählen zu den verkehrlich anspruchsvollsten Situationen im kommunalen Raum. Neben dem eigentlichen Baustellenverkehr verändern sie Verkehrsabläufe, Erreichbarkeiten und die Nutzung des öffentlichen Raums. Gleichzeitig entstehen temporäre Konflikte zwischen unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden, insbesondere dort, wo Fuß- und Radverkehr auf Baustellenverkehre treffen.

Logistikdaten können dazu beitragen, Baustellen bereits in der Planungsphase verkehrssicher und effizient zu organisieren. Informationen über Anzahl und Art der eingesetzten Fahrzeuge, Anlieferungszeiten, Fahrtrouten oder Transportmengen ermöglichen es, Verkehrsbelastungen frühzeitig abzuschätzen und geeignete Maßnahmen abzuleiten. Hierzu zählen beispielsweise die zeitliche Steuerung von Anlieferungen außerhalb der Spitzenverkehrszeiten, die Koordination mehrerer Baustellen, die Festlegung geeigneter Zufahrtsrouten oder die Bündelung von Transporten.

Neben verkehrlichen Fragestellungen gewinnen zunehmend auch ökologische Aspekte an Bedeutung. Der Einsatz elektrisch betriebener Baustellenfahrzeuge und -maschinen sowie emissionsarmer Arbeitsgeräte kann einen Beitrag zur Reduktion von Lärm- und Schadstoffemissionen leisten. Gleichzeitig bleibt die Verkehrssicherheit ein zentrales Planungsziel. Maßnahmen wie temporäre Geschwindigkeitsreduktionen, angepasste Verkehrsführungen, sichere Querungsstellen, Schutzstreifen für den Radverkehr oder frühzeitige Information der Verkehrsteilnehmenden können dazu beitragen, Risiken während der Bauphase zu minimieren.

Eine datenbasierte Betrachtung unterstützt Gemeinden dabei, Baustellen hinsichtlich ihrer verkehrlichen, sicherheitsrelevanten und ökologischen Auswirkungen besser zu bewerten und geeignete Begleitmaßnahmen zielgerichtet auszuwählen.

Erhöhung der Aufenthaltsqualität

Die Gestaltung lebenswerter Straßen- und Ortsräume zählt zu den zentralen Zielen einer nachhaltigen Stadt- und Gemeindeentwicklung. Gewünscht ist es, attraktive Bedingungen für aktive Mobilität, soziale Interaktion sowie eine hohe Umwelt- und Lebensqualität zu schaffen. Dabei rückt zunehmend die Frage in den Mittelpunkt, wie unterschiedliche Verkehrsarten die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum beeinflussen

Logistik- und Wirtschaftsverkehre sind für die Versorgung von Bevölkerung und Betrieben unverzichtbar. Gleichzeitig können insbesondere hohe Anteile schwerer Nutzfahrzeuge Auswirkungen auf Lärm, Luftqualität, Verkehrssicherheit und das subjektive Sicherheitsempfinden haben.

Logistikdaten ermöglichen es, räumliche und zeitliche Belastungsschwerpunkte zu identifizieren und gezielte Maßnahmen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität abzuleiten. Hierzu zählen beispielsweise die Bündelung von Lieferverkehren, die Verlagerung von Lieferzeiten, der Einsatz emissionsarmer Fahrzeuge, die Optimierung von Ladezonen oder die Umgestaltung von Straßenräumen. Dadurch lassen sich Versorgungsanforderungen und eine hohe Aufenthaltsqualität besser miteinander in Einklang bringen. Logistikdaten sind somit nicht nur für Verkehrs- und Infrastrukturplanungen relevant, sondern können auch einen wichtigen Beitrag zur Entwicklung lebenswerter, sicherer und klimaresilienter Gemeinden leisten.

