

Maßnahmenvorschläge zur Logistikstandortstrategie

Themenfeld Strategie & Steuerung



Impressum

Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:

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

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

Wien, 2026. Stand: 9. Juni 2026

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

Einleitung

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

Der Bereich Strategie und Steuerung verantwortet die übergeordnete Ausrichtung aller Handlungsfelder und sorgt für eine koordinierte, transparente und zukunftsorientierte Steuerung. Hier gilt kontinuierlicher Austausch zwischen öffentlicher Hand und Stakeholder. Dieser Austausch in unterschiedlichen Formen ist ein zentraler Bestandteil des Themenfeldes. Durch die Bündelung institutioneller Kräfte, die Einbindung wirtschaftlicher Expertise und die Etablierung wirksamer Steuerungsinstrumente entsteht ein belastbares Fundament für eine moderne Logistikpolitik, die den Standort Österreich langfristig stärkt.

Vision

Disziplin Logistik als systemrelevanten Schlüsselbereich anerkennen.

Die Maßnahmen zielen auf den Aufbau eines ganzheitlich gesteuerten Logistiksystems ab, das durch klare Zieldefinitionen, Kennzahlen, Trendmonitoring sowie eine institutionalisierte Governance und aktive Koordination durch den Bund strategisch gesteuert wird. Ergänzend sollen durch datenbasierte Analysen, stärkere politische Sichtbarkeit, koordinierte Stakeholderformate, effiziente Zollprozesse und die Förderung urbaner sowie multimodaler Logistiksysteme die Leistungsfähigkeit und Standortattraktivität nachhaltig verbessert werden.

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

Inhalt

Einleitung	3
Logistiksteuerung: Zielsetzung, Zielerreichung und Trendmonitoring	6
Logistik-Governance, Steuerung und Koordination: Aufbau und Institutionalisierung einer Governance (am Beispiel Versorgungssicherheit und Krisenfähigkeit)	11
Aktive Logistikkoordination seitens des Bundes.....	16
Bundesprogramm "Gestaltungssystem urbane Logistik“	19
Logistik in Politik und Verwaltung sichtbar machen und auswerten	24
Datenbasierte Warenstromanalyse für Standortplanung und Kontrolle	30
Ständiges Logistik-Stakeholder-Gremium etablieren.....	33
Optimierung der Importprozesse: effiziente Zollprozesse als Standortfaktor.....	39
Digitale, behördenübergreifende Verwaltungsplattform Logistik.....	42
Faire Wettbewerbsbedingungen im KEP-Markt	45

Logistiksteuerung: Zielsetzung, Zielerreichung und Trendmonitoring

Ausgangslage / Problemaufriss / Status Quo

Only what gets measured, gets managed. Dieser Satz, der dem österreichisch-amerikanischen Ökonom Peter Drucker zugeschrieben wird, gilt auch für die Logistik:

- Quantifizierung von Zielen ermöglicht Objektivität statt Bauchgefühl
- Fokus und Aufmerksamkeit werden auf die wesentlichen Aspekte gelenkt
- die Wirksamkeit von Prozessen und Maßnahmen wird messbar, Korrekturmaßnahmen können zeitgerecht eingeleitet werden

Grundvoraussetzung dafür sind **entsprechende Ziele**, die eine Umsetzung der Vision und der daraus abgeleiteten Strategie ermöglichen, **und auch deren regelmäßige Überprüfung und ggf. Anpassung** an sich ändernde Umfeldbedingungen.

Kurzbeschreibung der Maßnahme

Die "Strategiepyramide" stellt den Zusammenhang übersichtlich dar:



Für jedes Logistiksystem, sei es ein Wirtschaftsraum, eine Stadt, eine Supply Chain oder ein Unternehmen, braucht es:

- Vision und Leitbild: Wohin soll es gehen? Was sind die übergeordneten Ziele?
- Strategie: Wie soll das erreicht werden? Mit welcher Organisation, mit welchen Prozessen? (Verweis auf die Themengruppe "Logistikstrategie")
- Umsetzung: Operationalisierung der Ziele, Definition von Maßnahmen, Sicherstellung der Erfolgsmessung inkl. Identifikation der Baselines der jeweiligen KPI als Ausgangspunkt, Schließen der Regelkreise
- Regelmäßige Überprüfung der Ziele und ggf. Anpassungen (Verweis auf die Themengruppe "Logistik Governance")

Ziel der Maßnahme

- Umsetzung übergeordneter (EU-)Ziele, laufende Erfolgsmessung, ggf. Einleiten von Korrekturmaßnahmen
- Umsetzung nationaler, regionaler und von den Städten/Unternehmen definierter Ziele, laufende Erfolgsmessung, ggf. Einleiten von Korrekturmaßnahmen
- regelmäßige Überprüfung und ggf. Anpassung der Zielsysteme und Verbindung der verschiedenen Ziel-Ebenen
- Sicherstellung einer nationalen und EU-weiten Vergleichbarkeit der Erfolgsmessungen, Benchmarking auf allen Ebenen
- Umsetzung und "Regelbetrieb" im Rahmen einer geeigneten "Logistik Governance"

Arbeitsschritte (Vorgehensweise, Meilensteine)

1. Erarbeiten einer Logistik-Governance für Österreich, die sich auf die relevanten Ebenen herunterbrechen lässt - Bund → Länder → Städte/Unternehmen
2. Ableitung von Logistikzielbildern und Steuerungsindikatoren
3. Definition von Wirksamkeitsindikatoren mit Bezug auf Wettbewerbsfähigkeit
4. Erarbeitung von Logistikkennzahlensystemen (Logistik, Standort, SCM, Technologie) inkl. Identifikation der Baselines der jeweiligen KPI als Ausgangspunkt
5. Etablierung eines Trendmonitorings der Entwicklungen der Rahmenbedingungen für Logistik, SCM und Transport

6. Sicherstellung einer regelmäßigen Zieljustierung zur Anpassung der Ziele an sich verändernde Umfeldbedingungen
7. Gestaltung und Aufbau einer geeigneten "Logistik Governance" auf allen Ebenen zur Sicherstellung einer stabilen, dauerhaften Logistiksteuerung
8. Bündelung vorhandener Expertise aus Wirtschaft, Wissenschaft und Verwaltung zur Erarbeitung evidenzbasierter Entscheidungsgrundlagen

Verantwortliche Akteure und Zielgruppen

	Erledigung der Maßnahme durch	Auswirkung der Maßnahme auf
Politik / Verwaltung	BMIMI	Formulierung einer nationalen Logistik-Governance und Vorgabe von konkreten Zielen und Zielwerten
Gemeinde	Städte	Formulierung lokaler Logistikstrategien und -pläne, die auch die übergeordneten Ebenen berücksichtigen, Vorgabe von konkreten Zielen und Zielwerten Oder: Bezirkshauptmannschaft (s.u.)
Bezirkshauptmannschaft	–	Ggf. als Ansprechstelle/Bündelungsstelle für kleinere Städte
Land	Landesverwaltung	Sicherstellung einer stringenten Verbindung zwischen Bund und Regionen/Städten in diesem Thema
Bund	ÖROK	Raumordnung, Flächenwidmung, Unterstützung/Koordinierung für Länder und Gemeinden (!)
EU	Kommission, "europ. ÖROK"	Proaktiver Umgang mit EU-Vorgaben, ggf. auch Mitgestaltung
Interessensvertreter	Sozialpartner	
Verbände, Vereine	BVL, VNL, ZV, IV	Berücksichtigung der Brancheninteressen
Logistik- und Transportwirtschaft	Einbindung über die Interessensverbände	–
Verladende Wirtschaft	Einbindung über die Interessensverbände	–

	Erledigung der Maßnahme durch	Auswirkung der Maßnahme auf
Bevölkerung	Zuständige Stelle in der Stadtverwaltung	Einbindung bei der Zielformulierung in den Städten und deren Umsetzung
Sonstige	–	–

Bewertung

Dimension	Einschätzung	Anmerkungen
Wettbewerbsfähigkeit	positiv	Die konsequente Formulierung, Umsetzung und Erfolgskontrolle einer stringenten Logistikstrategie auf allen Ebenen liefert einen wesentlichen Beitrag zur Wettbewerbsfähigkeit des Standortes Österreich
Standortattraktivität	positiv	s.o.
Ökonomische Nachhaltigkeit	positiv	Eine funktionierende, ressourcenschonende und zukunftssichere (= nachhaltige) Logistik ist ein zentraler Erfolgsfaktor für die österreichische Wirtschaft
Soziale Nachhaltigkeit	positiv	Eine funktionierende Logistik ist ein zentrales Element der Versorgungssicherheit und muss damit Teil der Daseinsvorsorge sein. KPIs die Menschen und Arbeitende in der Logistik adressieren sind notwendig.
Ökologische Nachhaltigkeit	–	Eine effiziente Logistik zielt auf maximale Ressourcenschonung und trägt damit auch zur Erreichung der ökologischen Ziele bei
Umsetzungsgeschwindigkeit	lang	
Investitionskosten	mittel	
Laufende Kosten	mittel	

Sonstige Anmerkungen zur Maßnahme

Anmerkung der Gruppe

Die Maßnahme "Logistiksteuerung" ist eng verknüpft mit den beiden Maßnahmen "Logistikstrategie" und "Logistik-Governance".

