

# Maßnahmenvorschläge zur Logistikstandortstrategie

Themenfeld Menschen & Arbeit



## **Impressum**

Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:

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

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

Wien, 2026. Stand: 9. Juni 2026

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

## Einleitung

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

Der **Bereich Menschen und Arbeit** setzt auf die Entwicklung attraktiver Arbeitswelten, die Sicherung fairer Löhne, Klima-, gender-, und altersgerechter Arbeitsplätze und die Förderung zukunftsrelevanter Kompetenzen. Dabei geht es um mehr als Fachkräftesicherung – es geht um die strategische Weiterentwicklung von Berufsbildern, die Verbesserung arbeitsrechtlicher Rahmenbedingungen und die Gestaltung moderner Ausbildungsangebote. Durch die Verbindung von sozialer Verantwortung und wirtschaftlicher Leistungsfähigkeit wird die Logistik als verantwortungsvolle und zukunftsfähige Branche positioniert. Ein wichtiger Aspekt ist außerdem der Einsatz von sowie Umgang mit künstlicher Intelligenz (KI), der Chancen für Automatisierung und Effizienz bietet, dabei aber Beschäftigung, Qualifikationen und Arbeitsbedingungen berücksichtigt.

### Vision

Attraktive Arbeitsbedingungen, ein sicherer Rechtsrahmen sowie lebenslange Kompetenzentwicklung sind entscheidende Elemente in einem zukunftsfähigen Logistikstandort Österreich.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen zielen darauf ab, die Arbeitsbedingungen, Gesundheit und soziale Infrastruktur für Beschäftigte in der Logistik – insbesondere für Lkw-Fahrer:innen – systematisch zu verbessern, basierend auf fundierten Analysen und Studien. Gleichzeitig sollen durch bessere Kontrollen, koordinierte Behördenarbeit und soziale Vergabekriterien Sicherheit, Fairness und Attraktivität der Branche nachhaltig gestärkt werden.

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

## **Inhalt**

<b>Einleitung .....</b>	<b>3</b>
<b>Arbeitsmarktmonitor Logistik – jährlicher Branchenreport [inkl. Fachkräftebedarfsanalyse .....</b>	<b>6</b>
<b>Erfassung und Bewerbung von Maßnahmen zur Gesundheitsversorgung für mobile Arbeitskräfte in der Logistik .....</b>	<b>9</b>
<b>Erstellung einer Strategie zur Schaffung von sozialer Infrastruktur für Lkw-Fahrer:innen im städtischen und ländlichen Raum .....</b>	<b>13</b>
<b>Strategie zu Schaffung des weiteren bedarfsgerechten Ausbau der LKW-Stellplätze, insbesondere am hochrangigen Straßennetz, inklusive sozialer Infrastruktur für die Lenker:innen.....</b>	<b>17</b>
<b>Studie zur Erhebung des State of the art der Sozialinfrastruktur für Lkw:Fahrer:innen in Gewerbeparks .....</b>	<b>21</b>
<b>Evaluierungsstudie zu Müdigkeitsrisiken bei Berufskraftfahrern auf österreichischen Straßen.....</b>	<b>25</b>
<b>Optimierung der behördlichen Zusammenarbeit bei Kontrollen für mehr Sicherheit, fairen Wettbewerb und Gerechtigkeit auf der Straße .....</b>	<b>29</b>
<b>Ausarbeitung und Einführung verpflichtender Ausschreibungsvorgaben mit Fokus auf soziale Kriterien bei öffentlichen Vergaben, insbesondere im Bereich der Logistik .....</b>	<b>33</b>
<b>Einführung eines Programms zur Förderung der ergonomischen Arbeitsplatzgestaltung in der Logistik, inkl. Prävention körperlicher Belastungen, Förderung mentaler Gesundheit und Verbesserung der Arbeitszufriedenheit .....</b>	<b>37</b>
<b>Schwerpunktaktionen zur Verhinderung von Sozialdumping und Verbesserung der Verkehrssicherheit im urbanen Umfeld .....</b>	<b>40</b>

# Arbeitsmarktmonitor Logistik – jährlicher Branchenreport [inkl. Fachkräftebedarfsanalyse

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

Die Logistikbranche steht vor zunehmenden Herausforderungen durch Fachkräftemangel, strukturelle Veränderungen und steigende Qualifikationsanforderungen. Es fehlen aktuelle, systematische Daten zum Personalbedarf, Qualifikationslücken und regionalen Engpässen. Bestehende Analysen sind oft fragmentiert und berücksichtigen zentrale Aspekte wie Leiharbeit oder geschlechtsspezifische Unterschiede unzureichend. Eine fundierte, evidenzbasierte Grundlage für arbeitsmarktpolitische Steuerung, Bildungsplanung und Fördermaßnahmen ist daher derzeit nur eingeschränkt gegeben.

## **Kurzbeschreibung der Maßnahme**

Ein jährlich erscheinender Arbeitsmarktmonitor für die Logistikbranche erhebt und analysiert systematisch Personalbedarf, Qualifikationsanforderungen, regionale Engpässe sowie strukturelle Entwicklungen. Ergänzend werden Leiharbeit und geschlechtsspezifische Aspekte (Beschäftigungsstruktur, Karriereverläufe, Entgelttransparenz) integriert. Der Bericht basiert auf Datenanalysen und Stakeholderbefragungen und dient als zentrale Entscheidungsgrundlage für Politik, Wirtschaft und Bildungsträger.

## **Ziel der Maßnahme**

- Schaffung einer belastbaren, datenbasierten Entscheidungsgrundlage zur gezielten Steuerung von arbeitsmarkt-, bildungs- und wirtschaftspolitischen Maßnahmen in der Logistik.

- Der Monitor soll Fachkräftebedarfe frühzeitig sichtbar machen, Qualifikationslücken identifizieren sowie Transparenz hinsichtlich Beschäftigungsstrukturen und Geschlechterverhältnissen schaffen.
- Dadurch werden passgenaue Qualifizierungsangebote, Förderprogramme und Maßnahmen zur Fachkräftesicherung ermöglicht.

## Arbeitsschritte (Vorgehensweise, Meilensteine)

1. Konzeptentwicklung: Definition von Indikatoren, Methodik und Berichtsstruktur (inkl. Leiharbeit, Genderdimension)
2. Datenintegration: Zusammenführung bestehender Daten (z. B. von Statistik Austria, AMS, WKO, Ministerium, etc.)
3. Stakeholder-Einbindung: Abstimmung mit Ministerien, Unternehmen und Sozialpartnern
4. Primärerhebung: Durchführung von Unternehmensbefragungen zu Bedarf und Qualifikationen
5. Analyse & Auswertung: Identifikation von Trends, Engpässen und strukturellen Besonderheiten
6. Berichtserstellung: Aufbereitung der Ergebnisse inkl. Handlungsempfehlungen
7. Dissemination: Veröffentlichung und Präsentation an relevante Zielgruppen
8. Evaluation & Weiterentwicklung: Jährliche Anpassung der Methodik und Inhalte

## Verantwortliche Akteure und Zielgruppen

	Erledigung der Maßnahme durch	Auswirkung der Maßnahme auf
<b>Politik / Verwaltung</b>	–	–
<b>Gemeinde</b>	–	–
<b>Bezirkshauptmannschaft</b>	–	–
<b>Land</b>	–	–
<b>Bund</b>	BMIMI, AMS, Statistik Austria	–
<b>EU</b>	–	–
<b>Interessensvertreter</b>	Sozialpartner, IV	–
<b>Verbände, Vereine</b>	BVL, VNL, ZV, Forschungseinrichtungen	–

	Erledigung der Maßnahme durch	Auswirkung der Maßnahme auf
<b>Logistik- und Transportwirtschaft</b>	Branchenvertreter und Unternehmen	Unternehmen der Logistikbranche
<b>Verladende Wirtschaft</b>	–	Unternehmen der Logistikbranche
<b>Bevölkerung</b>	–	–
<b>Sonstige</b>	–	–

## Bewertung

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

## Sonstige Anmerkungen zur Maßnahme

Anmerkungen seitens WKO:

Flexible Beschäftigungsmodelle wie zB Leiharbeit müssen im Bereich der unternehmerischen Freiheit stehen, um eventuelle Spitzenauslastungen abzudecken. Leiharbeit sollte daher nicht als Problemaufriss gesehen werden, sondern als Teil der Lösung.