Optimierung der Altstoffsammlung

Die Abfallwirtschaft stellt einen wesentlichen Bestandteil der kommunalen Logistik dar. Regelmäßige Sammel-, Transport- und Entsorgungsprozesse prägen das Verkehrsaufkommen und bieten gleichzeitig Potenziale zur Steigerung von Effizienz, Nachhaltigkeit und Klimaschutz. Ein aktuelles Beispiel stellt die schrittweise Elektrifizierung der Abfallsammlung im Bezirk Graz-Umgebung dar. Als Ergebnis einer Ausschreibung mit Berücksichtigung der Umweltfreundlichkeit der Logistik im Ausschreibungsverfahren² werden im Bereich Graz-Umgebung Nord die Sammlungen von Restmüll, Bioabfall und Altpapier ab dem Jahr 2027 weitgehend elektrisch durchgeführt. Der Umsetzung gingen umfangreiche Testfahrten mit E-Fahrzeugen, unter anderem in einer Gemeinde mit herausforderndem Gelände, voraus. In Graz-Umgebung Süd ist zunächst eine teilweise Elektrifizierung vorgesehen.

Das Beispiel verdeutlicht die Bedeutung und Verwendbarkeit belastbarer Datengrundlagen im alltäglichen Aufgabenbereich. Informationen über Fahrstrecken, Sammelmengen, Fahrzeugbewegungen, Einsatzzeiten sowie den Ladeinfrastrukturbedarf bilden eine wesentliche

² Gemäß Beschluss über die Beauftragung der Bestbieter für die Sammlung von Altpapier, Restmüll & Biomüll (GZ:004-1/4/2025/Me) sowie Beschlussfassung über Behältermanagement - Ankauf von Abfallbehälter (GZ:004-1/5/2025/Me)

Grundlage für die Planung zukünftiger Fahrzeugflotten, die Dimensionierung der Infrastruktur und die Abschätzung von Energiebedarf sowie Umweltwirkungen.

Darüber hinaus zeigt die Abfallwirtschaft exemplarisch, dass logistische Prozessketten häufig über Gemeindegrenzen hinausreichen. Während die Sammlung dezentral in den einzelnen Gemeinden erfolgt, werden Transport, Umladung und Verwertung vielfach regional organisiert. So werden die im Bezirk Graz-Umgebung gesammelten Abfälle beispielsweise an zentralen Standorten in Graz weiterbehandelt. Eine datenbasierte Betrachtung der gesamten Prozesskette eröffnet daher zusätzliche Potenziale zur Effizienzsteigerung, Emissionsreduktion und Optimierung logistischer Abläufe.

Erkenntnisse und Handlungsempfehlungen

Die Umsetzung des Leitfadens „Logistik in Zahlen“ in den Pilotgemeinden lieferte nicht nur neue Erkenntnisse über das lokale Logistikgeschehen, sondern auch wertvolle Erfahrungen hinsichtlich der praktischen Durchführung von Logistikdatenerhebungen auf kommunaler Ebene. Die Rückmeldungen der beteiligten Gemeinden und Follower Cities zeigen, welche Rahmenbedingungen die Umsetzung erleichtern und welche Herausforderungen bei zukünftigen Anwendungen berücksichtigt werden sollten. Es zeigte sich: Der Aufbau eines kommunalen Logistikdatenmanagements hängt nicht nur von einzelnen Datensätzen, sondern auch von organisatorischen Abläufen, Verantwortlichkeiten und der Vernetzung unterschiedlicher Akteurinnen und Akteure ab.

Erkenntnisse aus den Gemeinden

Die Rückmeldungen aus den Pilotgemeinden verdeutlichen, dass die Anforderungen an kommunale Logistikdaten je nach Größe, Organisationsstruktur und Aufgabenprofil einer Gemeinde unterschiedlich ausfallen können. Gleichzeitig wurden zahlreiche gemeinsame Herausforderungen und Erfolgsfaktoren identifiziert.

Ein zentrales Ergebnis betrifft die Verfügbarkeit personeller Ressourcen in den Gemeindeverwaltungen, was die Befassung mit dem Logistik- und Güterverkehrsthema auf Gemeindeebene betrifft. Neben den zu erledigenden Pflichtaufgaben verfügen Österreichs Gemeinden nur über begrenzte Personal- und Zeitressourcen für zusätzlich Analyse- und Datenerhebungsaufgaben. Dieser Engpass betrifft Gemeinden aller Größen, aber insbesondere kleinere und mittlere Gemeinden. Die vorhandenen personellen Kapazitäten konzentrieren sich überwiegend auf gesetzlich vorgegebene operative Aufgaben und laufende Verwaltungsprozesse. Vor diesem Hintergrund wurde mehrfach betont, dass Datenerhebungen vor allem dann erfolgreich umgesetzt werden könnten, wenn sie einen klaren Bezug zu konkreten Aufgabenstellungen, lokalen Problemlagen oder geplanten Maßnahmen aufweisen. Die Erhebung von Daten ohne konkreten Anwendungsbezug wird im kommunalen Alltag häufig als nachrangig betrachtet. Deutlich höher ist die