Logistik-Governance, Steuerung und Koordination: Aufbau und Institutionalisierung einer Governance (am Beispiel Versorgungssicherheit und Krisenfähigkeit)

Ausgangslage / Problemaufriss / Status Quo

Ereignisse wie die Flüchtlingsbewegungen 2015, die COVID-19-Pandemie 2020 sowie zunehmende Extremwetterereignisse – etwa 2024 – haben deutlich gezeigt, dass der Logistiksektor eine zentrale Rolle für die Aufrechterhaltung der Versorgungssicherheit von Bevölkerung und Wirtschaft einnimmt. Logistik stellt sicher, dass Lebensmittel, medizinische Güter, Energie, Rohstoffe und Konsumgüter auch unter erschwerten Rahmenbedingungen verfügbar bleiben. Gleichzeitig zeigt sich, dass Zuständigkeiten im Krisenfall oft auf unterschiedliche Politik- und Verwaltungsbereiche verteilt sind und spezifisches Logistikverständnis nicht immer systematisch eingebunden wird. Dadurch entstehen Abstimmungsaufwände, Verzögerungen und Ineffizienzen in der Umsetzung. Logistik fungiert als verbindendes Element entlang der Wertschöpfungskette und ist entscheidend für die Handlungsfähigkeit des Standorts. Um im Anlassfall schnell und koordiniert reagieren zu können, braucht es klare Zuständigkeiten, definierte Prozesse und ein gemeinsames Verständnis der systemrelevanten Bedeutung der Logistik. Ein vorbereiteter Handlungsrahmen erhöht die Reaktionsgeschwindigkeit und stärkt die Resilienz des Logistikstandorts nachhaltig.

Kurzbeschreibung der Maßnahme

Die Maßnahme zielt auf die systematische Verankerung der Logistik als zentralen Bestandteil der Versorgungssicherheit in der Logistikstandortstrategie sowie auf die Entwicklung klarer Governance-, Koordinations- und Handlungsstrukturen für Krisenfälle ab. Aufbauend auf bestehenden Strukturen werden Zuständigkeiten,

Kommunikationswege und Entscheidungsprozesse definiert, um im Anlassfall rasch und effizient reagieren zu können. Kern der Maßnahme ist die Entwicklung eines abgestimmten Handlungsrahmens, der die Rolle der Logistik entlang der gesamten Wertschöpfungskette berücksichtigt und eine koordinierte Zusammenarbeit zwischen Politik, Verwaltung, Wirtschaft und Beschäftigten, sowie relevanten Organisationen ermöglicht. Dabei werden bestehende Kompetenzen und Netzwerke eingebunden, um Doppelstrukturen zu vermeiden und vorhandenes Wissen nutzbar zu machen. Ziel ist ein praxisnah vorbereiteter Umsetzungsplan, der im Krisenfall unmittelbar aktiviert werden kann und sicherstellt, dass logistische Abläufe als kritische Infrastruktur stabil funktionieren. Die Maßnahme stärkt damit die strategische Sichtbarkeit der Logistik sowie ihre operative Handlungsfähigkeit im Krisenfall.

Ziel der Maßnahme

Ziel ist es, die Logistik als zentrales Element der Versorgungssicherheit strukturell in der Logistikstandortstrategie zu verankern und die Handlungsfähigkeit im Krisenfall durch klare Zuständigkeiten, abgestimmte Prozesse und ein gemeinsames Verständnis der Systemrelevanz der Logistik zu verbessern. Durch definierte Koordinationsmechanismen und vorbereitete Umsetzungsprozesse kann im Anlassfall schneller, effizienter und zielgerichteter reagiert werden. Dadurch wird die Resilienz des Standorts gestärkt und die kontinuierliche Versorgung von Bevölkerung und Wirtschaft sichergestellt.

- Klare Verankerung der Logistik als wesentliche Säule der Versorgungssicherheit in der Logistikstandortstrategie
- Definition eindeutiger Zuständigkeiten und Koordinationsstrukturen mit entsprechendem Logistikverständnis
- Entwicklung vorbereiteter Prozesse und Entscheidungsgrundlagen für rasches Handeln im Krisenfall
- Stärkung der Zusammenarbeit zwischen Politik, Verwaltung, Wirtschaft und Logistikakteuren entlang der Wertschöpfungskette

Arbeitsschritte (Vorgehensweise, Meilensteine)

- Bestandsaufnahme & Stakeholder-Mapping: Analyse bestehender Zuständigkeiten, Krisenmechanismen und relevanter Akteure entlang der logistischen

Wertschöpfungskette (z. B. Logistik, Handel, Industrie, Verwaltung, Einsatzorganisationen). Benchmarking: Abgleich mit Strukturen und Prozessen in anderen Ländern.

- Definition von Governance & Zuständigkeiten: Festlegung klarer Koordinationsstrukturen, Rollen und Eskalationswege zur Sicherstellung einer raschen und abgestimmten Entscheidungsfähigkeit im Krisenfall. Klare Zuordnung und Ausstattung mit Entscheidungskompetenz als übergeordnete Rolle zur Wahrung der Entscheidungsfähigkeit im Anlassfall (ggf. explizit eine Person/Abteilung mit Lead definieren, formulieren und mit Kompetenzen ausstatten).
- Entwicklung standardisierter Prozesse: Erarbeitung eines abgestimmten Handlungsrahmens inkl. Kommunikationswegen und Priorisierungslogiken für zentrale Versorgungsszenarien.
- Pilotierung & Integration: Test der Prozesse anhand ausgewählter Szenarien sowie Integration der Ergebnisse in die Logistikstandortstrategie.
- Implementierung & Weiterentwicklung: Etablierung eines kontinuierlichen Abstimmungsformats sowie regelmäßige Aktualisierung der Prozesse zur Sicherstellung der langfristigen Handlungsfähigkeit.

Verantwortliche Akteure und Zielgruppen

	Erledigung der Maßnahme durch	Auswirkung der Maßnahme auf
Politik / Verwaltung	BMIMI (Federführung), BMI, BML, BMAW, Länder, Krisenstäbe	Verbesserte Entscheidungsgrundlagen und koordinierte Handlungsfähigkeit im Krisenfall
Gemeinde	Gemeinden, kommunale Krisenstäbe, Infrastrukturbetreiber	Stabilere lokale Versorgung und klarere Abstimmungsprozesse im Anlassfall
Bezirkshauptmannschaft	Bezirksverwaltungsbehörden, regionale Krisenstäbe	Verbesserte Koordination regionaler Versorgungs- und Logistikmaßnahmen
Land	Landesregierungen, Katastrophenschutz, Landeskrisenstäbe	Höhere Resilienz regionaler Versorgungssysteme und abgestimmte Zuständigkeiten
Bund	BMIMI (Federführung), BMI, BML, BMAW	Stärkung der Versorgungssicherheit sowie klare Governance-Strukturen für Krisenfälle

	Erledigung der Maßnahme durch	Auswirkung der Maßnahme auf
EU	EU-Kommission (Resilienz, Binnenmarkt, Krisenvorsorge)	Verbesserte Abstimmung mit europäischen Lieferketten- und Resilienzstrategien
Interessensvertreter	Sozialpartner	Verbesserte Rahmenbedingungen für Unternehmen und höhere Planungssicherheit
Verbände, Vereine	BVL, VNL, ZV	Strukturierter Wissenstransfer und stärkere Einbindung logistischer Expertise
Logistik- und Transportwirtschaft	Logistikdienstleister, Transportunternehmen, Infrastrukturbetreiber	Stabilere Rahmenbedingungen und verbesserte Koordination mit nationalen und internationalen Partnern
Verladende Wirtschaft	Industrie, Handel, produzierende Unternehmen	Höhere Resilienz und Versorgungssicherheit entlang der Lieferketten
Bevölkerung	indirekt über stabile Versorgungssysteme. NGO und Zivilgesellschaftliche Organisationen einbinden: Train of Hope bspw.	Sicherstellung der Grundversorgung und stabile wirtschaftliche Rahmenbedingungen
Sonstige	Standortagentur des Bundes, Forschungseinrichtungen	Stärkung der Standortresilienz und strategischen Positionierung des Logistikstandorts

Bewertung

Dimension	Einschätzung	Anmerkungen
Wettbewerbsfähigkeit	Leicht positiv	Verbesserte Krisenresilienz und stabilere Lieferketten stärken die Verlässlichkeit des Standorts, auch wenn die Wirkung indirekt erfolgt.
Standortattraktivität	Positiv	Klare Zuständigkeiten und vorbereitete Krisenmechanismen erhöhen die Resilienz des Standorts und stärken Vertrauen von Unternehmen, Investoren und internationalen Partnern.
Ökonomische Nachhaltigkeit	Positiv	Reduktion von Versorgungsunterbrechungen und schnellere Reaktionsfähigkeit minimieren volkswirtschaftliche Schäden im Krisenfall.

Dimension	Einschätzung	Anmerkungen
Soziale Nachhaltigkeit	Positiv	Verbesserte Versorgungssicherheit bei kritischen Gütern (z. B. Lebensmittel, Medizinprodukte) stärkt gesellschaftliche Stabilität und Krisenfestigkeit.
Ökologische Nachhaltigkeit	Neutral	Fokus liegt primär auf Governance und Krisenfähigkeit; ökologische Effekte können indirekt durch effizientere Koordination entstehen.
Umsetzungsgeschwindigkeit	Rasch	Maßnahme basiert überwiegend auf Koordination, Governance und Nutzung bestehender Strukturen und kann daher zeitnah umgesetzt werden.
Investitionskosten	Niedrig	Hauptaufwand liegt in Abstimmung, Konzeptentwicklung und organisatorischer Implementierung, nicht in Infrastrukturinvestitionen.
Laufende Kosten	Niedrig	Laufender Aufwand beschränkt sich auf Koordination, Aktualisierung der Prozesse und Abstimmungsformate.

Aktive Logistikkoordination seitens des Bundes

Ausgangslage / Problemaufriss / Status Quo

Die Logistikbranche ist durch eine Vielzahl an Akteurinnen und Akteuren sowie hohe Komplexität gekennzeichnet. Betriebe der Wirtschaft, Logistikunternehmen, Forschungseinrichtungen, Sozialpartner und Interessensvertretungen, Infrastrukturbetreiber etc. haben unterschiedliche Visionen und Zielsetzungen. Globalisierung, technologische Entwicklungen sowie nationale oder europäische Gesetzgebungen bilden zusätzliche Herausforderungen sowohl auf Bundesebene als auch jener der Bundesländer bzw. Gebietskörperschaften.