Damit sollten weder Leiharbeit noch Karriereverläufe bzw. Entgelttransparenz Teil des Branchenreports sein (oder falls ja auf einer abstrakten Ebene)

# Erfassung und Bewerbung von Maßnahmen zur Gesundheitsversorgung für mobile Arbeitskräfte in der Logistik

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

Mobile Arbeitskräfte in der Logistik haben häufig eingeschränkten Zugang zu Gesundheitsversorgung aufgrund von Mobilität, Zeitdruck sowie Sprach- und Ortsbarrieren. Bestehende Angebote wie Hotlines oder Informationsdienste sind oft wenig bekannt oder nicht systematisch integriert. Dadurch entstehen gesundheitliche Risiken und erschwerte Arbeitsbedingungen. Für Berufskraftfahrer:innen besteht bereits ein Angebot über DocStop, das noch weiter ausgebaut werden kann.

## **Kurzbeschreibung der Maßnahme**

Die Maßnahme umfasst die systematische Erfassung, Bündelung und aktive Bewerbung bestehender Gesundheitsangebote für mobile Arbeitskräfte, vor allem entlang logistischer Knotenpunkte. Die bestehenden Initiativen wie DocStop dient als Referenz für Berufskraftfahrer:innen, könnten jedoch in ein erweitertes digitales und regional angepasstes Serviceportfolio für alle Arten mobiler Arbeitskräfte in der Logistik eingebettet werden. Ziel ist eine kontinuierlich aktualisierte, leicht zugängliche Informations- und Unterstützungsstruktur.

## **Ziel der Maßnahme**

- Die Maßnahme verbessert den niederschweligen Zugang zu medizinischer Versorgung für mobile Arbeitskräfte und stärkt deren Gesundheit und Arbeitsfähigkeit.

- Erhöhung der Sichtbarkeit bestehender Angebote, z.B. des DocStop-Angebots an ASFINAG-Raststätten
- Aufbau weitere integrierter, digital unterstützter Services
- Steigerung der Attraktivität von Logistikstandorten und Berufen

## Arbeitsschritte (Vorgehensweise, Meilensteine)

1. Bestandsaufnahme bestehender Gesundheitsangebote (z. B. Hotlines, Anlaufstellen, mobile Dienste)
2. Einrichtung eines Arbeitskreises mit Interessensvertreter:innen, Anbieter:innen und weiteren Stakeholdern
3. Analyse von Versorgungslücken entlang logistischer Hauptachsen
4. (Weiter-)Entwicklung einer zentralen, digitalen, mehrsprachigen Informationsplattform
5. Integration in bestehende Strukturen (z. B. C-95-Ausbildung, Informationsstelen an Raststätten, ASFINAG-Kommunikation)
6. Ggf.: Pilotumsetzung erweiterter Angebote
7. Evaluierung und bei Bedarf Anpassung der Maßnahmen
8. Skalierung und kontinuierliche Weiterentwicklung der Services

## Verantwortliche Akteure und Zielgruppen

	Erledigung der Maßnahme durch	Auswirkung der Maßnahme auf
<b>Politik / Verwaltung</b>	BMIMI	Standortattraktivität, Wettbewerbsvorteile
<b>Gemeinde</b>	–	–
<b>Bezirkshauptmannschaft</b>	–	–
<b>Land</b>	Ggf. finanzielle Unterstützung; Integration von Gesundheitsversorgung in die C-95-Prüfungsunterlagen	–
<b>Bund</b>	BMIMI, z.B. in Form von Aufträgen an die ASFINAG	Standortattraktivität, Wettbewerbsvorteile
<b>EU</b>	Ausweitung in Form von Förderprogrammen	Standortattraktivität, Wettbewerbsvorteile EU-weit

	Erledigung der Maßnahme durch	Auswirkung der Maßnahme auf
<b>Interessensvertreter</b>	Sozialpartner	Vertretene Zielgruppen bzw. Verbreitungsmöglichkeiten
<b>Verbände, Vereine</b>	DocStop	Sicherung der bestehenden Aktivitäten durch finanzielle Unterstützung
<b>Logistik- und Transportwirtschaft</b>	Betriebe selbst	Aufrechterhaltung der Arbeitsfähigkeit des Personals führt zu qualitativen und quantitativen Benefits
<b>Verladende Wirtschaft</b>	Verbreitung der Angebote durch die Betriebe selbst	Sicherung der Lieferketten
<b>Bevölkerung</b>	–	–
<b>Sonstige</b>	Raststätten: Verbreitung der Angebote ASFINAG: Verbesserte Informationsangebote an Raststätten	Kooperationsmöglichkeiten mit Serviceangeboten

## Bewertung

Dimension	Einschätzung	Anmerkungen
<b>Wettbewerbsfähigkeit</b>	leicht positiv	Bessere Arbeitsbedingungen erhöhen Einsatzfähigkeit des Personals
<b>Standortattraktivität</b>	leicht positiv	Relevante Ergänzung zu Infrastrukturmaßnahmen
<b>Ökonomische Nachhaltigkeit</b>	leicht positiv	Kurz- und langfristige Reduktion von Ausfällen
<b>Soziale Nachhaltigkeit</b>	positiv	Klare Verbesserung der Gesundheitsversorgung
<b>Ökologische Nachhaltigkeit</b>	neutral	Ggf. indirekter Zusammenhang
<b>Umsetzungsgeschwindigkeit</b>	rasch	Hoch: Nutzung bestehender Strukturen möglich
<b>Investitionskosten</b>	niedrig	Bereits kostenfrei bzw. moderate Kosten durch Nutzung vorhandener Systeme
<b>Laufende Kosten</b>	niedrig	Derzeit: Abstimmung, Ausweitung und finanzielle

Dimension	Einschätzung	Anmerkungen
		Unterstützung bei Wartung und Aktualisierung möglich

## Quellen und weiterführende Informationen

[docstop.eu](http://docstop.eu)

## Sonstige Anmerkungen zur Maßnahme

Im Bereich der Lkw-Fahrer:innen kann und soll diese Maßnahme bewusst auf dem bereits bestehenden Angebot von DocStop aufgebaut werden, sollte aber in ihrer Formulierung systemoffen ausgestaltet werden, um weitere Angebote und Verbesserungen in der Gesundheitsvorsorge nicht ausgeschlossen werden.

In einem weiteren Schritt soll diese Maßnahme auch in anderen Bereichen der Logistik (Bahn, Luft- und Schifffahrt) umgesetzt werden.

# Erstellung einer Strategie zur Schaffung von sozialer Infrastruktur für Lkw-Fahrer:innen im städtischen und ländlichen Raum

## Ausgangslage / Problemaufriss / Status Quo

LKW-Fahrer:innen im städtischen und ländlichen Zustellverkehr sind täglich mit dem Fehlen geeigneter Pausenräume und Sanitäreinrichtungen konfrontiert – Pausen werden unter unwürdigen Bedingungen in der Fahrerkabine verbracht. Enge Zeitfenster, Parkplatzmangel und die zunehmende Paketflut verschärfen die Situation im urbanen Raum zusätzlich. Hinzu kommt eine wachsende Zahl an Konflikten rund um die Nutzung von Halte- und Ladeflächen: Berechtigte Abstellvorgänge im Zustellverkehr werden vielfach zu Unrecht beanstandet, da geeignete und klar ausgewiesene Flächen für LKW-Fahrer:innen schlicht fehlen. Eine koordinierte Strategie zur Schaffung dieser Infrastruktur fehlt.

## Kurzbeschreibung der Maßnahme

Es wird eine österreichweite Strategie zur Schaffung sozialer Infrastruktur für Berufskraftfahrer im städtischen und ländlichen Raum erarbeitet. Im urbanen Bereich sollen Pausenräume und Sanitäreinrichtungen gezielt mit bestehenden oder geplanten Abholstationen und Mikrodepots verknüpft bzw. gemeinsam geplant werden. Im ländlichen Raum werden bedarfsgerechte Lösungen in Abstimmung mit Gemeinden und Gewerbetreibenden entwickelt.

## Ziel der Maßnahme

- Ziel ist die flächendeckende Verbesserung der Arbeitsbedingungen für Berufskraftfahrer im Zustell- und Nahverkehr durch die Schaffung würdevoller,

sicherer und gut erreichbarer Sozialinfrastruktur. Die Maßnahme verbindet sozialpolitische Ziele mit einer modernen, nachhaltigen Stadtlogistik und leistet einen Beitrag zur Attraktivierung des Berufs, insbesondere für Frauen und junge Menschen.