Bereitschaft, Daten zu erheben, wenn dadurch konkrete Fragestellungen beantwortet, Planungen unterstützt oder Entscheidungen vorbereitet werden können.

Insbesondere auch größere Städte betonten, dass lokale Datenerhebungen kein Selbst-zweck sein dürfen, sondern einen unmittelbaren Mehrwert für kommunale Planungs- und Entscheidungsprozesse schaffen müssen. Im Vordergrund stehen dabei Fragestellungen zur Nutzung des öffentlichen Raums, zur Baustellenlogistik, zur Versorgung neuer Stadtquartiere sowie zur Bewertung der Wirksamkeit und Wirtschaftlichkeit logistischer Maßnahmen. Damit wurde deutlich, dass kommunale Logistikdaten vor allem dann einen hohen Stellenwert erhalten, wenn sie unmittelbar zur Vorbereitung oder Bewertung konkreter Maßnahmen beitragen.

Als weitere Herausforderung wurden organisatorische Zuständigkeiten innerhalb der Verwaltung genannt. Logistikthemen betreffen häufig mehrere Fachbereiche, darunter Verkehrs- und Raumplanung, Stadtentwicklung, Wirtschaft, Umwelt, Abfallwirtschaft oder Infrastruktur. Daraus ergeben sich zahlreiche organisatorische Schnittstellen, die eine koordinierte Zusammenarbeit und einen regelmäßigen Informationsaustausch zwischen den beteiligten Organisationseinheiten erfordern. Allein diese Koordinationsaufgabe zwischen unterschiedlichen Verwaltungseinheiten in unterschiedlichen Fachbereichen stellt eine nicht zu unterschätzende Ressourcenfrage dar.

Positiv hervorgehoben wurde, dass in den Gemeinden bereits zahlreiche potenziell nutzbare Datenquellen vorhanden sind. Diese Daten werden derzeit noch häufig dezentral in unterschiedlichen Organisationseinheiten verwaltet und bislang nur selten unter logistischen Fragestellungen betrachtet, was aber zukünftig mit vertretbarem Aufwand optimiert werden könnte. Eine besondere Bedeutung kommt dabei der Anwendung der FAIR-Prinzipien zu. Kommunale Daten sollten auffindbar, zugänglich, interoperabel und wiederverwendbar sein. Voraussetzung dafür sind die Digitalisierung von Daten, eine einheitliche Dokumentation, standardisierte Formate sowie klare Zugriffsregelungen. Dadurch können Daten organisationsübergreifend genutzt und langfristig für Planungs-, Steuerungs- und Entscheidungsprozesse eingesetzt werden. Dies verbessert die Datenqualität und schafft eine wichtige Grundlage für eine effiziente und evidenzbasierte kommunale Logistikplanung. Die Erstellung einer zentralen Datenstrategie ist derzeit noch kaum umgesetzt, da deren laufende operative Umsetzung ebenso zusätzliche Ressourcen binden würde.

Die Anwendung des Leitfadens konnte dazu beitragen, vorhandene Datenbestände sichtbar zu machen und deren Potenziale für logistische Fragestellungen sowie kommunale Planungs- und Entscheidungsprozesse aufzuzeigen. Darüber hinaus wurde mehrfach angeregt, bestehende Datengrundlagen übergeordnet stärker zu standardisieren und ausgewählte Daten auf überregionaler Ebene bereitzustellen. Insbesondere bei regelmäßig benötigten Basisinformationen wurde ein Mehrwert darin gesehen, wenn bestimmte Datensätze künftig zentral durch Bundesinstitutionen, Statistikstellen oder andere öffentliche Einrichtungen erhoben und den Gemeinden in einheitlicher Form zur Verfügung gestellt würden. Durch eine derartige Maßnahme der Verwaltungseffizienz über alle Verwaltungsebenen hinweg könnten Ressourcen geschont und gleichzeitig die Vergleichbarkeit zwischen Gemeinden ebenso wie Bezirken und Bundesländern verbessert werden.