Die Institutionalisierung einer vernetzend kommunizierenden bzw. strategisch koordinierenden Person/Stelle generiert Synergien, reduziert Doppelgleisigkeiten und führt somit zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit sowie des Wirtschaftsstandortes.

Kurzbeschreibung der Maßnahme

- Ausbau der bestehenden Stelle und Funktion „Logistikbeauftragte:r“ des Bundes: fungiert als zentrale Ansprechperson für z.B. Länder, Städte und Gemeinden, informiert proaktiv und delegiert Themen im Sinne eines One-Stop-Shop im Bund (Anlehnung an Radverkehrsbeauftragte:r und Fußverkehrsbeauftragte:r, die die Rollen aktiv leben).
- Zielsetzung: Logistikbeauftragte:r fungiert als Vermittler:in zwischen Verwaltung, Politik sowie den oben genannten Stakeholder:innen (Betriebe der Wirtschaft, Logistikunternehmen, Forschungseinrichtungen, Sozialpartner und Interessensvertretungen, Infrastrukturbetreiber etc.).
- Logistikbeauftragte:r des Bundes: ist derzeit als Einzelperson bzw. mittel-/langfristig als "Bundesagentur für Logistik & Mobilität" mit mehreren Mitarbeitenden implementiert, da aufgrund der Breite an Themen und Stakeholder:innen sowie unterschiedlichen regionalen Interessen eine einzelne Person ggf. zu wenig sein wird.
- Teilnehmer:innenkreis: variiert je nach Zielgruppe bzw. projektspezifisch.

Ziel der Maßnahme

- Vernetzung/Koordination der Entwicklungen und Aktivitäten im Bereich der Logistik in Österreich
- Strategische Überwachung der Umsetzung der Logistikstandortstrategie des Bundes
- Erreichung der Akzeptanz der:s Logistikbeauftragten - Partizipation der Bundesländer, Gebietskörperschaften sowie Stakeholder:innen (s.o) (Vorteil: Perspektivwechsel, offene Kommunikation, langfristige Planungssicherheit hinsichtlich Kosten, Ressourcen, etc.)
- One-Stop-Shop: als Unterstützung der Bundesländer, Gebietskörperschaften sowie Stakeholder:innen (s.o.)
- Kontinuierliche Weiterentwicklung
- Regelmäßige Kommunikation: Frequenz abhängig von Zielgruppe:n und Aufgabenstellung
- Vorzeitige Identifikation zukünftiger/notwendiger Handlungsfelder

Arbeitsschritte (Vorgehensweise, Meilensteine)

1. Festlegung der Zielgruppe:n und des Tätigkeitsumfangs des:r Logistikbeauftragten
2. Ggf. Festlegung eines erforderlichen Budgets
3. Vorbereitung und Institutionalisierung ab Q3/2026
4. Kampagne zur Bekanntmachung Logistikbeauftragte:r
5. Vernetzung mit weiteren Maßnahmen der Logistikstandortstrategie
6. Ggf. Berichtslegung

Verantwortliche Akteure und Zielgruppen

	Erledigung der Maßnahme durch	Auswirkung der Maßnahme auf
Politik / Verwaltung	BMIMI (Federführung)	–
Gemeinde	–	–
Bezirkshauptmannschaft	–	–
Land	–	–
Bund	BMIMI (Federführung), SCHIG (Mitwirkung)	–

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

Bewertung

Dimension	Einschätzung	Anmerkungen
Wettbewerbsfähigkeit	positiv	
Standortattraktivität	positiv	
Ökonomische Nachhaltigkeit	positiv	Vermeidung von Doppelgleisigkeiten
Soziale Nachhaltigkeit	neutral	
Ökologische Nachhaltigkeit	positiv	Vermeidung von Doppelgleisigkeiten
Umsetzungsgeschwindigkeit	Rasch	
Investitionskosten	Niedrig	
Laufende Kosten	niedrig	

Sonstige Anmerkungen zur Maßnahme

Stellungnahme der Gruppe

Verknüpfung insb. mit den Maßnahmen „regelmäßige Austauschgremien“ und „Stakeholder-Formate“ und ggf. mittelfristige Ausdehnung auf weitere Maßnahmen der Logistikstandortstrategie des Bundes.

Bundesprogramm „Gestaltungssystem urbane Logistik“

Ausgangslage / Problemaufriss / Status Quo

Die Urbanisierung, der wachsende (Online-)Handel und die Klimaschutzziele stellen die Logistik in österreichischen Städten und Ballungsräumen vor zunehmend komplexe Herausforderungen. Österreich hat mit der Initiative „Smart Urban Logistics“ (SUL, bmvit/Klima- und Energiefonds) und dem Aktionsplan „Logistik 2030+“ bereits wichtige Pionierarbeit geleistet: Es wurden Handbücher für Städte, Referenzprojektkataloge, Rechtsgutachten sowie konkrete Pilotprojekte (z.B. RemiHub, betreiberunabhängige Paketboxen) entwickelt und erprobt. Diese Erkenntnisse sind vorhanden, aber noch nicht in eine dauerhaft verankerte, strukturierte nationale Programmlinie überführt worden. Konkret besteht mit der Sulp Austria Plattform (Start Mai 2026) eine im Aufbau befindliche Struktur, die rund 40 österreichische Städte beim Wissenstransfer zu urbaner Logistik und Sulp-Erstellung unterstützen soll.

Kurzbeschreibung der Maßnahme

Aufbauend auf den Erkenntnissen der Initiative „Smart Urban Logistics“ (SUL) und des Aktionsplans „Logistik 2030+“: Verstetigung und Weiterentwicklung dieser Vorarbeiten in einem langfristigen, ressortübergreifenden Bundesprogramm zur systemischen Weiterentwicklung urbaner Logistik. Im Fokus stehen Struktur, Governance und Inhalt – Fördermittel sind vorerst sekundär. Das Programm vernetzt Akteure auf Bundes-, Länder- und Gemeindeebene, baut auf bestehenden Piloten und Handreichungen auf und unterstützt die Erprobung weiterer innovativer Lösungen in "Living-Lab"-Formaten.

Ziel der Maßnahme

- Etablierung einer nationalen Programm- und Koordinationsstruktur für urbane Logistik (Bund, Länder, Städte) durch:
- Systematische Erprobung innovativer urbaner Logistikkösungen in Living-Lab-Formaten

- Verbesserung der Stadtverträglichkeit, Emissionsreduktion und Versorgungsqualität im urbanen Güterverkehr
- Schaffung einer ressortübergreifenden Struktur (Bundesprogramm) um die umgesetzten Maßnahmenpunkte auch langfristig zu festigen und stetig zu verbessern.

Arbeitsschritte (Vorgehensweise, Meilensteine)

1. Bestandsaufnahme der Vorarbeiten: Erkenntnisse aus SUL und Logistik 2030+ systematisch aufbereiten; ressortübergreifendes Programmdesign unter Federführung BMIMI mit BMWET, Städtebund, Gemeindebund – Detaillierte Ziele, Governance und entsprechende Finanzierungsrahmen festlegen
2. Partneridentifikation und Konsultation: Einbindung von Landes(haupt)städten, Forschungseinrichtungen (z.B. FH, Universitäten), Logistikwirtschaft (Austrian Logistics), Sozialpartner und Stadtplanungsbehörden. Enge Koordination mit der im Aufbau befindlichen Sulp Austria Plattform.
3. Rahmen für Living-Lab-Projekte definieren (in diesem Kontext wären entsprechende Fördermittel zur Umsetzung und als Incentivierung zum Input von unter Punkt 2 genannter Akteure sinnvoll): Ausschreibungskriterien, Pilotstandorte in Großstädten, Evaluierungslogik
4. Umsetzung erster Pilotprojekte und Begleitevaluation: Wissenstransfer sicherstellen, Ergebnisse dokumentieren, erfolgreiche Ansätze skalieren
5. Verstetigung der Sulp-Plattform als dauerhaftes nationales Wissens- und Best-Practice-Netzwerk mit regelmäßigen Workshops und Austauschterminen als Regelformat, sowie Einbindung von Städtepartnerschaften. Regelmäßige Ergebnisberichte an BMIMI.

Verantwortliche Akteure und Zielgruppen

	Erledigung der Maßnahme durch	Auswirkung der Maßnahme auf
Politik / Verwaltung	–	Städte, Gemeinden, Länder, Bund
Gemeinde	Landeshauptstädte, Gemeinden	Stadtbewohner:innen, lokale Gewerbetreibende, städtische Dienstleister
Bezirkshauptmannschaft	–	–

	Erledigung der Maßnahme durch	Auswirkung der Maßnahme auf
Land	Länder (Raumplanung, Verkehr)	Regionale Unternehmen, Bevölkerung in Ballungsräumen, regionale Verkehrsbetriebe
Bund	BMIMI (Federführend), BMWET, FFG, ÖROK	Gesamte Logistikbranche, Städtebund, Gemeindebund
EU	–	EU-Städtepartnerschaften (Kohärenz mit EU-Urbaner-Mobilitäts-Politik)
Interessensvertreter	Sozialpartner	Logistikbranche (KEP-Dienstleister, Transportbetriebe, Logistikbeschäftigte, Gewerkschaften)
Verbände, Vereine	Austrian Logistics, VNL, BVL, ZV	–
Logistik- und Transportwirtschaft	–	Alle im urbanen Raum tätigen Logistikbetriebe
Verladende Wirtschaft	–	Handel, Industrie, Handwerksbetriebe und Gastronomie in urbanen Räumen
Bevölkerung	Städte, Gemeinden	Stadtbevölkerung, Anrainer:innen von Logistikrouten und Gewerbegebieten
Sonstige	–	Internationale Investoren, ausländische Logistikunternehmen, Start-ups

