

Maßnahmenvorschläge zur Logistikstandortstrategie

Themenfeld Nachhaltigkeit



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 Themenbereiche operationalisiert und als Teilvisionen präzisiert und der Maßnahmenbewertung vorangestellt.

Nachhaltigkeit ist kein Zusatz, sondern ein integraler Bestandteil zukunftsfähiger Logistik- im Sinne von ESG (Environmental, Social und Governance) als zentralem Element moderner, resilienter Wertschöpfungsketten. Im Bereich Nachhaltigkeit erfolgt die Entwicklung von Strategien, die ökologische und soziale Verantwortung mit wirtschaftlicher Effizienz verbinden. Im Fokus stehen emissionsarme Technologien, ressourcenschonende Prozesse und die Integration von Umwelt- und Beschäftigungsaspekten in Infrastruktur-, Standort- und Prozessentscheidungen. Dabei wird Logistik als aktiver Hebel zur Erreichung der Klimaziele verstanden, nicht als Problemfeld, sondern als Teil der Lösung für eine nachhaltige Wirtschaftsentwicklung. Die Disziplin Logistik setzt bewusst, langfristig und zielorientiert den „Schwerpunkt“ in der Nachhaltigkeit (Mensch, Ökonomie, Ökologie).

Vision

Die Disziplin Logistik setzt bewusst, langfristig und zielorientiert den Schwerpunkt in der Nachhaltigkeit (Mensch, Ökonomie, Ökologie).

Die Maßnahmen fokussieren auf die nachhaltige und datenbasierte Weiterentwicklung der Logistik, indem KI-Anwendungen, emissionsarme Lösungen und effiziente Konzepte für Baustellen-, City- und Rückführlogistik gezielt gefördert und skaliert werden. Gleichzeitig sollen durch bessere Datenerhebung, Beratungsangebote, neue Koordinationsrollen und Transparenzinitiativen die Umsetzung, Sichtbarkeit und Wirkung innovativer Logistiklösungen deutlich 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

Einleitung	3
KI-Anwendungen in der Logistik: eine Problemorientierte Umsetzung und KMU-Begleitung	6
Effiziente Baustellenlogistik	10
Unterstützung von Unternehmen, die die Emissionen ihrer Dienstleistungen auf Basis der Berechnungsmethode „Count Emissions EU“ ausweisen möchten	15
Anreize für nachhaltige Last-Mile-Projekte schaffen	18
Schaffung der Position eines:einer „City-Logistik-Koordinators:in“	25
Format zur Sichtbarmachung bestehender Informationsangebote im Bereich nachhaltiger Logistik	29
Rückführlogistik von kritischen Stoffströmen im Sinne der Kreislaufwirtschaft	33
Erhebung des österreichischen Wirtschaftsverkehrs	37
Skalierungsprogramme für emissionsarme Logistiklösungen	40
Schaffung von Schulungs- und Ausbildungsangeboten zum ESG-Reporting in der Disziplin Logistik	45

KI-Anwendungen in der Logistik, eine Problemorientierte Umsetzung und KMU-Begleitung

Ausgangslage / Problemaufriss / Status Quo

Die KI-Nutzung in österreichischen Unternehmen hat in den letzten Jahren kontinuierlich zugenommen. Dennoch zeigt sich in der Praxis, dass insbesondere KMUs Schwierigkeiten mit der Umsetzung haben. Die Herausforderungen sind vielschichtig: fehlende interne IT-Ressourcen, Unsicherheiten bei der Identifikation von Use Cases, mangelndes Wissen über verfügbare KI-Lösungen sowie Zurückhaltung aufgrund unklarer Governance. Eine operative Begleitstruktur, die die Unternehmen unterstützt, fehlt bis lang.

Kurzbeschreibung der Maßnahme

Aufbauend auf dem bestehenden Praxisleitfaden „KI in der Logistik“ des BMIMI¹ wird ein strukturiertes Begleitformat etabliert, das österreichischen Unternehmen, insbesondere kleinen und mittleren Unternehmen, eine niederschwellige Orientierung bei der praktischen KI-Umsetzung bietet. Ergänzend wird eine systematische Sammlung und Evaluierung praxisrelevanter KI-Anwendungsfälle für den Logistikstandort Österreich aufgebaut, um den Transfer von Best Practices zu fördern und eine kontinuierliche Wissensbasis zu schaffen.