Insgesamt zeigen die Rückmeldungen, dass ein schrittweises Vorgehen mit überschaubarem Aufwand als besonders praxisnah und umsetzbar wahrgenommen wird. Nicht jede Fragestellung erfordert umfangreiche Datenerhebungen. Bereits auf allen Verwaltungsebenen vorhandene Datenbestände sowie einfache Auswertungen können häufig wertvolle Erkenntnisse liefern und damit eine fundierte Grundlage für kommunale Planungs- und Entscheidungsprozesse schaffen.

Handlungsempfehlungen für zukünftige Anwendungen

Aus den Pilotanwendungen und den Diskussionen mit den Follower Cities lassen sich mehrere Empfehlungen für zukünftige Anwendungen ableiten. Datenerhebungen sollten möglichst eng mit konkreten kommunalen, lokalen Problemstellungen oder geplanten Maßnahmen verknüpft werden. Vor der Durchführung neuer Erhebungen sollten bestehende Datenquellen systematisch geprüft und nach Möglichkeit genutzt werden. Gleichzeitig zeigte das Projekt, dass bereits einfache Datenerhebungen einen geeigneten Einstieg in die kommunale Logistikanalyse ermöglichen können.

Ein weiterer Erfolgsfaktor ist die Zusammenarbeit unterschiedlicher Fachbereiche bzw. Organisationseinheiten innerhalb der Verwaltung in den Gemeinden, aber auch auf unterschiedlichen Verwaltungsebenen. Ergänzend können zentral von Bundes- und Landesebene zur Verfügung gestellte standardisierte, digital verfügbare Datengrundlagen und überregionale Datenplattformen Gemeinden künftig ebenso unterstützen und den Aufwand für kommunale Datenerhebungen reduzieren wie eine gut strukturierte und zentral implementierte, abteilungsübergreifend genutzte Datenablage.

Darüber hinaus bieten neue Technologien – etwa automatisierte Datenauswertungen in Verbindung mit Verfahren der Künstlichen Intelligenz, Geoinformationssysteme oder Fernerkundung – zusätzliche Potenziale für die Weiterentwicklung kommunaler Logistikanalysen und stellen zugleich wichtige Themen für zukünftige Forschungsarbeiten dar.

Die Erfahrungen aus dem Projekt zeigen insgesamt, dass Gemeinden bereits mit überschaubarem Aufwand erste Schritte in Richtung einer datenbasierten Betrachtung der innerörtlichen Logistik setzen können. Entscheidend ist dabei weniger die Vollständigkeit der Daten als vielmehr deren zielgerichtete Nutzung zur Unterstützung kommunaler Entscheidungen und zur Entwicklung bedarfsgerechter Maßnahmen.

Generell sollte zukünftig besonderes Augenmerk darauf gelegt werden, dass Entscheidungen bzw. Priorisierungen auf sämtlichen Verwaltungsebenen evidenzbasiert erfolgen – dies wäre ein wichtiger Schritt hin zu einer effizienteren Verwendung öffentlicher Mittel und Ressourcen in Verbindung mit umweltgerechteren Entscheidungen der öffentlichen Hand. Dabei kann es durchaus sinnvoll sein, mehrere Kommunen logistisch gemeinsam zu betrachten und übergreifende Lösungen zu erarbeiten, da gerade große Unternehmen in einer Kommune durch den induzierten Wirtschafts- und Pendelverkehr vielfältige Auswirkungen auf Nachbargemeinden und auch überregional haben können, wie das Beispiel Gratkorn mit mehreren großen Unternehmen und die Auswirkungen auf Gratwein-Straßengel bis hin zu Graz zeigt.