Bewertung

Dimension	Einschätzung	Anmerkungen
Wettbewerbsfähigkeit	Leicht Positiv	Indirekte Stärkung durch innovativere, effizientere Stadtlogistik; Kostensenkung für verladende Wirtschaft
Standortattraktivität	Positiv	Klare Imageverbesserung für den Wirtschaftsstandort Österreich; Sichtbarkeit als Innovationsstandort
Ökonomische Nachhaltigkeit	Positiv	Langfristige Effizienzgewinne in der Stadtbelieferung; Reduktion von Stau- und Systemkosten

Dimension	Einschätzung	Anmerkungen
Soziale Nachhaltigkeit	Leicht Positiv	Verbesserung der Lebensqualität in Städten; neue qualifizierte Arbeitsplätze im Innovationsbereich
Ökologische Nachhaltigkeit	Positiv	Gezielte Emissionsreduktion in Ballungsräumen; Förderung emissionsfreier Lösungen und Modal Shift
Umsetzungsgeschwindigkeit	Rasch – mittel	rasch: Für die Umsetzung eines Förderprogrammes; mittel: Für die eigentliche Umsetzung der Maßnahmenpunkte
Investitionskosten	Mittel	
Laufende Kosten	mittel	Programmaufbau kurzfristig möglich; Pilotprojekte mittelfristig (1–3 Jahre); Breite Wirkung langfristig

Quellen und weiterführende Informationen

- bmimi.gv.at/themen/mobilitaet/transport/gueterverkehrslogistik/smart_urban.html
- bmimi.gv.at/themen/mobilitaet/transport/gueterverkehrslogistik/sulp.html
- logistik2030.at
- transport.ec.europa.eu/transport-themes/clean-transport-urban-transport_en
- Sulp-Plattform Österreich (EY denkstatt / Gregori Consulting / gefördert von BMIMI): gregori.cc

Sonstige Anmerkungen zur Maßnahme

Stellungnahme der Gruppe

Diese Maßnahme ist keine neue Initiative von Grund auf, sondern die Fortsetzung und institutionelle Verankerung bestehender österreichischer Vorarbeiten. Die Initiative „Smart Urban Logistics“ (SUL, bmvit/Klima- und Energiefonds) hat bereits strategische Grundlagen, ein Handbuch für Städte, einen Referenzprojektkatalog und einen Rechtsüberblick erarbeitet. Der Aktionsplan „Logistik 2030+“ hat darauf aufgebaut und

mit Maßnahmen, Aktionen und konkreten Pilotprojekten (betreiberunabhängige Paketboxen, GreenPack u.a.) Praxiswissen geschaffen. Dieses Wissen und samt Netzwerken bilden die Grundlage für diese Maßnahme, und sollten explizit in das neue Programm eingespeist werden, um Doppelarbeit zu vermeiden. Enge Abstimmung mit Sulp (Maßnahme 260 und 332a) ist sicherzustellen.

Mit der Sulp Austria Plattform existiert bereits ein konkreter Ansatz. Dieser sieht eine Online-Befragung von rund 40 Städten vor, eine Vorstellung im Verkehrsausschuss des Städtebundes im April/2026, mit Start der Umsetzung ab Mai 2026 und geplanter Projektlaufzeit von 3 Jahren. Diese Weiterentwicklung und institutionelle Absicherung über die Projektlaufzeit hinaus wäre eine konkrete Aufgabe des Bundesprogrammes.

Logistik in Politik und Verwaltung sichtbarer machen und aufwerten

Ausgangslage / Problemaufriss / Status Quo

Die Logistikbranche zählt zu den tragenden Säulen des Wirtschaftsstandortes Österreich und leistet mit rund 8–9 % zur Bruttowertschöpfung einen wesentlichen Beitrag zur gesamtwirtschaftlichen Leistungsfähigkeit. Mehr als 400.000 direkt und indirekt in der Logistik Beschäftigte zeugen davon. Als Transitland im Herzen Europas, als Produktions- und Konsumstandort sowie als Schnittstelle zwischen West- und Osteuropa ist Österreich in besonderem Maße auf leistungsfähige, resiliente und nachhaltige Logistikstrukturen angewiesen. Logistik ermöglicht Wertschöpfung in Industrie, Handel und Dienstleistungen und ist Voraussetzung für Versorgungssicherheit, Innovationsfähigkeit und Wettbewerbsfähigkeit. Gleichzeitig ist sie ein entscheidender Hebel für Klimaschutz, Digitalisierung und Krisenfestigkeit von Lieferketten.

Trotz dieser strategischen Bedeutung ist Logistik in Politik und Verwaltung bislang nicht in dem Ausmaß sichtbar und priorisiert, wie es ihrer volkswirtschaftlichen Relevanz entsprechen würde. Zuständigkeiten sind häufig fragmentiert und auf verschiedene Politikbereiche verteilt, etwa Verkehr, Wirtschaft, Umwelt oder Raumordnung. Eine klar erkennbare politische Gesamtverantwortung oder ein institutionalisierter Ansprechpartner für Logistik auf Bundes- und Landesebene fehlt weitgehend. Dadurch werden logistische Fragestellungen häufig sektoral behandelt, ohne ihre systemische Bedeutung für zahlreiche Politikfelder ausreichend zu berücksichtigen.

In strategischen Prozessen – etwa in der Raumplanung, bei Förderprogrammen oder in Gesetzesvorhaben – werden logistische Aspekte daher oft nur indirekt mitgedacht oder nachrangig behandelt. Gleichzeitig ist die öffentliche Wahrnehmung von Logistik vielfach durch negative Assoziationen wie Lkw-Verkehr oder Flächenverbrauch geprägt, während ihre Rolle als Enabler für nachhaltige Transformation, Standortattraktivität und Versorgungssicherheit weniger sichtbar ist. Insgesamt zeigt sich, dass Logistik in viele Politikbereiche hineinwirkt und wesentliche Beiträge zu wirtschaftlicher Entwicklung, Innovation und Klimazielen leisten kann, bislang jedoch nicht durchgängig als strategischer Hebel wahrgenommen wird.

Kurzbeschreibung der Maßnahme

Die Maßnahme etabliert Logistik als strategisches Querschnitts- und Leitthema in Politik und Verwaltung, indem klare Zuständigkeiten, verbindliche Beteiligungsformate und eine sichtbare Verankerung in politischen Zielsystemen geschaffen werden. Logistik wird systematisch in Programme, Masterpläne, Entwicklungsstrategien und Gesetzesvorhaben integriert, sodass ihre Beiträge zu Wertschöpfung, Versorgungssicherheit, Klimaschutz und Resilienz frühzeitig berücksichtigt werden. Dazu wird Logistik konsequent in Kommunikation, Wording und Themenentwicklung eingebracht und von einer abstrakten Meta-Ebene auf die Ebene konkreter Betroffenheit von Wirtschaft, Verwaltung und Gesellschaft übersetzt.

Teil der Umsetzung ist auch der Aufbau einer klar strukturierten Logistik-Governance mit definierten Rollen auf Bundes- und Landesebene. Eine Bundes- und Landeslogistikkoordination fungiert als zentrale Schnittstelle zwischen Politik, Verwaltung, Wirtschaft und Beschäftigte und stellt sicher, dass logistische Fragestellungen frühzeitig in politische Entscheidungsprozesse eingebracht werden – insbesondere in Kabinette, Fachabteilungen und strategische Planungsprozesse. Ergänzend wird ein ständiges Logistik-Stakeholder-Gremium bzw. Logistikbeirat eingerichtet, das als unabhängiger Reflexions- und Sparringpartner dient und die Weiterentwicklung der Strukturen begleitet.

Die Maßnahme umfasst zudem die systematische Einbindung logistischer Perspektiven in Zieldefinitionen, Förderprogramme und raumplanerische Strategien sowie die Entwicklung eines gemeinsamen Verständnisses über Nutzen und Beitrag der Logistik. Durch abgestimmte Kommunikationsformate, regelmäßige Abstimmungsprozesse und die klare Zuordnung von Verantwortlichkeiten wird gewährleistet, dass Logistik dauerhaft in Strukturen, Prozessen und politischen Prioritätensetzungen verankert wird und bislang fragmentierte Zuständigkeiten zusammengeführt werden. Ziel ist eine stabile, kompetente und vernetzte Struktur mit direktem Draht zu Entscheidungsträgern, die Logistik kontinuierlich als relevanten Hebel in Themen- und Programmentwicklungen positioniert.

Ziel der Maßnahme

Ziel der Maßnahme ist es, Logistik als strategischen Hebel für Wettbewerbsfähigkeit, Standortattraktivität, Versorgungssicherheit, Klimaschutz und Resilienz systematisch in politische und administrative Entscheidungsprozesse zu integrieren. Durch klare

Zuständigkeiten, verbindliche Governance-Strukturen und kontinuierliche Abstimmungsformate wird Logistik frühzeitig in Zielsysteme, Programme und Planungsprozesse eingebracht. Dadurch können Zielkonflikte reduziert, Maßnahmen besser koordiniert und Rahmenbedingungen für einen leistungsfähigen und nachhaltigen Logistikstandort verbessert werden. Gleichzeitig wird der konkrete Mehrwert der Logistik für Wirtschaft, Beschäftigte und Gesellschaft sowie Umwelt sichtbar gemacht und ihre Rolle als Enabler für Transformation und Standortentwicklung gestärkt.

- Logistik strategisch verankern: Integration in Zielsysteme, Programme und Strategien sowie klare Zuständigkeiten auf Bundes- und Landesebene sichern die frühzeitige Berücksichtigung logistischer Perspektiven.
- Mehrwert sichtbar machen: Der Beitrag der Logistik zu Wertschöpfung, Klimaschutz, Versorgungssicherheit und resilienten Lieferketten wird verständlich dargestellt und in Entscheidungsprozessen berücksichtigt.
- Abstimmung verbessern: Klare Rollen, koordinierende Stellen und regelmäßige Dialogformate stärken die Zusammenarbeit zwischen Politik, Verwaltung, Wirtschaft und Sozialpartner und beschleunigen die Umsetzung.
- Akzeptanz erhöhen: Konsistente Kommunikation positioniert Logistik als Teil der Lösung für nachhaltige Entwicklung und verbessert langfristig die Rahmenbedingungen für den Standort Österreich.