Ziel der Maßnahme

Ziel ist es, die im Leitfaden enthaltenen Empfehlungen in die Breite der österreichischen Logistikwirtschaft zu tragen und den Wissenstransfer zu fördern. Die Maßnahme schafft

¹Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur (BMIMI): Künstliche Intelligenz in der Logistik – Publikationen, online unter: <https://www.bmimi.gv.at/themen/mobilitaet/transport/gueterverkehrslogistik/publikationen/ki.html> (abgerufen am 10.04.2026)

eine lebendige Wissensinfrastruktur, die den Logistikstandort Österreich langfristig in seiner Wettbewerbsfähigkeit stärkt.

- Niederschwelliger Zugang zu anwendungsbezogener KI-Expertise
- Aufbau eines strukturierten Fachpersonen-Dialogs zu aktuellen Umsetzungsfragen
- Systematische Erfassung und Evaluierung praxisrelevanter KI-Anwendungsfälle in der Logistik
- Stärkung der Innovationskompetenz und digitalen Resilienz österreichischer Unternehmen
- Förderung eines branchenweiten Lernens durch strukturierte Best-Practice-Transfer

Arbeitsschritte (Vorgehensweise, Meilensteine)

- Schritt 1: Bestandsaufnahme und Bedarfserhebung: Analyse des konkreten Unterstützungsbedarfs von KMU auf Basis des Leitfadens sowie Identifikation relevanter Akteursgruppen und Wissensdefizite
- Schritt 2: Entwicklung eines praxisorientierten Dialog- und Beratungsformats unter Einbindung von KI-Fachpersonen, Technologieanbieter:innen und erfahrenen Anwendungsunternehmen
- Schritt 3: Etablierung eines zugänglichen Beratungs- und Orientierungsangebots für KMU zur Leitfadenanwendung
- Schritt 4: Bereitstellung evaluierter Anwendungsfälle in einer strukturierten, öffentlich zugänglichen Sammlung
- Schritt 5: Regelmäßige Überprüfung und Erweiterung der Anwendungsfall-Sammlung sowie des Dialogformats entsprechend technologischer Entwicklungen und Rückmeldungen der Zielgruppe

Verantwortliche Akteure und Zielgruppen

	Erledigung der Maßnahme durch	Auswirkung der Maßnahme auf
Politik / Verwaltung	–	Einheitliche Koordination und Sichtbarkeit
Gemeinde	–	–
Bezirkshauptmannschaft	–	–

	Erledigung der Maßnahme durch	Auswirkung der Maßnahme auf
Land	–	Regionale Multiplikatoren profitieren
Bund	BMIMI (federführend)	Stärkung des Innovationsstandorts Österreich
EU	–	Beitrag zu EU-weiten KI-Zielen (AI Act)
Interessensvertreter	Sozialpartner	Mitgliedsunternehmen erhalten praxisnahe Unterstützung
Verbände, Vereine	Pilot-Unternehmen, KI-Anbieter	KMU: direkte Begleitung und Umsetzungshilfe
Logistik- und Transportwirtschaft	–	Zugang zu praxiserprobtem KI-Anwendungswissen
Verladende Wirtschaft	–	Transparenz über verfügbare KI-Lösungen
Bevölkerung	–	Effizienzgewinne, nachhaltigere Logistik
Sonstige	FH OÖ, AIT, Universitäten	Methodische Weiterentwicklung und Evaluierung