Zusammenfassung

Mit dem Leitfaden „Logistik in Zahlen“ steht österreichischen Gemeinden erstmals ein praxisorientiertes Instrument zur Verfügung, um innerörtliche Logistik systematisch zu erfassen, zu analysieren und in kommunale Entscheidungsprozesse einzubinden. Die Umsetzungserfahrungen aus Amstetten und Waidhofen an der Ybbs haben gezeigt, dass bereits mit überschaubarem Aufwand erste wertvolle Erkenntnisse über das lokale Logistikgeschehen gewonnen werden können. Gleichzeitig wurde deutlich, dass in den Gemeinden bereits zahlreiche relevante Daten vorhanden sind, diese bislang jedoch häufig nicht unter logistischen Fragestellungen genutzt oder miteinander verknüpft werden.

Erkenntnisse aus der Anwendung des Leitfadens „Logistik in Zahlen“

Die in der Praxisanwendung gewonnenen Erkenntnisse lassen sich in folgenden Punkten festmachen:

- Kommunen verfügen bereits über zahlreiche logistikrelevante Daten, die bislang nur begrenzt systematisch genutzt werden.
- Bereits mit überschaubarem Aufwand lassen sich wertvolle Erkenntnisse für kommunale Planungs- und Entscheidungsprozesse gewinnen.
- Ein schrittweises Vorgehen erleichtert den Einstieg in die Logistikdatenerhebung und unterstützt den nachhaltigen Kompetenzaufbau.
- Der Austausch zwischen Gemeinden fördert den Wissenstransfer und die Entwicklung übertragbarer Lösungsansätze.
- Logistikdaten leisten einen Mehrwert für zahlreiche kommunale Aufgaben – von Verkehr und Baustellen bis zu Klima, Abfallwirtschaft und Aufenthaltsqualität.
- Standardisierte Daten und digitale Werkzeuge sind wesentliche Voraussetzungen für eine langfristige und effiziente Anwendung.

Die Anwendung der ersten sechs Schritte für Gemeinden aus dem Leitfaden ermöglichte eine strukturierte Bestandsaufnahme logistischer Akteurinnen und Akteure, Herausforderungen und Datenquellen. Darüber hinaus konnten erste Datengrundlagen geschaffen und

Erfahrungen hinsichtlich Aufwands, Zuständigkeiten und organisatorischer Rahmenbedingungen gesammelt werden.

Die Ergebnisse bestätigen die grundsätzliche Praxistauglichkeit des Leitfadens. Gleichzeitig zeigte sich, dass eine schrittweise Herangehensweise besonders geeignet ist, um Gemeinden den Einstieg in die Logistikdatenerhebung zu erleichtern. Insbesondere kristallisierte sich heraus, dass die Sichtung bereits vorhandener Datenbestände und deren abteilungsübergreifende Verfügbarkeit eine wesentliche Grundlage für weiterführende Analysen darstellen.

Darüber hinaus erwies sich der Austausch zwischen den beteiligten Gemeinden und den Follower Cities als wesentlicher Erfolgsfaktor. Er ermöglichte den Wissenstransfer zwischen unterschiedlichen kommunalen Rahmenbedingungen und unterstützte die Identifikation weiterer Anwendungsfelder für kommunale Logistikdaten.

Gleichzeitig machte das Projekt bestehende strukturelle Herausforderungen sichtbar. Kommunale Arbeitsabläufe sind vielfach anlassbezogen organisiert und werden maßgeblich durch aktuelle politische Prioritäten geprägt. Zudem sind die personellen Ressourcen der relevanten Verwaltungsbereiche im laufenden Tagesgeschäft häufig weitgehend ausgeschöpft. Vertiefende Datenerhebungen erfordern daher entweder einen entsprechenden politischen Auftrag – beispielsweise durch einen Gemeinderatsbeschluss – oder eine gezielte Unterstützung durch übergeordnete Institutionen. Vor diesem Hintergrund konnten einzelne Schritte des Leitfadens, insbesondere die Entwicklung eines langfristigen Evaluationsrahmens, im Projekt nur in Ansätzen besprochen werden.