Arbeitsschritte (Vorgehensweise, Meilensteine)

Die Maßnahme baut auf bereits geschaffenen institutionellen Grundlagen auf und entwickelt diese schrittweise zu einer dauerhaft wirksamen Governance- und Kommunikationsstruktur weiter. Ziel ist eine verbindliche Einbindung logistischer Perspektiven in politische Entscheidungsprozesse sowie eine kontinuierliche Sichtbarmachung des Beitrags der Logistik für Standortentwicklung, Transformation und Resilienz.

Bereits geschaffene Voraussetzungen:

- Einrichtung einer „Koordinationsstelle Logistik“ im Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur (BMIMI) als zentrale Anlaufstelle.
- Ausbau der Funktion des Logistik-Beauftragten auf Bundesebene sowie entsprechender Ansprechpartner:innen in den Bundesländern.

- Verankerung des Themas „Logistikstandort Österreich“ auf Basis des Regierungsprogrammes auch in den Arbeitsprogrammen relevanter Ressorts (BMIMI, BMWET).
- Sichtbarmachung und Dialog (Jahr 1–2)
- Verankerung des Themas „Logistikstandort Österreich“ in Regierungs- und Arbeitsprogrammen relevanter Ressorts (BMIMI, BMWET).
- Durchführung eines jährlichen „Logistik-Gipfels Österreich“ mit Bund, Ländern, Städten, Sozialpartnern und Branchenvertretern zur strategischen Abstimmung.
- Aufbau und laufende Weiterentwicklung eines „Logistik-Dashboards Österreich“ (Kennzahlen, Benchmarking) als Grundlage für evidenzbasierte Entscheidungen.
- Entwicklung eines Schulungsmoduls „Logistik als strategischer Standortfaktor“ für Führungskräfte in Ministerien und Landesverwaltungen.

Institutionelle Verankerung und Umsetzung (ab Jahr 2):

- Prüfung und schrittweise Einführung einer Logistik-Folgenabschätzung bei raum- und verkehrsrelevanten Vorhaben.
- Systematische Integration logistischer Aspekte in zentrale Strategiedokumente (z. B. Raumordnung, Mobilitätsmasterplan).
- Kommunikation und Verstetigung (laufend)
- Umsetzung einer Kommunikationsinitiative (z. B. „Logistik bewegt Österreich“) zur Stärkung der Wahrnehmung der Logistik als Treiber von Innovation, Klimaschutz und Versorgungssicherheit.

Verantwortliche Akteure und Zielgruppen

	Erledigung der Maßnahme durch	Auswirkung der Maßnahme auf
Politik / Verwaltung	BMIMI, BMWET, weitere Bundesministerien, Landesregierungen	Bessere ressortübergreifende Abstimmung und stärkere Berücksichtigung logistischer Wirkungen in Strategien, Gesetzen und Förderprogrammen
Gemeinde	Städtebund, Gemeindebund, kommunale Verwaltungen	Verbesserte Integration logistischer Anforderungen in Raumplanung, Verkehrsorganisation und Standortentwicklung
Bezirkshauptmannschaft	Bezirksverwaltungsbehörden, Landesverwaltungen	Effizientere Genehmigungsverfahren und

	Erledigung der Maßnahme durch	Auswirkung der Maßnahme auf
		klarere Bewertungsmaßstäbe für logistische Fragestellungen
Land	Landesregierungen, zuständige Fachressorts, Logistikkoordination auf Landesebene	Konsistentere Rahmenbedingungen für Infrastruktur- und Standortentwicklung sowie bessere Abstimmung mit Bund und Gemeinden
Bund	BMIMI (Koordinationsstelle Logistik), BMWET, Logistikbeauftragte	Verbesserte strategische Steuerung und stärkere Integration von Logistik in nationale Programme und Strategien
EU	Europäische Kommission (z. B. DG MOVE), TEN-T-Strukturen	Bessere Anschlussfähigkeit an EU-Strategien und Förderprogramme
Interessensvertreter	Sozialpartner, IV	Stärkere Einbindung wirtschaftlicher Anforderungen in politische Prozesse
Verbände, Vereine	BVL, VNL, Clusterorganisationen	Höhere Sichtbarkeit der Logistik und stärkere Vernetzung relevanter Akteure
Logistik- und Transportwirtschaft	Logistikdienstleister, Transportunternehmen	Verbesserte Rahmenbedingungen und höhere Planungssicherheit
Verladende Wirtschaft	Industrie- und Handelsunternehmen	Effizientere und resilientere Lieferketten
Bevölkerung	indirekt über politische Vertretung und Beteiligungsprozesse	Verbesserte Versorgungssicherheit und nachhaltigere Logistiklösungen
Sonstige	Universitäten, Fachhochschulen, Forschungsinstitute	Verbesserte Datengrundlagen und stärkere Wissensbasis

Bewertung

Dimension	Einschätzung	Anmerkungen
Wettbewerbsfähigkeit	positiv	Klarere Zuständigkeiten und bessere Abstimmung stärken Effizienz und Resilienz von Lieferketten.
Standortattraktivität	positiv	Höhere Planungssicherheit und stärkere Positionierung Österreichs als Logistikstandort.
Ökonomische Nachhaltigkeit	positiv	Verbesserte Rahmenbedingungen fördern

Dimension	Einschätzung	Anmerkungen
		langfristig Investitionen und Wertschöpfung.
Soziale Nachhaltigkeit	leicht positiv	Stabilere Versorgungssicherheit und positive Effekte auf Beschäftigung und Regionen.
Ökologische Nachhaltigkeit	leicht positiv	Bessere Integration nachhaltiger Logistiklösungen in Planungsprozesse.
Umsetzungsgeschwindigkeit	Mittel	Koordination rasch umsetzbar, strukturelle Verankerung benötigt Abstimmung.
Investitionskosten	Niedrig	Fokus auf Governance, Koordination und Kommunikation.
Laufende Kosten	niedrig	Laufende Kosten für Koordination und Austauschformate moderat.

Datenbasierte Warenstromanalyse für Standortplanung und Kontrolle

Ausgangslage / Problemaufriss / Status Quo

Kernprobleme sind die steigende Komplexität in der Lieferkette und die heterogene Verteilung von Warenströmen. Aktuell erfolgt die Standortplanung und Kontrolle weitgehend auf Basis historischer Erfahrungswerte, manueller Reports und einzelner, unternehmensinterner KPIs. Dies führt zu begrenzter Transparenz, Verzögerungen bei Engpassidentifikation und ineffizienter Ressourcennutzung. Fehlende datengetriebene Analysen erschweren fundierte Entscheidungen zu Logistikstandorten, Transportwegen und Bestandssteuerung. Die zunehmende Dynamik von Nachfrage und Lieferzeiten verstärkt diese Problematik, sodass bestehende Planungsprozesse weder agil noch skalierbar sind und die Wettbewerbsfähigkeit der Supply Chain beeinträchtigen.

Kurzbeschreibung der Maßnahme

Diese Maßnahme sammelt und kombiniert umfangreiche Infrastruktur- (z.B. ASFINAG-Verkehrsdaten), Bewegungs- (z.B. Mobilfunkdaten) und Logistikdaten (z.B. Stamm-, Sensordaten), um Warenströme digital abzubilden und zu optimieren. Entwickelte KI-Algorithmen nutzen den resultierenden, strukturierten Datensatz zur Mustererkennung, Analyse und Prognose. Maschinelles Lernen identifiziert Engpässe, Routeneffizienz und saisonale Schwankungen. Visualisierungen und Simulationen ermöglichen die Modellierung verschiedener Szenarien für Standorte und Warenströme. Kontinuierliche Aktualisierung der Daten und adaptive KI-Modelle gewährleisten dynamische Anpassung und präzise Kontrolle des Warenstroms in Echtzeit. Die damit geschaffene Datenplattform wird der österreichischen Logistikbranche zur Verfügung gestellt, um die Attraktivität sowie Nachhaltigkeit des Standorts Österreich zu erhöhen.

Ziel der Maßnahme

- Gezielte Positionierung Österreichs in den europäischen Güterverkehrskorridoren
- Transparente Darstellung von Warenströmen zur Optimierung der Logistik-, Lieferketten- und Infrastrukturplanung
- Datenbasierte und KI gestützte Identifikation von Engpässen, Redundanzen und Ineffizienzen im Warenfluss
- Verbesserung der Bestandssteuerung und Reduktion von Über- oder Unterkapazitäten
- Erhöhung der Liefertreue und Reaktionsfähigkeit auf Nachfrageänderungen
- Grundlage für kontinuierliche Kontrolle und Monitoring der Warenströme
- Datengrundlage für gezielte Maßnahmen zur Verlagerung von Warenströme auf unterschiedliche Transportmodi

Arbeitsschritte (Vorgehensweise, Meilensteine)

- Sammlung relevanter Warenstrom-, Standort-, Logistik- und Infrastrukturdaten
- Konsolidierung und Aufbereitung der Datenbestände
- Algorithmus-Entwicklung für die Warenstromanalyse
- Bewertung von Standort, Logistik und Lieferkette in Fallbeispielen
- Ableitung von Optimierungsmaßnahmen und Steuerungs- sowie Kontrollparametern
- Überführung der Ergebnisse in eine Warenstromanalyse-Plattform für österreichische Logistikorganisationen

Verantwortliche Akteure und Zielgruppen

	Erledigung der Maßnahme durch	Auswirkung der Maßnahme auf
Politik / Verwaltung	–	–
Gemeinde	–	–
Bezirkshauptmannschaft	–	–
Land	–	–
Bund	BMIMI, Statistik Austria	–
EU	–	–
Interessensvertreter	–	–
Verbände, Vereine	–	–