Bewertung

Dimension	Einschätzung	Anmerkungen
Wettbewerbsfähigkeit	Leicht Positiv	KMU erhalten Zugang zu praxiserprobtem KI-Wissen
Standortattraktivität	Leicht Positiv	Österreich positioniert sich als KI-affiner Logistikstandort
Ökonomische Nachhaltigkeit	Positiv	Effizienzgewinne durch bessere KI-Nutzung langfristig wirksam
Soziale Nachhaltigkeit	Leicht Positiv	–
Ökologische Nachhaltigkeit	Leicht Positiv	KI-Optimierung kann Emissionen und Ressourcenverbrauch senken
Umsetzungsgeschwindigkeit	Rasch	Aufbauend auf bestehendem Leitfaden, rasch umsetzbar
Investitionskosten	niedrig	–
Laufende Kosten	niedrig	–

Quellen und weiterführende Informationen

- Möglichkeiten von KI in der Logistik
- Praxisorientierter Leitfaden für KI in der Logistik
- KI-Gesetz

Effiziente Baustellenlogistik

Ausgangslage / Problemaufriss / Status Quo

Die Abwicklung von Baustellen, insbesondere in Städten, ist mit vielen Herausforderungen verbunden. Diese werden in Zukunft noch anspruchsvoller: knapper Raum, Akzeptanz der Anrainer:innen, Umweltschutzanforderungen in Genehmigungsverfahren, verkehrliche Engpässe, Digitalisierung und Mangel an qualifizierten Arbeitskräften, um nur einige zu nennen.

Damit Baustellen effizienter und klimafreundlicher abgewickelt werden können, soll die Baustellenlogistik gezielt weiterentwickelt werden. Dies umfasst insbesondere die Reduktion von Transporten sowie den verstärkten Einsatz lokal emissionsfreier Fahrzeuge und Baumaschinen, etwa auf Basis von Elektro- oder Wasserstoffantrieben.

Baustellenlogistik ist ein kleiner Teilbereich der Kreislaufwirtschaft, der individuelle Lösungen benötigt, weil zahlreiche Gesetze, Raumplanung und öffentliche Aufträge im Detail abgestimmt werden müssen.

Trotz einzelner Pilotprojekte gibt es bei emissionsarmen Baustellen in Österreich noch Aufholbedarf gegenüber skandinavischen Staaten, insbesondere Oslo, in der die öffentliche Vergabe bereits jetzt emissionsarme Baumaschinen und Fahrzeuge voraussetzt.

Kurzbeschreibung der Maßnahme

Eine Strategie von öffentlichen Beschaffern für eine effiziente Baustellenlogistik treibt den Einsatz lokal emissionsfreier Fahrzeuge, Baumaschinen und Geräte voran. Dazu werden Pilotprojekte initiiert, rechtliche Hindernisse abgebaut, digitale Werkzeuge (z.B, Slot-Management, Tracking, Logistikplattformen) eingeführt, das Bewusstsein von Akteursgruppen in der Bauwirtschaft und der öffentlichen Verwaltung geschärft, die Maschinen- und Fahrzeugindustrie eingebunden. Auf Basis dieses Maßnahmenvorschlags können Vorgaben für gesetzliche Bestimmungen und die öffentliche Beschaffung geschaffen werden.

Ziel der Maßnahme

- Dekarbonisierung der Baustellenlogistik beim Einsatz emissionsloser Fahrzeuge, Baumaschinen und Maschinen sowie mobiler Energiespeicher durch Aufnahme entsprechend verbindlicher Zuschlagskriterien in die Ausschreibungsprozesse
- Verkehrsentlastung und -vermeidung durch koordinierte Anlieferprozesse und effizientere Bauprozesse auf Baustellen sowie möglichst nahe Verwendung von Aushubmaterial
- Bessere Akzeptanz von Baustellen-Anrainer:innen durch weniger Transporte und Emissionen
- verbesserte Arbeitsbedingungen für Arbeitskräfte
- mehr Sicherheit auf Baustellen durch planbare Anlieferungen und klare Logistik
- Klärung von rechtlichen Hindernissen und Schaffung gesetzlicher Bestimmungen, die eine Nullemission-Baustellenlogistik ermöglichen
- Bewusstseinsbildung und Abbau von Vorbehalten in der Bauwirtschaft gegenüber emissionslosen Baumaschinen und Fahrzeugen.