Ausblick

Die Erfahrungen aus den Pilotgemeinden verdeutlichen, dass Logistikdaten weit über klassische Verkehrsfragen hinaus von Bedeutung sind. Sie können Gemeinden bei der Planung von Ladezonen, der Organisation von Baustellen und deren Auswirkungen auf das Verkehrsgeschehen, der Weiterentwicklung der Abfallwirtschaft, der Verbesserung der Aufenthaltsqualität oder bei der (kosten)effizienten Umsetzung von Klima- und Nachhaltigkeitsmaßnahmen unterstützen.

Das Projekt „Logistikdaten in Gemeinden“ verdeutlichte zugleich, dass Gemeinden die Logistikdatenerhebung vielfach nur anlassbezogen in bestehende Verwaltungs-

abläufe integrieren können. Daraus ergibt sich ein Bedarf an überkommunal bereitgestellten Datengrundlagen und unterstützenden Instrumenten, welche die Gemeinden bei der kontinuierlichen Analyse logistischer Entwicklungen entlasten.

Neue technologische Entwicklungen könnten zukünftig zusätzliche Möglichkeiten für die Datenerhebung und Analyse schaffen. Automatisierte Auswertungsverfahren, Geoinformationssysteme, Fernerkundung, Künstliche Intelligenz sowie überregionale Datenplattformen könnten dazu beitragen, den Aufwand für Gemeinden zu reduzieren und die Qualität der verfügbaren Datengrundlagen sowie die Vergleichbarkeit weiter zu erhöhen.

Die Bedeutung kommunaler Logistikdaten spiegelt sich auch in der im Juni 2026 veröffentlichten Logistikstandortstrategie des BMIMI (BMIMI, 2026) wider. Mehrere der darin formulierten Maßnahmen beziehen sich unmittelbar auf den Aufbau datenbasierter Entscheidungsgrundlagen, beispielsweise im Themenfeld Digitalisierung & Daten (u. a. Datenräume und digitale Infrastrukturen), im Themenfeld Nachhaltigkeit (Erhebung des österreichischen Wirtschaftsverkehrs) sowie im Themenfeld Standortgestaltung & Raumentwicklung (bedarfsgerechte Planung von Lade- und Lieferzonen sowie Logistikflächen). Bei der Umsetzung dieser Maßnahmen sollte besonders darauf Wert gelegt werden, wie Gemeinden niederschwellig mit hochqualitativen Daten versorgt werden können.

Insgesamt zeigen die Ergebnisse des Projekts, dass eine kommunale Logistikdatenerhebung grundsätzlich mit vertretbarem Aufwand möglich ist und einen wichtigen Beitrag zur evidenzbasierten Planung leisten kann. Um das vorhandene Potenzial künftig umfassender auszuschöpfen, sind jedoch standardisierte Datengrundlagen, digitale Werkzeuge sowie eine stärkere Unterstützung der Gemeinden durch Länder und Bund erforderlich. Dadurch können Logistikdaten langfristig als fester Bestandteil kommunaler Planungs- und Entscheidungsprozesse etabliert werden.

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Exemplarische Auswahl an datenbasierten Maßnahmen der Logistikstandortstrategie Österreich und deren Verknüpfung zum vorliegenden Bericht ...	8
Tabelle 2: Statistische Kennwerte der Pilotgemeinden basierend auf Daten der Statistik Austria (2026)	17
Tabelle 3: Statistische Kennwerte der Pilotgemeinden basierend auf Daten der Statistik Austria (2026) - Fortsetzung	18
Tabelle 4: Statistische Kennwerte der Follower Cities basierend auf Daten der Statistik Austria (2026)	25
Tabelle 5: Statistische Kennwerte der Follower Cities basierend auf Daten der Statistik Austria (2026) - Fortsetzung	26
Tabelle 6: Datenerhebungsmethoden Übersicht (Quelle: Illek & Anderluh, 2025)	27
Tabelle 7: Vorschlag einer Liste zur strukturierten Datenerhebung (Ausschnitt), ausgearbeitet von der Stadtgemeinde Amstetten	35