	Erledigung der Maßnahme durch	Auswirkung der Maßnahme auf
Logistik- und Transportwirtschaft	Ausgewählte nationale Logistikunternehmen	Nationale/internationale Logistikunternehmen
Verladende Wirtschaft	–	Nationale/internationale Logistikunternehmen
Bevölkerung	–	–
Sonstige	Forschungseinrichtungen	Standortattraktivität Österreich

Bewertung

Dimension	Einschätzung	Anmerkungen
Wettbewerbsfähigkeit	Positiv	Datentransparenz führt zu transparenter Entscheidungsfindung
Standortattraktivität	Neutral	Abhängig von konkret getroffenen Entscheidungen basierend auf Datentransparenz
Ökonomische Nachhaltigkeit	Neutral	Abhängig von konkret getroffenen Entscheidungen basierend auf Datentransparenz
Soziale Nachhaltigkeit	Neutral	Abhängig von konkret getroffenen Entscheidungen basierend auf Datentransparenz
Ökologische Nachhaltigkeit	Neutral	Abhängig von konkret getroffenen Entscheidungen basierend auf Datentransparenz
Umsetzungsgeschwindigkeit	Mittel	Rasche Umsetzung nach Sichtung der Datenquellen möglich
Investitionskosten	Niedrig	AI-Lösungen kostengünstig umsetzbar
Laufende Kosten	Niedrig	Geringe laufende Kosten

Ständiges Logistik-Stakeholder-Gremium etablieren

Ausgangslage / Problemaufriss / Status Quo

Die österreichische Logistik ist durch eine hohe Vielfalt an Akteuren geprägt – von Logistik- und Transportunternehmen über verladende Wirtschaft, Infrastrukturbetreiber und Forschungseinrichtungen bis hin zu Bundes- und Landesbehörden sowie Sozialpartnern und Interessenvertretungen. Trotz bestehender Austauschformate erfolgt die Zusammenarbeit vielfach themen- oder projektspezifisch und häufig in getrennten Strukturen. Eine dauerhaft institutionalisierte Plattform für den kontinuierlichen, strukturierten Austausch zu strategischen Entwicklungen fehlt bislang. Dadurch werden Informationen zu regulatorischen Vorhaben, technologischen Entwicklungen, Infrastrukturprojekten oder internationalen Rahmenbedingungen nicht immer frühzeitig gebündelt, Synergien bleiben ungenutzt und Abstimmungsprozesse verlaufen mitunter verzögert.

Gleichzeitig nimmt die Dynamik im Logistiksystem deutlich zu: Digitalisierung, Dekarbonisierung, veränderte Lieferkettenstrukturen sowie europäische und geopolitische Entwicklungen erhöhen den Abstimmungsbedarf zwischen Wirtschaft, Verwaltung und Forschung. Für einen wettbewerbsfähigen und resilienten Logistikstandort ist daher ein kontinuierlicher, vertrauensvoller und strukturierter Dialog erforderlich, der über punktuelle Veranstaltungen hinausgeht.

Bestehende Großformate wie Konferenzen oder Best-Practice-Veranstaltungen leisten einen wichtigen Beitrag zur Information und Vernetzung, sind jedoch primär auf Wissensaustausch und Sichtbarkeit ausgerichtet und nicht auf eine kontinuierliche, strukturierte Abstimmung zentraler Stakeholder. Es fehlt ein dauerhaft eingerichtetes, arbeitsfähiges Gremium mit klarer Rolle im Strategie- und Umsetzungsprozess, das Entwicklungen frühzeitig reflektiert, Themen bündelt und als stabiler Sparringpartner für Politik und Verwaltung fungiert.

Kurzbeschreibung der Maßnahme

Die Maßnahme etabliert ein ständiges Logistik-Stakeholder-Gremium als strukturierten, kontinuierlichen Austausch- und Reflexionsraum für aktuelle Entwicklungen mit Relevanz für den Logistikstandort Österreich. Im Unterschied zu bestehenden Konferenzen oder Großveranstaltungen handelt es sich nicht um ein weiteres Event, sondern um ein arbeitsorientiertes Format, das als externer, praxisnaher Radar für neue Themen, Trends und Handlungsbedarfe dient. Stakeholder aus Wirtschaft, Verwaltung, Infrastruktur, Forschung und Interessenvertretung bringen regelmäßig relevante Entwicklungen ein (z. B. regulatorische Initiativen, technologische Innovationen, Infrastrukturbedarfe, Marktveränderungen). Diese Themen werden gemeinsam reflektiert, strukturiert verdichtet und in einem Themenpool für die Logistikstandortstrategie gebündelt.

Das Stakeholder-Gremium bildet damit die Schnittstelle zwischen aktuellen Entwicklungen im Logistiksystem („Außenperspektive“) und der strategischen Steuerung („Innenperspektive“). Die priorisierten Themen werden in den Logistikbeirat eingebracht, dort weiter verdichtet und für die kontinuierliche Weiterentwicklung der Logistikstandortstrategie aufbereitet. Durch die Einbindung von Ansprechpartner:innen aus BMIMI, Infrastrukturbetreibern sowie Förderstellen wird sichergestellt, dass relevante Impulse frühzeitig eingeordnet und bei Bedarf in Programme, Förderinstrumente oder regulatorische Prozesse überführt werden können.

Das Format wird halbjährlich als moderierte Arbeitsrunde mit klarer Agenda durchgeführt und baut inhaltlich auf bestehenden Austauschformaten (z. B. Mobilitätskonferenz, Innovationsformate) auf, ohne diese zu duplizieren. Ziel ist ein kontinuierlicher, strukturierter Abgleich zwischen strategischer Steuerung und aktuellen Entwicklungen, um Anpassungsbedarfe frühzeitig zu erkennen und die Logistikstandortstrategie laufend evidenzbasiert weiterzuentwickeln.

Ziel der Maßnahme

- Ziel der Maßnahme ist es, einen kontinuierlichen, strukturierten Austausch zwischen zentralen Akteuren des Logistikstandorts Österreich zu etablieren, um relevante Entwicklungen frühzeitig zu erkennen und systematisch in die Weiterentwicklung der Logistikstandortstrategie einfließen zu lassen. Das ständige Stakeholder-Gremium fungiert dabei als praxisnaher Radar für Themen mit Einfluss auf Logistik, Lieferketten

und Standortentwicklung und ermöglicht einen regelmäßigen Abgleich zwischen aktuellen Entwicklungen („Außenperspektive“) und strategischer Steuerung („Innenperspektive“). Durch die gebündelte Reflexion und Priorisierung von Themen wird eine fundierte Grundlage für Entscheidungen im Logistikbeirat geschaffen, wodurch Anpassungsbedarfe frühzeitig identifiziert und zielgerichtet adressiert werden können. Dies stärkt die Handlungsfähigkeit, Kohärenz und Zukunftsorientierung der Logistikstandortstrategie.

- Regelmäßigen Austausch sicherstellen: Schaffung eines verlässlichen Informations- und Abstimmungsforums für den gesamten Logistikstandort Österreich, das kontinuierlich aktuelle Entwicklungen bündelt und strukturiert reflektiert.
- Chancen und Risiken frühzeitig erkennen: Früherkennung und gemeinsame Bewertung von Chancen und Risiken durch technologische, regulatorische, wirtschaftliche oder geopolitische Entwicklungen.
- Zusammenarbeit stärken: Förderung von Vernetzung, Vertrauensbildung und konkreter Zusammenarbeit zwischen den Akteuren entlang der gesamten logistischen Wertschöpfungskette.
- Strukturen effizient gestalten: Vermeidung von Silodenken und doppelten Strukturen sowie Steigerung der Reaktionsfähigkeit und Resilienz des Logistikstandorts Österreich durch abgestimmte Themenentwicklung.

Arbeitsschritte (Vorgehensweise, Meilensteine)

- Governance und Struktur festlegen: Festlegung der Federführung beim BMIMI sowie Einrichtung eines kleinen Steuerungsgremiums (z. B. Logistikbeirat + Kernpartner). Parallel Definition eines breiten Stakeholderkreises aus Wirtschaft und Sozialpartner, Verwaltung, Infrastruktur, Forschung und Interessenvertretung, um die Vielfalt relevanter Einflussfaktoren abzubilden. Festlegung von Agenda-Struktur, Arbeitsweise und Dokumentationsregeln.
- Pilotphase durchführen: Durchführung des ersten Logistik-Dialogs als strukturierte Arbeitsrunde zur Sammlung, Reflexion und Verdichtung aktueller Themen mit Relevanz für die Logistikstandortstrategie. Anschließende Auswertung und Anpassung des Formats auf Basis des Teilnehmerfeedbacks.
- Regelbetrieb etablieren: Institutionalisierung eines halbjährlichen Formats (z. B. März/September) zur kontinuierlichen Einbringung und Priorisierung relevanter Themen. Laufende Überprüfung von Teilnehmerkreis und Arbeitsweise durch das

Steuerungsgremium. Sicherstellung einer strukturierten Dokumentation (Protokoll, Themenpool, Follow-up).

- Kontinuierliche Themenentwicklung sicherstellen: Einbindung externer Impulse (z. B. EU, Wissenschaft, Nachbarländer) sowie Durchführung vertiefender Workshops bei Bedarf. Systematische Überleitung priorisierter Themen in den Logistikbeirat zur Weiterentwicklung der Logistikstandortstrategie.
- Organisation und Rahmenbedingungen: Federführung BMIMI in Abstimmung mit dem Begleitgremium der Logistikstandortstrategie; Start ab 2027 mit dauerhaftem halbjährlichem Rhythmus; Finanzierung im Rahmen bestehender Budgets mit geringem organisatorischem Aufwand.