Arbeitsschritte (Vorgehensweise, Meilensteine)

- Schritt 1: Benennung einer zentralen Ansprechstelle aus dem Kreis von relevanten öffentlichen Beschaffern (zum Beispiel einer Kommune), die das Thema „CO₂-arme Baustellenlogistik“ dauerhaft verantwortet, Maßnahmen koordiniert und den Austausch mit Behörden, Industrie und Projektträgern sicherstellt. Ergänzend erfolgt eine umfassende Bestandsaufnahme der aktuellen Baustellenlogistik, einschließlich der Identifikation von Hemmnissen – etwa bei der Verfügbarkeit von Maschinen und Fahrzeugen, beim Transport von Batterien sowie bei der Stromversorgung auf Baustellen – sowie einer Analyse von Erfolgsfaktoren anhand durchgeführter Pilotprojekte. KMU-Tauglichkeit für das Thema „CO₂ freie Baustellenlogistik“ ist durch Einbeziehung von KMU in die Analyse der Erfolgsfaktoren und Pilotprojekte sicherzustellen.
- Schritt 2: Aufbau eines Forums „Baustellenlogistik“ unter Einbeziehung aller relevanten Akteursgruppen wie Bauwirtschaft, Fahrzeug- und Baumaschinenhersteller sowie Verwaltung und Verbänden für den Austausch sowie zur Kooperation mit Industriepartnern und zur Erarbeitung einer Roadmap für Zero-Emission-Baustellenlogistik.

- Schritt 3: Festlegung von Standards in der Baustellenlogistik, beispielsweise durch Leitfäden, Richtlinien für die Planung und Errichtung von Baustellen (RVS), digitale Lieferstandards und Vorgaben für die öffentliche Auftragsvergabe inkl. digitaler Logistikprinzipien (Slot-Management, Echtzeit-Tracking, digitale Lieferscheine, zentrale Logistikplattform).
- Schritt 4: Pilotprojekte in Städten und/oder staatsnahen Bereichen (ASFINAG, BIG, ÖBB, etc.). unter Einbeziehung von KMU
- Schritt 5: Evaluierung der Mehrkosten durch emissionslose Fahrzeuge und Baumaschinen und Austausch mit skandinavischen Vorreiterkommunen über innovative Finanzierungsmodelle.
- Schritt 6: Schaffung von Anreizen in der öffentlichen Auftragsvergabe (Zuschlagskriterien), Baurecht, etc. sowie Integration digitaler Bau- und Logistiksysteme in kommunale Mobilität- und Verkehrsplanungsprozesse (mit Ausnahmen für KMU).

Verantwortliche Akteure und Zielgruppen

	Erledigung der Maßnahme durch	Auswirkung der Maßnahme auf
Politik / Verwaltung	Ein federführende Kommune oder großer öffentlicher Beschaffer koordiniert die Maßnahmen von Bund, Länder, Städten, Gemeinden und staatsnahen Betrieben bei der Zielerreichung der Strategie	Strategische Steuerung, Erreichen von klimapolitischen Zielen, Modernisierung von Bauprozessen, Größere Akzeptanz bei Anrainer:innen, Verbesserter Schutz von Arbeitnehmer:innen durch Minimierung von krebserzeugenden Stoffen
Gemeinde	Baustellenmanagement, Genehmigungen, geeignete Flächen für Hubs, Umsetzung logistischer Vorgaben	Weniger Verkehr, CO2, Lärm, Staub und bessere Bauabläufe, insbesondere in städtischen Gebieten
Bezirkshauptmannschaft	Genehmigung und Vollzug	Beschleunigte Verfahren und einheitliche Umsetzung für Unternehmen
Land	Gesetzliche Vorgaben bei Raumordnung und Baurecht, Aufsicht und Förderkulisse	Regionale Reduktion von Verkehr, CO2, Lärm, Staub und Emissionen, Leichtere Zielerreichung von Vorgaben bei Immissionsschutzgesetz – Luft (IG-L)