- Schaffung von Pausenräumen und Sanitäreinrichtungen für Berufslenker:innen im städtischen und ländlichen Raum
- Verknüpfung mit Abholstationen, Mikrodepots und urbanen Logistikkonzepten im städtischen Raum
- Entwicklung von Mindeststandards für soziale Infrastruktur im Zustellverkehr
- Einbindung von Gemeinden, Gewerbeparks und privaten Betreibern als Umsetzungspartner
- Beitrag zur Attraktivierung des Berufs und zur Gleichstellung im Transportsektor

## Arbeitsschritte (Vorgehensweise, Meilensteine)

1. Bestandsaufnahme und Bedarfsanalyse im städtischen und ländlichen Raum in Abstimmung mit Gemeinden und Sozialpartnern
2. Entwicklung eines Strategiepapiers mit Mindeststandards, Standortkriterien und Umsetzungsmodellen für urbane und ländliche Räume
3. Identifikation von Synergien mit bestehenden und geplanten Abholstationen, Mikrodepots und urbanen Logistikkonzepten
4. Abstimmung mit allen relevanten Stakeholdern
5. Pilotprojekte in ausgewählten Städten und Gemeinden zur Erprobung von Lösungsmodellen
6. Evaluierung der Pilotprojekte und Anpassung der Strategie
7. Österreichweiter Rollout in Abstimmung mit Ländern und Gemeinden

## Verantwortliche Akteure und Zielgruppen

	Erledigung der Maßnahme durch	Auswirkung der Maßnahme auf
<b>Politik / Verwaltung</b>	Zielsetzung und Koordination der Strategie	Grundlage für Regulierung und Förderung sozialer Infrastruktur im Zustellverkehr
<b>Gemeinde</b>	Zentrale Umsetzungspartnerin; Standortfindung und Widmung	Attraktivere Gewerbestandorte; geordneter Zustellverkehr im Ortsgebiet

	Erledigung der Maßnahme durch	Auswirkung der Maßnahme auf
<b>Bezirkshauptmannschaft</b>	–	Entlastung durch weniger Verwaltungsüber tretungen
<b>Land</b>	–	Verbesserung der regionalen Daseinsvorsorge und Standortqualität
<b>Bund</b>	Federführend	
<b>EU</b>	–	Kofinanzierung über CEF und EFRE möglich
<b>Interessensvertreter</b>	Sozialpartner, Mitgestalter von Standards und Qualitätskriterien, Multiplikatoren	Stärkung des Berufsbilds; bessere Rahmenbedingungen für Mitgliedsbetriebe
<b>Verbände, Vereine</b>	–	Stärkung des Berufsbilds; bessere Rahmenbedingungen für Mitgliedsbetriebe
<b>Logistik- und Transportwirtschaft</b>	Direktbetroffene; Einbindung in Planungs- und Pilotprojekte	Unmittelbare Verbesserung der Arbeitsbedingungen für Lenker:innen,
<b>Verladende Wirtschaft</b>	Betreiber von Zustellstandorten als Umsetzungspartner	Verpflichtet zur Bereitstellung oder Mitfinanzierung von Mindestinfrastruktur
<b>Bevölkerung</b>	–	Höhere Verkehrssicherheit; geordneterer Zustellverkehr im städtischen Raum, weniger Konflikte mit Fahrzeugen
<b>Sonstige</b>	–	–

## Bewertung

Dimension	Einschätzung	Anmerkungen
<b>Wettbewerbsfähigkeit</b>	leicht positiv	Effizientere Abläufe durch solche Konzepte fördern Produktivität
<b>Standortattraktivität</b>	positiv	Städte und Gemeinden mit guter Logistikinfrastruktur gewinnen an Ansiedlungsqualität
<b>Ökonomische Nachhaltigkeit</b>	positiv	Synergien mit Abholstationen und Mikrodepots senken Investitionskosten
<b>Soziale Nachhaltigkeit</b>	positiv	Unmittelbare Verbesserung der Arbeitsbedingungen und der

<b>Dimension</b>	<b>Einschätzung</b>	<b>Anmerkungen</b>
		Menschenwürde der Lenker:innen
<b>Ökologische Nachhaltigkeit</b>	leicht positiv	Verknüpfung mit nachhaltigen Stadtlogistikkonzepten möglich
<b>Umsetzungsgeschwindigkeit</b>	rasch	Pilotprojekte rasch umsetzbar; österreichweiter Rollout mittelfristig
<b>Investitionskosten</b>	Niedrig	Synergien mit bestehender Infrastruktur möglich; EU-Kofinanzierung anzustreben
<b>Laufende Kosten</b>	Niedrig	

# Strategie zu Schaffung des weiteren bedarfsgerechten Ausbau der LKW-Stellplätze, insbesondere am hochrangigen Straßennetz, inklusive sozialer Infrastruktur für die Lenker:innen

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

Der Güterverkehr auf Österreichs Autobahnen und Schnellstraßen führt zu einem eklatanten Mangel an geeigneten LKW-Stellplätzen entlang der hochrangigen Korridore. Bestehende Rastanlagen sind überlastet und bieten weder ausreichende Erholungs- noch angemessene Sanitärmöglichkeiten, wodurch die Einhaltung der vorgeschriebenen Lenk- und Ruhezeiten nicht gewährleistet werden kann. Dies gefährdet die Verkehrssicherheit und macht eine dringende Aufwertung der Infrastruktur im Sinne menschenwürdiger Arbeitsbedingungen für LKW-Fahrer:innen unumgänglich.

## **Kurzbeschreibung der Maßnahme**

Im Rahmen einer österreichweiten Strategie wird der bedarfsgerechte Ausbau von LKW-Stellplätzen entlang des hochrangigen Straßennetzes analysiert, geplant und vorangetrieben. Die Maßnahme umfasst neben der Schaffung zusätzlicher Stellflächen ausdrücklich auch den Ausbau begleitender sozialer Infrastruktur. Darunter qualitative Sanitäranlagen, Aufenthaltsbereiche, sichere Kochmöglichkeiten, Lärmschutz und Versorgungsangebote für LKW-Lenker:innen. Ziel ist eine systematische, koordinierte Vorgangsweise zwischen Bund, Ländern und ASFINAG.

## Ziel der Maßnahme

- Ziel ist die nachhaltige Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Arbeitsbedingungen für LKW-Lenker:innen durch ein bedarfsgerecht ausgebautes und sozial ausgestattetes Stellplatznetz entlang der österreichischen Autobahnen und Schnellstraßen. Die Maßnahme leistet einen wesentlichen Beitrag zur Einhaltung der EU-Sozialvorschriften und zur Attraktivierung des Berufs.
- Systematische Bedarfserhebung und Lückenanalyse im bestehenden Stellplatznetz
- Planung und Umsetzung zusätzlicher LKW-Stellplatzkapazitäten an neuralgischen Korridoren
- Entlastung von Anrainern durch Vermeiden von "Wildparken"
- Qualitative Aufwertung bestehender Rastanlagen (Sanitär, Ruhe, Verpflegung, WLAN, Lärmschutz, Sicherheit)
- Einhaltung der Vorgaben der Delegierten Verordnung (EU) 2022/1012 (Einhaltung der EU-Vorgaben zu Lenk- und Ruhezeiten)
- Verbesserung der Arbeitsbedingungen und der Menschenwürde der Lenker:innen
- Beitrag zur Attraktivierung des Berufs, insbesondere für Frauen und junge Menschen

## Arbeitsschritte (Vorgehensweise, Meilensteine)

1. Bestandsaufnahme und Bedarfsanalyse: Erhebung des Ist-Zustands aller LKW-Stellplätze und Rastanlagen entlang des hochrangigen Straßennetzes in Abstimmung mit ASFINAG, Ländern und Sozialpartnern
2. Entwicklung einer österreichweiten Stellplatzstrategie: Priorisierung von Ausbaukorridoren, Definition von Mindeststandards für soziale Infrastruktur
3. Abstimmung mit allen relevanten Stakeholdern
4. Vorstellung des Rastplatzkonzepts der Zukunft für LKW-FahrerInnen
5. Planung konkreter Maßnahmen: Neubau, Erweiterung und Aufwertung von Rastanlagen inkl. sozialer Infrastruktur
6. Umsetzung der Baumaßnahmen in Etappen entlang priorisierter Korridore
7. Monitoring und Evaluierung: Regelmäßige Überprüfung der Auslastung und Qualität; Anpassung der Strategie bei Bedarf