Verantwortliche Akteure und Zielgruppen

	Erledigung der Maßnahme durch	Auswirkung der Maßnahme auf
Politik / Verwaltung	BMIMI (Federführung), kontextbasiert beteiligte weitere Bundesministerien, Landesregierungen, nachgeordnete Behörden, Logistikbeirat	Laufende Aktualisierung der Logistikstandortstrategie durch strukturierten Themeninput und bessere Abstimmung zwischen Politikfeldern
Gemeinde	Gemeinden und Regionen mit Logistikschwerpunkt oder Brennpunktgemeinden, Städtebund, Gemeindebund, regionale Fachstellen	Frühzeitige Berücksichtigung logistischer Entwicklungen in Raumplanung, Infrastruktur und Standortpolitik
Bezirkshauptmannschaft	-	Strukturierte Einbringung von Bedarfen, Trends und Praxiswissen in die strategische Weiterentwicklung
Land	Landesverwaltungen (Verkehr, Raumordnung, Wirtschaft), Standortagenturen der Bundesländer	Bessere Berücksichtigung operativer Anforderungen und frühzeitige Einbindung neuer Entwicklungen
Bund	BMIMI (Federführung), Logistikbeirat	Einbringung von Innovationsimpulsen in Strategie und Themenentwicklung
EU	EU-Institutionen (z. B. DG MOVE), internationale Initiativen	Integration aktueller Forschungsergebnisse und Zukunftstrends in den Themenpool
Interessensvertreter	Sozialpartner, Industriellenvereinigung (IV)	Frühzeitige Einordnung europäischer Entwicklungen und

	Erledigung der Maßnahme durch	Auswirkung der Maßnahme auf
		bessere Anschlussfähigkeit an Programme
Verbände, Vereine	BVL, VNL, ZV	Langfristig resilientere, effizientere und nachhaltigere Versorgungssysteme
Logistik- und Transportwirtschaft	Logistikdienstleister, Transportunternehmen, Industrie- und Handelsunternehmen, Infrastrukturbetreiber (z. B. ÖBB, ASFINAG, Häfen, Flughäfen)	Laufende Aktualisierung der Logistikstandortstrategie durch strukturierten Themeninput und bessere Abstimmung zwischen Politikfeldern
Verladende Wirtschaft	Industrieunternehmen, Handelsunternehmen, produzierende Unternehmen mit komplexen Lieferketten	Frühzeitige Berücksichtigung logistischer Entwicklungen in Raumplanung, Infrastruktur und Standortpolitik
Bevölkerung	-	Strukturierte Einbringung von Bedarfen, Trends und Praxiswissen in die strategische Weiterentwicklung
Sonstige	Universitäten, Fachhochschulen, Forschungsinstitute, FFG, LogTech-Startups, Plattformanbieter, IT- und Datenunternehmen	Bessere Berücksichtigung operativer Anforderungen und frühzeitige Einbindung neuer Entwicklungen

Bewertung

Dimension	Einschätzung	Anmerkungen
Wettbewerbsfähigkeit	positiv	Frühzeitige Identifikation relevanter Entwicklungen stärkt Innovationsfähigkeit und Anpassungsgeschwindigkeit des Standorts.
Standortattraktivität	positiv	Kontinuierlicher Austausch verbessert strategische Steuerung und Positionierung des Logistikstandorts Österreich.
Ökonomische Nachhaltigkeit	positiv	Vermeidung von Doppelstrukturen und bessere Abstimmung erhöhen Effizienz und Wirkung strategischer Maßnahmen.
Soziale Nachhaltigkeit	leicht positiv	Stärkere Zusammenarbeit und abgestimmte Entwicklungen fördern stabile Versorgungssysteme.
Ökologische Nachhaltigkeit	leicht positiv	Frühzeitige Integration neuer Entwicklungen unterstützt nachhaltige Logistiklösungen.

Dimension	Einschätzung	Anmerkungen
Umsetzungsgeschwindigkeit	Rasch	Aufbau eines strukturierten Dialogformats mit bestehenden Akteuren kurzfristig möglich.
Investitionskosten	Niedrig	Geringe Kosten für Organisation, Moderation und Koordination.
Laufende Kosten	niedrig	Moderater Aufwand für Durchführung, Koordination und Dokumentation.

Optimierung der Importprozesse: effiziente Zollprozesse als Standortfaktor

Ausgangslage / Problemaufriss / Status Quo

Die Abwicklung von Importprozessen am Luftfracht-Standort erfolgt derzeit durch mehrere Akteure (Zoll, Flughafen, Spediteure, Post, Logistikdienstleister, Airlines, Ground Handling Agent, grenztierärztlichen Kontrolldienst (BPI), Bereitstellung, Bereitstellung phytosanitärer Dienstleistungen) mit teilweise unzureichend abgestimmten Abläufen. Dies führt zu Verzögerungen, Ineffizienzen und erhöhtem Koordinationsaufwand. Es fehlt eine strukturierte Plattform zur kontinuierlichen Abstimmung und gemeinsamen Prozessoptimierung. Eine Personalaufstockung der Behörden ist sinnvoll und erforderlich.

Kurzbeschreibung der Maßnahme

Es wird eine standortbezogene Arbeitsgruppe eingerichtet, in der alle relevanten Akteure des Importprozesses regelmäßig zusammenarbeiten. Ziel ist die Identifikation von Optimierungspotenzialen sowie die Umsetzung konkreter Maßnahmen zur Effizienzsteigerung. Die öffentliche Hand (Zollbehörde) unterstützt die Koordination und strukturelle Verankerung der Zusammenarbeit.

Ziel der Maßnahme

Ziel ist die nachhaltige Verbesserung der Effizienz, Transparenz und Qualität im Importprozess am Standort. Durch abgestimmte Abläufe sollen Durchlaufzeiten reduziert und Schnittstellenprobleme minimiert werden. Gleichzeitig werden die Wettbewerbsfähigkeit und Attraktivität des Logistikstandorts gestärkt.

- Reduktion von Prozesszeiten und Schnittstellenproblemen
- Verbesserung der Zusammenarbeit zwischen allen Beteiligten

- Erhöhung der Standortattraktivität und Servicequalität

Arbeitsschritte (Vorgehensweise, Meilensteine)

- Identifikation und Einladung aller relevanten Akteure (Zoll, Flughafen, Sozialpartner, Luftfrachtpediteure, Post, KEP-Dienstleister, Airlines, Ground Handling Agents, etc.)
- Einrichtung einer regelmäßigen Arbeitsstruktur (Jour fixe, Workshops)
- Analyse des bestehenden Importprozesses und Identifikation von Engpässen
- Definition von prioritären Optimierungsmaßnahmen
- Umsetzung erster Pilotmaßnahmen
- Monitoring und Evaluierung der Ergebnisse
- Skalierung erfolgreicher Maßnahmen und kontinuierliche Weiterentwicklung

Verantwortliche Akteure und Zielgruppen

	Erledigung der Maßnahme durch	Auswirkung der Maßnahme auf
Politik / Verwaltung	Unterstützung und Moderation	Effizientere Verwaltungsprozesse
Gemeinde	Standortkoordination	Regionale Standortentwicklung
Bezirkshauptmannschaft	Genehmigungsprozesse	Regionale Standortentwicklung
Land	Strategische Unterstützung	Wettbewerbsfähigkeit
Bund	BMIMI, BMF (Zoll)	Nationale Logistikperformance
EU	-	Indirekt durch Harmonisierung
Interessensvertreter	Sozialpartner	Mitglieder, Unternehmen
Verbände, Vereine	Logistikverbände, ZV Ressort Luftfracht, IV	Branchenentwicklung
Logistik- und Transportwirtschaft	Aktive Teilnahme	Prozessoptimierung
Verladende Wirtschaft	Nutzung optimierter Prozesse	Effizienzgewinne
Bevölkerung	-	Indirekt durch bessere Versorgung
Sonstige	-	Standortattraktivität

Bewertung

Dimension	Einschätzung	Anmerkungen
Wettbewerbsfähigkeit	Positiv	Effizienzsteigerung im Import
Standortattraktivität	Positiv	Verbesserte Abläufe erhöhen Attraktivität
Ökonomische Nachhaltigkeit	Positiv	Kostensenkung durch optimierte Prozesse
Soziale Nachhaltigkeit	Neutral	Indirekte Effekte
Ökologische Nachhaltigkeit	Leicht positiv	Weniger Verzögerungen = geringere Emissionen
Umsetzungsgeschwindigkeit	Mittel	Abstimmung mehrerer Akteure notwendig
Investitionskosten	Niedrig	Primär organisatorischer Aufwand
Laufende Kosten	Niedrig	Moderation und Koordination

Sonstige Anmerkungen zur Maßnahme

Anmerkungen ZV: Hinsichtlich der Aircargo-Abfertigung am Flughafen Salzburg besteht Handlungsbedarf: Mit dem Verkauf des bestehenden Aircargo-Gebäudes zeichnet sich ab, dass ab Anfang 2027 die bisherige Infrastruktur nicht mehr zur Verfügung stehen wird. Um die Kontinuität der Frachtabwicklung sicherzustellen, bedarf es einer engen Abstimmung zwischen dem Flughafen bezüglich geeigneter Alternativflächen sowie einem konstruktiven Dialog mit der Zollbehörde über mögliche Abfertigungslösungen außerhalb des Flughafengeländes.

Die Gruppe regt an, zeitnah eine gemeinsame Arbeitsgruppe einzuberufen, um bis Ende des Jahres tragfähige Lösungsoptionen zu erarbeiten. Das Thema ist eng mit den laufenden Maßnahmen im Bereich Zoll innerhalb des Themenfelds Recht & Sicherheit verknüpft und sollte in diesem Kontext mitberücksichtigt werden.