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Lage der Pilotgemeinden	13
Abbildung 2: Organigramm der Stadtgemeinde Amstetten Stand 01.01.2026 (zur Verfügung gestellt von der Stadtgemeinde Amstetten)	14
Abbildung 3: Organigramm von Waidhofen an der Ybbs gemäß Beilage A zum Sitzungsbogen WY-BGM-MD-2-0187-2025 (zur Verfügung gestellt von der Stadtgemeinde Waidhofen an der Ybbs).....	16
Abbildung 4: Lage der Follower Cities	23
Abbildung 5: Visualisierung der Unternehmen in und um Amstetten nach Anzahl der Beschäftigten (Größe) - zur Verfügung gestellt von der Stadtgemeinde Amstetten	30
Abbildung 6: Visualisierung der Unternehmen in und um Amstetten nach ÖNACE Kategorie - zur Verfügung gestellt von der Stadtgemeinde Amstetten.....	31
Abbildung 7: Screenshot Dashboard aus dem Projekt von Waidhofen an der Ybbs mit Drei Austria (zur Verfügung gestellt von der Stadtgemeinde Waidhofen an der Ybbs).....	33
Abbildung 8: Die Stadtpflege Amstetten war einer der ersten Anlaufpunkte für eine gemeindenaher Datenerhebung (© Markus Pajones, Stadtgemeinde Amstetten)	34
Abbildung 9: Verkehrsleistungen stadtnaher Unternehmen/Institutionen in Amstetten (zur Verfügung gestellt von der Stadtgemeinde Amstetten)	37
Abbildung 10: Screenshot Verkehrssimulation Kreuzungssituation (Studierendenprojekt an der USTP, Sommersemester 2026)	39
Abbildung 11: Screenshot Auswertung Simulation zu Wartezeiten und Staulängen (Studierendenprojekt an der USTP, Sommersemester 2026).....	40
Abbildung 12: CO ₂ -Hotspotkarte Amstetten (Quelle: Floodlight, Arbeitsbericht AP2, Projekt KLARA – Klimaneutralitätsfahrplan Amstetten, 2026; zur Verfügung gestellt von der Stadtgemeinde Amstetten).....	42

Literaturverzeichnis

AmWy.mobility (2024). Nachhaltige Mobilität für die Region. Mobilitätslabor.

<https://www.amwy-mobility.at/>

BMIMI (2026). Logistikstandortstrategie.

<https://www.bmimi.gv.at/themen/mobilitaet/transport/gueterverkehrslogistik/logistikstandort.html>

BMK (2021). Mobilitätsmasterplan 2030 für Österreich. Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie.

https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:6318aa6f-f02b-4eb0-9eb9-1ffabf369432/BMK_Mobilitaetsmasterplan2030_DE_UA.pdf

BMK (2023). Masterplan Güterverkehr 2030. Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK).

https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:135c7db3-1cd3-476d-bdcc-45124250ab0c/BMK_Masterplan_Gueterverkehr_UA.pdf

DLR (o. J.). Simulation of Urban MObility (SUMO). Abgerufen 5. August 2026, von

<https://sumo.dlr.de/docs/index.html>

Europäische Kommission - Generaldirektion Mobilität und Verkehr (2011). Weißbuch zum Verkehr: Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum - hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem. Amt für Veröffentlichungen der Europäischen Union. <https://data.europa.eu/doi/10.2832/30771>

Illek, G., & Anderluh, A. (2025). Logistik in Zahlen – Ein Leitfaden für Gemeinden zur Definition, Spezifikation, Erhebung und Analyse innerörtlicher Logistikdaten [Leitfaden]. BMIMI Abteilung II/7 – Logistikkoordination.

https://www.bmimi.gv.at/dam/jcr:55d855b0-c2b2-4841-bec2-eb1559022d1c/Leitfaden_Logistikdaten_BMIMI.pdf

Statistik Austria (2026). Ein Blick auf die Gemeinde. <https://www.statistik.at/atlas/blick/>

Umweltbundesamt (2026). Emissionskennzahlen Datenbasis 2024.

https://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/themen/mobilitaet/daten/ekz_fzkm_v_verkehrsmittel.pdf

Abkürzungen

BMIMI	Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur
bzw.	beziehungsweise
IFZ	Interdisziplinäres Forschungszentrum für Technik, Arbeit und Kultur
ÖNACE	Österreichische Nomenklatur der Wirtschaftstätigkeiten
USTP	Hochschule für angewandte Wissenschaften St. Pölten (University of Applied Sciences St. Pölten)