## Verantwortliche Akteure und Zielgruppen

	Erledigung der Maßnahme durch	Auswirkung der Maßnahme auf
<b>Politik / Verwaltung</b>	Zielsetzung und Koordination der Gesamtstrategie	Stärkung der Planungs- und Regulierungskompetenz im Verkehrsinfrastrukturbereich
<b>Gemeinde</b>	Informationsquelle; Mitwirkung bei Standortfindung und Widmung	Entlastung durch geordnetes Parken; weniger Wildparken in Ortsgebieten
<b>Bezirkshauptmannschaft</b>	–	–
<b>Land</b>	–	Verbesserung der regionalen Verkehrsinfrastruktur und Standortqualität
<b>Bund</b>	–	–
<b>EU</b>	–	Kofinanzierung über CEF-Mittel möglich; Beitrag zu EU-weiten Standards
<b>Interessensvertreter</b>	Sozialpartner, Mitgestalter von Mindeststandards und Qualitätskriterien	Mehr Sicherheit für Unternehmenseigentum, sowie besseren Berufs und Branchenbild
<b>Verbände, Vereine</b>	Transportverbände als Kooperationspartner	Stärkung des Berufsbilds; bessere Rahmenbedingungen für Mitgliedsbetriebe
<b>Logistik- und Transportwirtschaft</b>	–	Unmittelbare Verbesserung der Arbeitsbedingungen für Lenker:innen
<b>Verladende Wirtschaft</b>	–	
<b>Bevölkerung</b>	–	Höhere Verkehrssicherheit durch ausgeruhte Lenker:innen; weniger Wildparken
<b>Sonstige</b>	ASFINAG als zentrale operative Umsetzungspartnerin	–

## Bewertung

Dimension	Einschätzung	Anmerkungen
<b>Wettbewerbsfähigkeit</b>	leicht positiv	Bessere Infrastruktur stärkt die Verlässlichkeit des Transportstandorts Österreich
<b>Standortattraktivität</b>	positiv	Hochrangiges Straßennetz mit ausreichend Stellplätzen erhöht die Attraktivität für Logistiksiedlungen
<b>Ökonomische Nachhaltigkeit</b>	positiv	Vermeidung von Unfällen und Verstößen gegen Ruhezeiten spart volkswirtschaftliche Kosten
<b>Soziale Nachhaltigkeit</b>	positiv	Direkte Verbesserung der Arbeitsbedingungen und der Menschenwürde der Lenker:innen
<b>Ökologische Nachhaltigkeit</b>	neutral	Mehr Stellplätze können Leerfahrten zur Stellplatzsuche reduzieren; Flächenverbrauch ist zu beachten
<b>Umsetzungsgeschwindigkeit</b>	Rasch	Strategie rasch umsetzbar; bauliche Maßnahmen mittelfristig
<b>Investitionskosten</b>	Mittel	
<b>Laufende Kosten</b>	niedrig	

# Studie zur Erhebung des State of the art der Sozialinfrastruktur für Lkw:Fahrer:innen in Gewerbeparks

## Ausgangslage / Problemaufriss / Status Quo

Lkw:Fahrer:innen sind bei der täglichen Arbeit mit unzumutbarer Infrastruktur konfrontiert. Fehlende oder nicht dem Mindeststandard entsprechende Sanitäreinrichtungen, keine Pausenräume und der verwehrt Zugang zu Kochmöglichkeiten zwingen Fahrer:innen zu gefährlichen Situationen wie den Einsatz von Gaskochern in der Fahrerkabine. Enge Zeitfenster für die Zustellung und fehlende Parkplätze verschärfen die Situation zusätzlich. In österreichischen Gewerbeparks existiert bislang keine systematische Bestandsaufnahme dieser Missstände, eine belastbare Datengrundlage als Voraussetzung für gezielte politische und betriebliche Maßnahmen fehlt vollständig.

## Kurzbeschreibung der Maßnahme

Eine Studie erhebt den Status quo der Sozialinfrastruktur für Fahrpersonal in der Zustellung in den 100 größten Gewerbeparks Österreichs. Die Erhebung erfasst vorhandene Einrichtungen, dokumentiert Mängel und identifiziert Best-Practice Beispiele aus dem In- und Ausland. Auf dieser Grundlage werden verbindliche Handlungsempfehlungen und Mindeststandards für Behörden, Raumplaner:innen und Unternehmen erarbeitet.

## Ziel der Maßnahme

- Vollständige Bestandsaufnahme der Sozialinfrastruktur in den 100 größten Gewerbeparks Österreichs
- Bewertung anhand definierter Qualitätskriterien (z.B. Sanitär, Ruhe, Sicherheit, Klimafit & Lärmschutz, Verpflegungsmöglichkeiten, Kommunikation)

- Dokumentation von Mängeln und Defiziten gegenüber arbeitnehmer:innenrechtlichen Mindeststandards
- Identifikation und Aufbereitung von Best-Practice-Modellen im nationalen und europäischen Vergleich
- Ableitung verbindlicher Empfehlungen und Mindeststandards für Betreiber, Planer:innen und Behörden
- Beitrag zur Attraktivierung des Berufs und zur Gleichstellung im Transportsektor

## Arbeitsschritte (Vorgehensweise, Meilensteine)

1. Beauftragung eines Forschungsinstituts
2. Entwicklung des Erhebungsrahmens: Kriterien, Indikatoren und Bewertungsraster in Abstimmung mit Stakeholder (Bundesländer, Betreiber; Sozialpartner etc.)
3. Bestandsaufnahme der 100 größten Gewerbeparks (Begehungen, strukturierte Befragungen von Lenker:innen und Betreibern
4. Auswertung europäischer Best-Practice-Beispiele
5. Auswertung, Analyse und Erstellung des Abschlussberichts inkl. Konkreter Handlungsempfehlungen
6. Präsentation der Ergebnisse
7. Veröffentlichung und Einspeisung der Ergebnisse in nachgelagerte Maßnahmen (z.B. weitere Maßnahmen der Logistikstrategie)

## Verantwortliche Akteure und Zielgruppen

	Erledigung der Maßnahme durch	Auswirkung der Maßnahme auf
<b>Politik / Verwaltung</b>	Auftraggeber, sowie Zielsetzung der Studie	Schafft belastbare Grundlage für zukünftige Folgemaßnahmen im Transportbereich
<b>Gemeinde</b>	Informationsquelle bei lokalen Erhebungen	Künftiger Umsetzungspartner bei der Durchsetzung von Mindeststandards
<b>Bezirkshauptmannschaft</b>	Mitwirkung bei Begehungen und Felderhebung	Künftiger Umsetzungspartner bei der Durchsetzung von Mindeststandards

	Erledigung der Maßnahme durch	Auswirkung der Maßnahme auf
<b>Land</b>	–	Einbindung der Ergebnisse in Raumordnung und Wirtschaftsstrategie
<b>Bund</b>	Federführend	Umsetzung der Studienergebnisse in konkrete Folgemaßnahmen
<b>EU</b>	–	–
<b>Interessensvertreter</b>	Sozialpartner, Mitwirkung bei der Entwicklung des Erhebungsrahmens und der Kriteriengestaltung	Verbesserte Arbeitsbedingungen; konkrete Vorgaben für unternehmerische Investitionen
<b>Verbände, Vereine</b>	Transportverbände als Kooperationspartner, Informationsquelle und Multiplikatoren	Stärkung des Branchen- und Berufsbilds im Transportsektor
<b>Logistik- und Transportwirtschaft</b>	Direkt Betroffene und Teilnehmer:innen der Erhebung	Evidenzbasierte Grundlage für eigene Investitions- und Verbesserungsmaßnahmen
<b>Verladende Wirtschaft</b>	Direkt Betroffene und Teilnehmer:innen der Erhebung	Evidenzbasierte Grundlage für eigene Investitions- und Verbesserungsmaßnahmen
<b>Bevölkerung</b>	–	Indirekt betroffen durch höhere Verkehrssicherheit und Attraktivierung des Berufsbilds
<b>Sonstige</b>	–	–

## Bewertung

Dimension	Einschätzung	Anmerkungen
<b>Wettbewerbsfähigkeit</b>	leicht positiv	
<b>Standortattraktivität</b>	positiv	Verbesserte Gewerbeparkinfrastruktur, klarer Standortvorteil für Ansiedelungen
<b>Ökonomische Nachhaltigkeit</b>	positiv	
<b>Soziale Nachhaltigkeit</b>	positiv	Grundlage für weitere Maßnahmen zur Attraktivierung des Berufsfelds
<b>Ökologische Nachhaltigkeit</b>	leicht positiv	

<b>Dimension</b>	<b>Einschätzung</b>	<b>Anmerkungen</b>
<b>Umsetzungsgeschwindigkeit</b>	Rasch	
<b>Investitionskosten</b>	Mittel	
<b>Laufende Kosten</b>	mittel	

# Evaluierungsstudie zu Müdigkeitsrisiken bei Berufskraftfahrern auf österreichischen Straßen

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

LKW-Unfälle sind seit Jahren ca. gleichbleibend (2021: 1.354/ 2022: 1.230/ 2023: 1274; ÖAMTC 2023) und Gründe für Unfälle sind u.a. Monotonie und Übermüdung durch langes Fahren. Ermüdungsfaktoren im Schwerverkehr wurde in der wissenschaftlichen Literatur schon ausgiebig erforscht (siehe weiterführende Informationen). Wie diese Ermüdungsrisiken nun im österreichischen Kontext zutreffen (Arbeitsbedingungen, Straßenbedingungen) soll in einer Evaluierungsstudie erforscht werden.