Digitale, behördenübergreifende Verwaltungsplattform Logistik

Ausgangslage / Problemaufriss / Status Quo

Die Kontrolle des Güterverkehrs auf Österreichs Straßen ist zersplittert. Darunter leiden die Verwaltungseffizienz, die Einhaltung von Sozial- und Lohnvorschriften sowie faire Wettbewerbsbedingungen für österreichische Transportunternehmen, die sich an die Vorschriften halten. Derzeit kontrollieren die Landespolizeidirektionen die Verkehrssicherheit sowie die Lenk- und Ruhezeiten bei Lkws, während die Finanzpolizei für die Einhaltung der Kabotage zuständig ist. Andere Behörden kontrollieren Lkws bzw. benötigen ebenfalls Kontrolldaten.

Kurzbeschreibung der Maßnahme

Eine digitale Plattform muss im Wesentlichen die Zusammenarbeit diverser Behörden durch eine gemeinsame digitale Schnittstelle ermöglichen, damit Lkw mit nicht österreichischen Kennzeichen effektiv kontrolliert werden.

Die ASFINAG ist für den nationalen Zugangspunkt zu Electronic Freight Transport Information (eFTI) verantwortlich. Über diesen können künftig Behörden auf Frachtdaten zugreifen. Dies ist für Polizei, Finanzpolizei und Zoll relevant, da durch das Verschneiden von Daten gezielter im eigenen Wirkungsbereich gearbeitet werden kann.

So sollen die Landespolizeidirektionen bzw. die Finanzpolizei durch eine Schnittstelle mit ihrer Software „PSK II Austria“ Lkw mit ausländischen Kennzeichen schneller auf Kabotage (EU-rechtlich erlaubte Transporte von ausländischen Frächtern in Österreich) und Entlohnungsvorschriften („gleicher Lohn am gleichen Ort“) überprüfen können. In begründeten Fällen müssen für diese Kontrollen auch die Lkw-Mautdaten der ASFINAG herangezogen werden können.

Ebenfalls sollen Schnittstellen geschaffen werden, insbesondere zu den digitalen Daten-Plattformen "Entsendung von Berufskraftfahrer:innen" der Kommission in Brüssel, das

Meldeportal "Entsendung von Arbeitnehmer:innen"(IMI) da überlassene Arbeitskräfte in Österreich sowie das Exit-Entry-System (= ein Online-Registrierungssystem, das die Registrierung von Drittstaaten Personen innerhalb Schengen erfasst), sowie des Verkehrsunternehmensregisters.

Weiters könnten weitere, zuständige Kontrollorgane in Erfüllung ihrer Aufgaben Zugriff erhalten wie z.B. ÖGK-Beitragsprüfung, Arbeitsinspektion, Sozialpartner, um hier auch eine einheitliche Vorgehensweise zu ermöglichen.

Ziel der Maßnahme

- Bekämpfung von Lohn- und Sozialbetrug bei mobilen Arbeitnehmer:innen sowie Steuerbetrug im Straßengüterverkehr
- Faire Wettbewerbsbedingungen des österreichischen Transportgewerbes gegenüber Unternehmen aus anderen EU-Staaten bzw Drittstaaten
- Effektiver Vollzug bestehender Vorschriften

Arbeitsschritte (Vorgehensweise, Meilensteine)

- Bestandsaufnahme der Ist-Situation und Durchführung einer Kosten-Nutzen-Rechnung (Vergleich des Business-as-usual-Szenarios mit dem Ausschöpfen der Synergiepotenziale durch die digitale Plattform)
- Erstellung einer Studie, die die Kosten der Nicht-Einhaltung von Kabotage Vorschriften ermittelt
- Eine interministerielle Taskforce erarbeitet unter Einbeziehung der Sozialpartner eine Roadmap.

Verantwortliche Akteure und Zielgruppen

	Erledigung der Maßnahme durch	Auswirkung der Maßnahme auf
Politik / Verwaltung	Verfügungstellung von Personalressourcen	mehr fairer Wettbewerb und gerechte Arbeitsbedingungen
Gemeinde	keine	keine
Bezirkshauptmannschaft	keine	keine

	Erledigung der Maßnahme durch	Auswirkung der Maßnahme auf
Land	-	-
Bund	-	-
EU	-	Vollzug bestehender EU-Rechtsvorschriften
Interessensvertreter	Sozialpartner bringen sich durch einschlägige Kenntnisse des Vollzugs ein	mehr fairer Wettbewerb und gerechtere Arbeitsbedingungen
Verbände, Vereine	-	-
Logistik- und Transportwirtschaft	-	faire Wettbewerbsbedingungen für Transportunternehmen durch Kontrolle der Kabotage
Verladende Wirtschaft	-	faire Wettbewerbsbedingungen
Bevölkerung	keine	<ul style="list-style-type: none"> • Mehr Verkehrssicherheit und Gerechtigkeit auf Straßen • effektiver Vollzug bestehender Vorschriften • Sicherstellung von Abgaben und Strafen
Sonstige	-	-

Bewertung

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

Faire Wettbewerbsbedingungen im KEP-Markt

Ausgangslage / Problemaufriss / Status Quo

Der österreichische Markt der Kurier-, Express und Paketdienstleister wächst dynamisch. Im Jahr 2025 wurden mit 416 Mio. Pakete rund 4,5 Prozent mehr transportiert als im Jahr zuvor. Wachstumstreiber ist der aufwändigere B2C Bereich. Dies erzeugt Druck auf Unternehmer, Subunternehmer- und EPU-Strukturen und sozialrechtliche Schutzbestimmungen. Bestehende Ausnahmeregelungen im ARG, AZG und AÜG, sowohl für einzelne Unternehmen als auch für ganze Bereiche wurden bisher weder auf ihre unions- und verfassungsrechtliche Konformität noch auf ihre wettbewerbliche Wirkung systematisch evaluiert. Hinzu kommt eine internationale Dimension: Strengere österreichische Regeln im Vergleich zu anderen EU-Mitgliedstaaten können zu „Golden Plating“ führen und heimische Unternehmen gegenüber ausländischen Mitbewerbern benachteiligen, allerdings bedeuten einheitliche EU-Regeln nicht automatisch eine Vereinfachung und Harmonisierung. Scheinfirmen und mehrstufige Subunternehmerketten verschärfen das Problem zusätzlich.

Kurzbeschreibung der Maßnahme

Die Maßnahme umfasst eine systematische Evaluierung bestehender Ausnahmeregelungen im KEP-Markt, sowohl in ihrer nationalen Dimension als auch in ihrer internationalen Dimension (Vergleich mit anderen EU-Mitgliedstaaten, „Gold Plating“-Prüfung). Parallel dazu wird die Bekämpfung von Betrugsmustern, insbesondere Scheinfirmen und Subunternehmerketten, als integraler Bestandteil mitgedacht. Ziel ist die Stärkung redlich arbeitender Wirtschaftstreibender durch faire, rechtssichere und wettbewerbsneutrale Rahmenbedingungen.

Ziel der Maßnahme

Ziel ist es, ein echtes Gleichgewicht im österreichischen Markt herzustellen. Alle Marktteilnehmer sollen unter denselben, sachlich gerechtfertigten, Rahmenbedingungen tätig sein. Bestehende Ausnahmeregelungen werden auf ihre Ursprungsbegründung, ihre aktuelle Rechtfertigung und ihre Wettbewerbswirkung hin überprüft und wo nötig neu gefasst.

Arbeitsschritte (Vorgehensweise, Meilensteine)

- Bestandsaufnahme aller Ausnahmeregelungen und ihrer Begründungen, systematische Erfassung aller Ausnahmen und Sonderregelungen im ARG, AZG und AÜG für den Paketmarkt und die Güterbeförderung, historische Analyse: Warum wurden diese Ausnahmen geschaffen? Sind die ursprünglichen Begründungen heute noch valide?
- Unions- und verfassungsrechtliche Prüfung sowie „Golden Plating“-Analyse: EU-Rechtsvergleich: Wie regeln andere Mitgliedstaaten vergleichbare Sachverhalte?
- Markt- und Wettbewerbsanalyse: Erhebung der tatsächlichen Wettbewerbswirkungen bestehender Ausnahmeregelungen auf nationaler und internationaler Ebene. Analyse der Kostenvorteile rechtskonformer vs. nicht-rechtskonformer Unternehmen
- Verstärkung der Betrugsbekämpfung: Erarbeitung verstärkter Kontroll- und Sanktionsmechanismen in Abstimmung mit z.B. Finanzpolizei und Arbeitsinspektion.
- Entwicklung von Anpassungsoptionen im Recht: Erarbeitung konkreter Regulierungsoptionen: Anpassung oder Streichung nicht-konformer Ausnahme, Abbau von Golden Plating wo sachlich geboten, Schaffung neuer, rechtssicherer Sonderregelungen wo gerechtfertigt, ressortübergreifende Abstimmung und Begutachtungsverfahren.
- Umsetzung und Monitoring

Verantwortliche Akteure und Zielgruppen

	Erledigung der Maßnahme durch	Auswirkung der Maßnahme auf
Politik / Verwaltung	–	–
Gemeinde	–	–
Bezirkshauptmannschaft	–	–
Land	–	–
Bund	BMIMI, BMF, weitere	–
EU	–	–
Interessensvertreter	Sozialpartner	–
Verbände, Vereine	ZV	–
Logistik- und Transportwirtschaft	Unternehmen im KEP-Bereich	–
Verladende Wirtschaft	–	–
Bevölkerung	–	–
Sonstige	–	–

Bewertung

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

Sonstige Anmerkungen zur Maßnahme

Seitens des Zentralverbandes Spedition und Logistik wird darauf hingewiesen, dass der Einsatz von Sub-Unternehmen nicht nur in der KEP-Branche, sondern im gesamten Transportmarkt geübte Praxis ist. Verstöße gegen geltendes Recht sind abzustellen, ein genereller Verdacht von redlich agierenden Unternehmen im KEP-Bereich wird zurückgewiesen.

Stellungnahme der WKO

Die o.a. Stellungnahme des ZV wird unterstützt und auf die internationale Wettbewerbskomponente im KEP-Markt hingewiesen.