## **Kurzbeschreibung der Maßnahme**

Eine Evaluierungsstudie zu Müdigkeitsrisiken bei Berufskraftfahrern auf österreichischen Straßen soll durchgeführt werden. Evidenzbasierte Erkenntnisse ermöglichen gezielte Präventionsmaßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zum Gesundheitsschutz der Beschäftigten. Durchgeführt wird die Studie direkt vom BMIMI (oder einem beauftragten Forschungsinstitut). Logistikunternehmen und Gewerkschaften, welche dabei unterstützen, LKW-Fahrer:innen für die Studie zu gewinnen, sowie Budget für diverse Testmaßnahmen/ Fragebögen/ Trackingsysteme/ Veranstaltungen etc.

## **Ziel der Maßnahme**

Ziel der Maßnahme ist es, evidenzbasierte Erkenntnisse zu gewinnen, welche in gezielte Präventionsmaßnahmen umgelegt werden können, um die Unfallrate von LKWs in Österreich zu senken. Somit wird ein Beitrag geleistet zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, zum Gesundheitsschutz aller und dem Umweltschutz.

## Arbeitsschritte (Vorgehensweise, Meilensteine)

1. State-of-the-art Erhebung der Forschung zu Ermüdungsfaktoren, BMIMI
2. Festlegung des Studiendesigns (beispielsweise Fokusgruppen, Tagebuchstudie mit GPS-Tracking und online Konzentrations-, Intelligenz- und Verarbeitungsgeschwindigkeitstest oder Vollständige Diagnostik nach Dauerbelastungsfahrten auf unterschiedlich anspruchsvollen österreichischen Straßen) & Budget; abhängig von Ergebnissen aus der Literatur
3. Planung und Laufzeit der Studie
4. Kooperationspartnerschaften akquirieren (Logistikunternehmen und Gewerkschaften, welche dabei unterstützen LKW-Fahrer:innen für die Studie zu gewinnen); eventuell Kooperationspartnerschaften mit Verkehrspsychologischen Instituten für Diagnostik
5. Durchführen der Studie
6. Auswertung der Ergebnisse
7. Ableiten von Präventionsmaßnahmen
8. Berichtslegung und Veröffentlichung der Studie

## Verantwortliche Akteure und Zielgruppen

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

## Bewertung

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

## Quellen und weiterführende Informationen

- [oeamtc.at/thema/panne-unfall/unfaelle-mit-lkw-beteiligung-77188114#:~:text=Der%20Schwerverkehr%20auf%20heimischen%20Autobahnen,\(1.274%20Unf%C3%A4lle\)%20kaum%20ver%C3%A4ndert](https://oeamtc.at/thema/panne-unfall/unfaelle-mit-lkw-beteiligung-77188114#:~:text=Der%20Schwerverkehr%20auf%20heimischen%20Autobahnen,(1.274%20Unf%C3%A4lle)%20kaum%20ver%C3%A4ndert)
- [academic.oup.com/sleep/article-abstract/28/9/1103/2708214?redirectedFrom=PDF](https://academic.oup.com/sleep/article-abstract/28/9/1103/2708214?redirectedFrom=PDF)
- [researchgate.net/profile/Marco-De-Mello/publication/6745973\\_Hypersomnolence\\_and\\_Accidents\\_in\\_Truck\\_Drivers\\_A\\_Cross-Sectional\\_Study/links/0912f50b56944e69a4000000/Hypersomnolence-and-Accidents-in-Truck-Drivers-A-Cross-Sectional-Study.pdf](https://researchgate.net/profile/Marco-De-Mello/publication/6745973_Hypersomnolence_and_Accidents_in_Truck_Drivers_A_Cross-Sectional_Study/links/0912f50b56944e69a4000000/Hypersomnolence-and-Accidents-in-Truck-Drivers-A-Cross-Sectional-Study.pdf)
- [pmc.ncbi.nlm.nih.gov/articles/PMC6879580/pdf/41386\\_2019\\_Article\\_432.pdf](https://pmc.ncbi.nlm.nih.gov/articles/PMC6879580/pdf/41386_2019_Article_432.pdf)
- [hcalhoun.nps.edu/server/api/core/bitstreams/a7ddaec5-8005-4b3f-8daa-e40728bd25aa/content](https://hcalhoun.nps.edu/server/api/core/bitstreams/a7ddaec5-8005-4b3f-8daa-e40728bd25aa/content)
- [toi.no/getfile.php/131016-1134199096/Publikasjoner/T%C3%98I%20rapporter/2004/739-2004/739-2004-2.pdf](https://toi.no/getfile.php/131016-1134199096/Publikasjoner/T%C3%98I%20rapporter/2004/739-2004/739-2004-2.pdf)
- [mdpi.com/1660-4601/18/13/6752](https://mdpi.com/1660-4601/18/13/6752)
- [sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S1369847808001009](https://sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S1369847808001009)
- [tandfonline.com/doi/abs/10.1080/15389588.2014.973945](https://tandfonline.com/doi/abs/10.1080/15389588.2014.973945)
- [d1wqtxts1xzle7.cloudfront.net/45431118/Driving\\_Fatigue\\_and\\_Performance\\_among\\_Oc20160507-26904-w7rryc-libre.pdf?1462651450=&response-content-disposition=inline%3B+filename%3DDriving\\_Fatigue\\_and\\_Performance\\_among\\_Oc.pdf&Expires=1774524040&Signature=bR8PAS7~08wDCQ6ATBzP5De8NgsdIMEXpzuxCaMZ3JTXIOp9nD5T7mbVnpDMYw2G8YVx~6OhjGO4fHddauLOyKy-](https://d1wqtxts1xzle7.cloudfront.net/45431118/Driving_Fatigue_and_Performance_among_Oc20160507-26904-w7rryc-libre.pdf?1462651450=&response-content-disposition=inline%3B+filename%3DDriving_Fatigue_and_Performance_among_Oc.pdf&Expires=1774524040&Signature=bR8PAS7~08wDCQ6ATBzP5De8NgsdIMEXpzuxCaMZ3JTXIOp9nD5T7mbVnpDMYw2G8YVx~6OhjGO4fHddauLOyKy-)

WIAEab7262KRQncAz4nmmw6oJKwLUrv9SSL0pQg3a~z1-h837wieCxOK-  
LSceX0LMr54OvudrvXKkF1ct8KPWySBwsRk4Ac4j8AeLDtmk7A5g21dSmrZO-  
7tdkeyjuXA4qQICJv39N-  
Pr7U0N3qdaG7zJ6LhHpgg6btZAbldKNYUylmQoAutlnZWqCLHx-  
BA~VF9QZnQk0~liOsHu31Xn6oVtnWkdkKdfxU78n8hNqaQRxZQFYSj-  
623zDgI9g &Key-Pair-Id=APKAJLOHF5GGSLRBV4ZA

- [tandfonline.com/doi/abs/10.1080/0014013021000056980](https://tandfonline.com/doi/abs/10.1080/0014013021000056980)
- [tandfonline.com/doi/abs/10.1080/001401397188215](https://tandfonline.com/doi/abs/10.1080/001401397188215)

## Sonstige Anmerkungen zur Maßnahme

Anmerkung seitens WKO: Es stellt sich die Frage, ob für die Ausgangslage die richtigen Daten herangezogen werden. Es baut nämlich alles auf der Anzahl der Unfälle mit LKW-Beteiligung auf und nicht auf der Zahl, der Unfälle, die durch einen LKW-Fahrer verschuldet wurden. Die Lenk- und Ruhezeiten sind EU-Weit einheitlich und sehr streng geregelt, um Unfallursachen wie Übermüdung etc. zu vermeiden. Die Aussagekraft der verwendeten Quellen (Studien aus Argentinien) werden daher grundsätzlich in Frage gestellt.

Seit 7. 7. 2024 müssen Warnsysteme bei Müdigkeit und nachlassender Aufmerksamkeit des Fahrers und ab 7. 7. 2026 hochentwickelte Warnsysteme bei nachlassender Konzentration des Fahrers in alle erstmalig zugelassenen Fahrzeuge eingebaut sein.

# Optimierung der behördlichen Zusammenarbeit bei Kontrollen für mehr Sicherheit, fairen Wettbewerb und Gerechtigkeit auf der Straße

## Ausgangslage / Problemaufriss / Status Quo

Der Güterverkehr auf österreichischen Straßen hat sich seit der Jahrtausendwende mehr als verdoppelt. Lohn- und Sozialdumping, mangelnde Einhaltung der Tempolimits und technische Manipulation, gefährlicher technischer Zustand von Fahrzeugen und ihre mangelhafte Beladung führen zur Schädigung von Beschäftigten, Anrainer:innen, Umwelt, Klima und Frächter:innen, die sich an die Regeln halten. Zudem wird die Verkehrssicherheit reduziert. Verteilte Zuständigkeiten und Kontrollzuständigkeiten, u.a. zwischen dem BMIMI, Ländern, den Kontrolleinheiten des BMI auf der Straße und jenen der Finanzpolizei, offenbaren Potenziale für eine verbesserte Abstimmung zwischen den Behörden.

## Kurzbeschreibung der Maßnahme

In weiten Bereichen funktioniert die Zusammenarbeit der zuständigen Stellen gut. Es gibt eine weitreichende Digitalisierung und einen strukturierten Datenaustausch. Beides wird durch das auf EU-Ebene in Verhandlung befindliche Paket zur Straßenverkehrssicherheit noch verstärkt werden. Die Zusammenarbeit der zuständigen Kontrollbehörden soll durch verbesserte Koordination, Digitalisierung und strukturierten Datenaustausch dennoch weiter optimiert werden. Bestehende Schnittstellen werden weiterentwickelt und logistische Maßnahmen zur Effizienzsteigerung geprüft. Ziel ist es, auch unter budgetären Einschränkungen wirksamere und besser abgestimmte Kontrollen sicherzustellen.

## Ziel der Maßnahme

- Erhöhung der Verkehrssicherheit (durch Senkung des Unfallrisikos)
- Faire Wettbewerbsbedingungen für regelkonforme Unternehmen
- Verbesserung der Arbeitsbedingungen für Lkw-Fahrer:innen
- Erhöhter Umweltschutz (durch Reduktion von Emissionen und Belastungen)

## Arbeitsschritte (Vorgehensweise, Meilensteine)

1. Strukturierter Austausch zwischen Behörden und Sozialpartnern zu Hindernissen für bessere Zusammenarbeit und Abteilung möglicher Maßnahmen
2. Erarbeitung eines konkreten Maßnahmenkatalogs (inkl. organisatorischer und digitaler Lösungen)
3. Prüfung notwendiger legislativer Anpassungen
4. Umsetzung der optimierten Zusammenarbeit und Maßnahmen in Österreich
5. Laufende Evaluierung und Weiterentwicklung der Maßnahmen auf Basis praktischer Erfahrungen

## Verantwortliche Akteure und Zielgruppen

	Erledigung der Maßnahme durch	Auswirkung der Maßnahme auf
<b>Politik / Verwaltung</b>	Gesetzgebung, Koordination zwischen Behörden, Bereitstellung rechtlicher und organisatorischer Rahmenbedingungen	Effizientere Verwaltungsabläufe, bessere Zusammenarbeit und höhere Wirksamkeit von Kontrollen
<b>Gemeinde</b>	–	Entlastung durch weniger Verkehrsbelastung, mehr Sicherheit vor Ort
<b>Bezirkshauptmannschaft</b>	–	Effizientere Vollziehung
<b>Land</b>	–	Höhere Einnahmen durch Strafen
<b>Bund</b>	Federführung	Höhere Effektivität der Kontrollen, bessere Datenlage, höhere Einnahmen
<b>EU</b>	–	–

	Erledigung der Maßnahme durch	Auswirkung der Maßnahme auf
<b>Interessensvertreter</b>	Sozialpartner, Einbringung von Expertise, Mitwirkung bei Maßnahmenentwicklung	Verbesserte Arbeitsbedingungen, fairer Wettbewerb
<b>Verbände, Vereine</b>	Unterstützung bei Sensibilisierung und Informationsweitergabe	Stärkung von Compliance und Branchenstandards
<b>Logistik- und Transportwirtschaft</b>	Einhaltung der Vorschriften	Mehr Fairness im Wettbewerb, höherer Anpassungsdruck für „schwarze Schafe“
<b>Verladende Wirtschaft</b>	Einhaltung der Vorschriften	Mehr Transparenz und Verantwortung in der Auftragsvergabe
<b>Bevölkerung</b>	–	Höhere Verkehrssicherheit, weniger Lärm und Emissionen
<b>Sonstige</b>	–	–

## Bewertung

Dimension	Einschätzung	Anmerkungen
<b>Wettbewerbsfähigkeit</b>	leicht positiv	Positiv: Verbesserte Kontrollen reduzieren unlauteren Wettbewerb durch Lohn- und Sozialdumping und stärken faire Marktbedingungen für regelkonforme Unternehmen.
<b>Standortattraktivität</b>	leicht positiv	Positiv: Ein funktionierendes Kontrollsystem erhöht die Attraktivität des Standorts durch Rechtssicherheit, faire Wettbewerbsbedingungen und bessere Infrastrukturqualität.
<b>Ökonomische Nachhaltigkeit</b>	leicht positiv	Positiv: Studien zeigen erhebliche volkswirtschaftliche Verluste durch illegale Praktiken (z. B. Kabotageverstöße). Effektivere Kontrollen können Einnahmen steigern und Arbeitsplätze sichern bzw. zurückgewinnen.
<b>Soziale Nachhaltigkeit</b>	positiv	

Dimension	Einschätzung	Anmerkungen
Ökologische Nachhaltigkeit	leicht positiv	Positiv: Bessere Kontrollen führen zu weniger überladenen oder mangelhaften Fahrzeugen und reduzieren Emissionen, Lärm sowie Umweltbelastungen.
Umsetzungsgeschwindigkeit	Mittel	
Investitionskosten	Niedrig	
Laufende Kosten	mittel	

## Sonstige Anmerkungen zur Maßnahme

Die positiven ökonomischen Effekte werden durch Studien gestützt: So schätzt eine Untersuchung der Wirtschaftsuniversität Wien (2017), dass rund 20 % der innerösterreichischen Transporte Kabotagefahrten sind, wodurch dem Staat jährlich etwa 500 Mio. Euro und rund 14.000 Arbeitsplätze entgehen.

Anmerkung seitens WKO: Abstimmung mit Maßnahmen zum Thema Kontrollen in weiteren Themenfeldern, die in zwei anderen AG viel detaillierter und substanzieller angesprochen ist. Positive Auswirkungen auf den Umweltschutz sind nicht erkennbar. Was leider gänzlich fehlt, ist unsere konkrete Forderung nach einer gemeinsamen Kontrollbehörde für Kabotage- und Entsendekontrollen um insbesondere illegalen Wettbewerb aus dem Ausland stärker und effizienter zu kontrollieren.

# Ausarbeitung und Einführung verpflichtender Ausschreibungsvorgaben mit Fokus auf soziale Kriterien bei öffentlichen Vergaben, insbesondere im Bereich der Logistik

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

Öffentliche Beschaffung stellt mit rund 14 % des BIP einen zentralen Hebel für Marktgestaltung dar, wird jedoch im Logistikbereich häufig noch stark vom Billigstbieterprinzip geprägt. Zwar erlaubt das Bundesvergabegesetz (BVerG) ausdrücklich die Berücksichtigung sozialer Kriterien (§ 20 BVerG), deren Anwendung bleibt jedoch oft freiwillig und uneinheitlich. Gerade bei öffentlichen Vergaben soll zukünftig der Fokus nicht nur auf den Preis, sondern auch auf die Qualität und soziale Nachhaltigkeit gelegt werden.

## **Kurzbeschreibung der Maßnahme**

Die Maßnahme sieht die Entwicklung verbindlicher sozialer Mindestkriterien für öffentliche Ausschreibungen im Logistikbereich vor, basierend auf bzw. analog zu bestehenden Instrumenten wie dem BVerG, dem naBe-Aktionsplan und weiteren Vergabestandards der Bundesbeschaffungsgesellschaft (BBG). Diese Kriterien werden systematisch in Eignungskriterien, technische Spezifikationen und Vertragsbedingungen integriert und – wo sinnvoll – als verpflichtende Mindestanforderungen („Knock-out-Kriterien“) ausgestaltet. Ziel ist eine standardisierte und rechtssichere Anwendung sozial nachhaltiger Beschaffung.

## Ziel der Maßnahme

Ziel ist die konsequente Nutzung des bestehenden vergaberechtlichen Rahmens zur verbindlichen Umsetzung sozialer Standards in der Logistikbeschaffung.

- Verankerung sozialer Kriterien in allen Phasen des Vergabeverfahrens
- Sicherstellung fairer Wettbewerbsbedingungen und Transparenz entlang der Lieferketten
- Stärkung der Vorbildfunktion der öffentlichen Hand als Auftraggeberin

## Arbeitsschritte (Vorgehensweise, Meilensteine)

1. Interne Abstimmung der öffentlichen Hand (BMIMI, BMJ, BBG, ...)
  - a) Analyse bestehender rechtlicher Möglichkeiten im BVergG (insb. § 20)
  - b) Abgleich mit naBe-Kriterienkatalog und bestehenden BBG-Ausschreibungen
  - c) Definition sozialer Mindestkriterien (inkl. Eignungs- vs. Zuschlagskriterien)
  - d) Identifikation von Anpassungsbedarf im Rechtsrahmen  
Meilenstein 1: Kriterienkatalog und Handlungsoptionen definiert
2. Einbindung von Stakeholdern und Koordination über BBG
  - a) Einbindung von Interessensvertreter:innen (Sozialpartner, Unternehmen)
  - b) Nutzung der BBG als zentrale Servicestelle und Koordinationsstelle
  - c) Praxistest und Weiterentwicklung der Kriterien (inkl. KMU-Tauglichkeit)
3. Meilenstein 2: Konsensfähige und praxistaugliche Kriterien
4. Umsetzung über BBG und gesetzliche Verankerung
  - a) Integration der Kriterien in BBG-Standardausschreibungen
  - b) ggf. Anpassung gesetzlicher Rahmenbedingungen
  - c) Verbindliche Einführung in öffentlichen Vergaben
5. Meilenstein 3: Beginn der flächendeckenden Anwendung
6. Alternative Umsetzung: Direkte Zusammenarbeit öffentliche Hand und Interessensvertreter:innen von Beginn an

## Verantwortliche Akteure und Zielgruppen

	Erledigung der Maßnahme durch	Auswirkung der Maßnahme auf
Politik / Verwaltung	BMIMI, BMJ, BBG	Beschaffungsvorgaben

	Erledigung der Maßnahme durch	Auswirkung der Maßnahme auf
<b>Gemeinde</b>	–	Beschaffungsvorgaben und Abwicklung
<b>Bezirkshauptmannschaft</b>	–	s.o.
<b>Land</b>	–	s.o.
<b>Bund</b>	–	s.o.
<b>EU</b>	–	–
<b>Interessensvertreter</b>	WKO, AK, vida	Arbeitsbedingungen
<b>Verbände, Vereine</b>	–	–
<b>Logistik- und Transportwirtschaft</b>	Gesamte Branche	Arbeitsbedingungen
<b>Verladende Wirtschaft</b>	Gesamte Branche	–
<b>Bevölkerung</b>	–	–
<b>Sonstige</b>	–	–

## Bewertung

Dimension	Einschätzung	Anmerkungen
<b>Wettbewerbsfähigkeit</b>	neutral	kurzfristig Anpassungsdruck
<b>Standortattraktivität</b>	neutral	langfristig positiv
<b>Ökonomische Nachhaltigkeit</b>	neutral	stabilere Marktstrukturen, geringerer Fachkräftemangel
<b>Soziale Nachhaltigkeit</b>	leicht positiv	bessere Arbeitsbedingungen
<b>Ökologische Nachhaltigkeit</b>	leicht positiv	Ggf. indirekte Effekte
<b>Umsetzungsgeschwindigkeit</b>	Rasch-mittel	vorhandene Instrumente aus nabe-Plattform nutzbar
<b>Investitionskosten</b>	Niedrig-mittel	primär Konzeptionsaufwand
<b>Laufende Kosten</b>	Niedrig-mittel	Monitoring notwendig, voraussichtlich höhere Beschaffungskosten

## Quellen und weiterführende Informationen

- Plattform nachhaltige Beschaffung: [nabe.gv.at](https://nabe.gv.at)
- Bundesbeschaffung GmbH: [bbg.gv.at](https://bbg.gv.at)

- Bundesvergabegesetz 2018 (BVerG), insbesondere § 20
- EU-Richtlinie 2014/24/EU

## Sonstige Anmerkungen zur Maßnahme

Die Maßnahme baut bewusst auf bestehenden Strukturen auf (BVerG, naBe, BBG), um eine rasche Umsetzung zu ermöglichen. Entscheidend ist die Verschiebung von optionalen Zuschlagskriterien hin zu verbindlichen Mindestanforderungen, da soziale Kriterien sonst ihre Steuerungswirkung verlieren. Die naBe-Plattform bietet hierfür eine etablierte Vorlage zur kontinuierlichen Weiterentwicklung und Harmonisierung der Kriterien.

Potenzielle Vorgaben für Sozialkriterien könnten umfassen (Ideensammlung zur Diskussion innerhalb der Maßnahme):

- Betriebliche Mitbestimmung
- Ausbildung von Lehrlingen
- Bestimmte Quote älterer Beschäftigter
- Arbeitsplatzgestaltung für altersgerechtes Arbeiten
- Sozialinfrastruktur für das mobile Personal
- Maßnahmen zum Schutz bei Hitze / vor Sonneneinstrahlung / Kälte (das gilt für mobiles Personal genauso wie z.B. für Arbeiter:innen in Handelslagern)
- Beschränkung von Subvergaben
- Digitaler Frachtbrief und fälschungssichere digitale Arbeitszeitaufzeichnung

Anmerkung seitens WKO: Bei den Kriterien ist darauf zu achten, dass diese nicht in überbordender Bürokratie ausufern und dazu führen, dass KMU mit umfangreichen Dokumentationspflichten belastet werden und aufgrund des Verwaltungsaufwands nicht mehr an den Ausschreibungen teilnehmen können. Kaum ein Wirtschaftsbereich ist so streng geregelt wie öffentliche Vergaben. Wir sehen hier eine massive Benachteiligung der KMU im Verkehrsbereich, die einen Großteil im Güterbeförderungsgewerbe und zumindest 2/3 aller Unternehmen im Speditionsbereich betragen. Die potenziellen Vorgaben für Sozialkriterien können großteils von KMU aufgrund ihrer Größe nicht erbracht werden (zB. betriebliche Mitbestimmung, Ausbildung von Lehrlingen, Arbeitsplatzgestaltung für altersgerechtes Arbeiten. Gerade klein- und mittelständische Unternehmen leisten einen großen Beitrag zum österreichischen Wohlstand, ihre Interessen dürfen hier nicht übergangen werden.

# Einführung eines Programms zur Förderung der ergonomischen Arbeitsplatzgestaltung in der Logistik, inkl. Prävention körperlicher Belastungen, Förderung mentaler Gesundheit und Verbesserung der Arbeitszufriedenheit

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

Die Logistikbranche ist durch hohe körperliche Belastungen, steigenden Zeitdruck und intensiven Wettbewerb geprägt. Schwere Arbeit und repetitive Bewegungen führen zu erhöhten Krankenständen und langfristigen Gesundheitsschäden. Gleichzeitig verschärfen demografischer Wandel und Fachkräftemangel den Handlungsdruck, da Unternehmen zunehmend auf ältere Arbeitskräfte angewiesen sind. Die Folge sind erhöhte Krankenstände, Fluktuation, eingeschränkte Arbeitgeberattraktivität und wirtschaftliche Belastungen für Unternehmen.

Da betriebliche Strukturen und Prozesse stark variieren, existieren bislang keine einheitlichen branchenspezifischen Standards oder systematischen Programme zur ergonomischen Optimierung. Es fehlen flächendeckende, systematische & geschlechterspezifische Lösungen, obwohl diese sowohl die Wettbewerbsfähigkeit und Arbeitgeberattraktivität als auch die Gesundheit der Mitarbeitenden nachhaltig stärken.

## **Kurzbeschreibung der Maßnahme**

Entwicklung und Implementierung eines branchenspezifischen Programms zur ergonomischen Arbeitsplatzgestaltung in der Logistik. Neben der Reduktion körperlicher

Belastungen werden Maßnahmen zur Förderung der mentalen Gesundheit, Stressprävention und Steigerung der Arbeitszufriedenheit integriert. Dabei werden auch geschlechterspezifische Unterschiede in Körperbau, Belastungsmustern und Arbeitsanforderungen berücksichtigt. Ziel ist eine nachhaltige Verbesserung der Arbeitsbedingungen entlang der gesamten Wertschöpfungskette.

## Ziel der Maßnahme

- Prävention arbeitsbedingter physischer und psychischer Belastungen
- Senkung von Krankenständen und Fluktuation
- Attraktivität der Logistikbranche stärken
- langfristige Bindung von Fachkräften unterstützen
- Verbesserung der Arbeitszufriedenheit
- langfristige Sicherung gesunder und leistungsfähiger Arbeitsbedingungen

## Arbeitsschritte (Vorgehensweise, Meilensteine)

1. Analyse bestehender Arbeitsplatzbedingungen in unterschiedlichen Logistikbereichen
2. Entwicklung ergonomischer Mindeststandards und Handlungsempfehlungen
3. Pilotprojekte in ausgewählten Unternehmen
4. Schulungen für Führungskräfte und Mitarbeitende
5. Begleitende Evaluation (Krankenstände, Zufriedenheit, Verbleib etc.)
6. Erstellung eines branchenspezifischen Leitfadens zur Skalierung

## Verantwortliche Akteure und Zielgruppen

	Erledigung der Maßnahme durch	Auswirkung der Maßnahme auf
<b>Politik / Verwaltung</b>	Bund (BMIMI) in Kooperation mit AUVA	BMIMI, ggf. BMAW/BMSGPK
<b>Gemeinde</b>	–	–
<b>Bezirkshauptmannschaft</b>	–	–
<b>Land</b>	–	–
<b>Bund</b>	–	–

	Erledigung der Maßnahme durch	Auswirkung der Maßnahme auf
EU	–	–
Interessensvertreter	-	Sozialpartner
Verbände, Vereine	Branchenverbände Logistik	–
Logistik- und Transportwirtschaft	Logistikunternehmen als Pilot- und Umsetzungspartner:innen	–
Verladende Wirtschaft	–	–
Bevölkerung	–	–
Sonstige	Betriebsärzt:innen, Arbeitspsycholog:innen, Ergonomie-Expert:innen	–

## Bewertung

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

## Quellen und weiterführende Informationen

- [springerprofessional.de/ergonomie-in-der-intralogistik/23563438](https://springerprofessional.de/ergonomie-in-der-intralogistik/23563438)
- [mediatum.ub.tum.de/doc/1187879/fml\\_20131230\\_72\\_export.pdf](https://mediatum.ub.tum.de/doc/1187879/fml_20131230_72_export.pdf)
- [logistik-heute.de/themen/personal-gehaelter-und-arbeitsschutz/arbeitsplatzergonomie.html](https://logistik-heute.de/themen/personal-gehaelter-und-arbeitsschutz/arbeitsplatzergonomie.html)

# Schwerpunktaktionen zur Verhinderung von Sozialdumping und Verbesserung der Verkehrssicherheit im urbanen Umfeld

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

Im urbanen Güterverkehr (z. B. Paket- und Essenzustellung) nehmen Kleintransporte unter 3,5 Tonnen stark zu. Gleichzeitig bestehen erhöhte Risiken von Scheinselbstständigkeit, Selbstausbeutung sowie mangelnder Kenntnis arbeits- und verkehrsrechtlicher Vorschriften. Aufgrund zu geringer Regulierungs- und Kontrollstandards sowie zersplitterten Behördenzuständigkeiten bei den Kontrollen ist die Durchsetzung bestehender Regeln derzeit nur eingeschränkt wirksam.

## **Kurzbeschreibung der Maßnahme**

Die Maßnahme zielt auf eine Verbesserung von Kontrollen und Prävention im urbanen Kleintransportbereich ab. Im Fokus stehen eine verstärkte behördenübergreifende Zusammenarbeit sowie die Entwicklung geeigneter Instrumente zur Bekämpfung von Scheinselbstständigkeit und zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen. Mögliche Ansätze umfassen neben Schwerpunktkontrollen und Behördenkooperation etwa Schulungsmaßnahmen zu arbeits- und verkehrsrechtlichen Grundlagen sowie die Prüfung erweiterter Kontrollinstrumente auf nationaler und EU-Ebene.

## **Ziel der Maßnahme**

Ziel ist die Eindämmung von Scheinselbstständigkeit und Selbstausbeutung sowie die Verbesserung der Arbeitsbedingungen im urbanen Lieferverkehr. Gleichzeitig sollen Verkehrssicherheit und Regelkonformität erhöht sowie faire Wettbewerbsbedingungen zwischen Unternehmen sichergestellt werden.

## Arbeitsschritte (Vorgehensweise, Meilensteine)

1. Analyse der spezifischen Problemfelder im urbanen Kleintransport (Plattformarbeit, Subunternehmerstrukturen etc.)
2. Austausch zwischen zuständigen Behörden und Sozialpartnern zur Identifikation von Handlungsfeldern
3. Erarbeitung eines Maßnahmenkatalogs zur Verbesserung von Kontrolle und Prävention
4. Prüfung möglicher Instrumente (z. B. verstärkte Schwerpunktkontrollen, Kooperation zwischen Behörden, Maßnahmen gegen Scheinselbstständigkeit, )
5. Einleitung nationaler und EU-rechtlicher Schritte, wo erforderlich
6. Umsetzung und laufende Evaluierung

## Verantwortliche Akteure und Zielgruppen

	Erledigung der Maßnahme durch	Auswirkung der Maßnahme auf
<b>Politik / Verwaltung</b>	Gesetzgebung, Ressortabstimmung	Bessere Rechtsdurchsetzung, Förderung fairer Wettbewerbsbedingungen, stärkere Sozialstandards
<b>Gemeinde</b>	–	Mehr Sicherheit
<b>Bezirkshauptmannschaft</b>	–	Effizientere Vollziehung
<b>Land</b>	–	Höhere Einnahmen durch Strafen
<b>Bund</b>	Federführung bei nationaler Gesetzgebung, Behördenkoordination	Effektivere Kontrollen, höhere Compliance, fairer Wettbewerb
<b>EU</b>	–	–
<b>Interessensvertreter</b>	Sozialpartner, Mitwirkung bei Konzepten zu Arbeitsbedingungen und Prävention von Scheinselbstständigkeit	Bessere Arbeitsbedingungen, fairer Wettbewerb
<b>Verbände, Vereine</b>	Sensibilisierung, Schulungen, Informationskampagnen	Höhere Compliance
<b>Logistik- und Transportwirtschaft</b>	Umsetzung von Schulungsmaßnahmen, Einhaltung von Arbeits- und Verkehrsrecht	Verbesserte Wettbewerbsfähigkeit, geringeres Risiko für Rechtsverstöße
<b>Verladende Wirtschaft</b>	Auswahl regelkonformer Lieferdienste	Förderung von fairen Praktiken und Qualität in der Lieferkette

	Erledigung der Maßnahme durch	Auswirkung der Maßnahme auf
<b>Bevölkerung</b>	Indirekt durch Nutzung der Lieferdienste	Mehr Verkehrssicherheit, gerechtere Arbeitsbedingungen, weniger Konflikte im urbanen Verkehr
<b>Sonstige</b>	–	–

## Bewertung

Dimension	Einschätzung	Anmerkungen
<b>Wettbewerbsfähigkeit</b>	neutral	Leicht positiv: Durch die Eindämmung von Scheinselbstständigkeit und unlauteren Praktiken werden faire Wettbewerbsbedingungen für die Logistikunternehmen geschaffen, die sich an die Regeln halten.
<b>Standortattraktivität</b>	neutral	Leicht positiv: Rechtssicherheit, faire Arbeitsbedingungen und effektive Kontrollen machen den urbanen Wirtschaftsstandort attraktiver.
<b>Ökonomische Nachhaltigkeit</b>	neutral	Leicht positiv: Höhere Compliance und langfristige Sicherung von Arbeitsplätzen stärkt den Standort.
<b>Soziale Nachhaltigkeit</b>	leicht positiv	Positiv: Verbesserte Arbeitsbedingungen und weniger Selbstausbeutung erhöhen Schutz der Beschäftigten.
<b>Ökologische Nachhaltigkeit</b>	leicht positiv	Positiv: Bessere Kontrolle, z.B. zu Fahrzeugbeladung, tragen zu weniger Umweltbelastung bei.
<b>Umsetzungsgeschwindigkeit</b>	Rasch-mittel	
<b>Investitionskosten</b>	Mittel	
<b>Laufende Kosten</b>	Mittel	Positiv: Durch höhere Einnahmen (Strafen, Abgaben) und geringere Folgekosten (Unfälle, Schäden) kann mit Mehreinnahmen gerechnet werden.

## **Sonstige Anmerkungen zur Maßnahme**

Anmerkungen seitens WKO: Die Ausführungen zur Ausgangslage sollten um konkrete Fälle oder Zahlen ergänzt werden, um über eine abstrakte Darstellung von möglichen Gefahren hinauszugehen. Die Maßnahme ist weder besonders standortwirksam, noch rasch umsetzbar, noch besonderes nachhaltig und auch nicht günstig umsetzbar. Der Mehrwert für den Logistikstandort ist daher in Frage zu stellen.