	Erledigung der Maßnahme durch	Auswirkung der Maßnahme auf
Bund	Leadmanagement bei der Setzung von gesetzlichen Vorgaben, Förderprogrammen und öffentlicher Auftragsvergabe, der BMIMI II/7 und IVVS 3, ASFINAG	Beitrag zur Erreichung von EU-Klimazielen
EU	Normen und Emissionsbestimmungen, Öffentliche Auftragsvergabe und Beihilfen	Verbesserte Wettbewerbsfähigkeit bei der Dekarbonisierung
Interessensvertreter	<ul style="list-style-type: none"> • Beratung, Brancheneinbindung, Kommunikation • Bewusstseinsbildung bei Unternehmen • Geschäftsstelle Bau der Bundesinnung Bau und des Fachverbandes der Bauindustrie, • Fachverband der Fahrzeugindustrie • Fachverband Metalltechnische Industrie • Bundessparte Industrie • Sozialpartner 	Unterstützung der Wirtschaft bei der Dekarbonisierung
Verbände, Vereine	Einbindung bei Standards & Akzeptanzthemen	Mehr Umweltschutz
Logistik- und Transportwirtschaft	Umsetzung effizienter Baustellenlogistik, Zeitfenster & Routensteuerung	Weniger Leerfahrten, niedrigere Kosten und planbarer Einsatz
Verladende Wirtschaft	Umstellung auf koordinierte Anlieferungen, Nutzung digitaler Prozesse, Beteiligung an der Kreislaufwirtschaft	Effiziente Abläufe, geringere Wartezeiten und Wettbewerbsvorteile
Bevölkerung		Bessere Lebensqualität durch weniger Umweltbelastung
Sonstige (Maschinenbau, Bauwirtschaft)	Entwicklung und Bereitstellung von emissionsarmen Maschinen	Bessere Wettbewerbsfähigkeit von österreichischen Herstellern, die emissionsfreie Baumaschinen herstellen, bzw. der österreichischen Bauwirtschaft, die Dekarbonisierung „kann“

Bewertung

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

Quellen und weiterführende Informationen

- [Aktionsplan für nachhaltige öffentliche Beschaffung \(NaBe\)](#)
- [Klimafreundliches Bauen » CO₂-neutraler Bautrup in Wien](#)
- [Kreislaufwirtschaft: Mini-Ziegel aus U2-Erdaushub - Wiener Linien](#)
- [Wien–Penzing: CO₂-neutrale Baustelle \(Stadt Wien + PORR + TU Wien\):](#)
- [Energieforum Österreich – Demonstrationsprojekt „CO₂-neutrale Baustelle“:](#)
- **Baustellenlogistik:** [Nachhaltige Logistik 2030 + Niederösterreich-Wien](#)
- [Richtlinie für umweltfreundliche Baustellenabwicklung der Stadt Wien \(Ökokauf, MA 48\)](#)
- RVS Arbeitspapier Nr. 38 – Leitfaden für die nachhaltige, recyclinggerechte Ausschreibung: Dieses aktuelle Dokument (Stand November 2024) unterstützt Auftraggeber dabei, Kreislaufwirtschaft, Klimarelevanz und ökologisch vorteilhafte Regelungen bereits in die Ausschreibung von Bauleistungen zu integrieren.
- [maxE – Ladeinfrastruktur für maximale Elektrifizierung auf Baustellen](#) (Oberösterreichische Wirtschaftsagentur)
- [TIWAG-Kraftwerksbaustelle Imst-Haiming: CO₂-freie Baustellenabwicklung auf einer Großbaustelle](#)
- Oslo: [Guideline for Zero Emission Construction Sites](#) und [The making of zero-emission construction sites](#)
- [Sustainable Procurement Plattform:](#) Ein Factsheet der „Big Buyers Initiative“, in der Kopenhagen gemeinsam mit Städten wie Wien und Oslo an innovativen Beschaffungsansätzen für emissionsfreie Baumaschinen arbeitet

Unterstützung von Unternehmen, die die Emissionen ihrer Dienstleistungen auf Basis der Berechnungsmethode „Count Emissions EU“ ausweisen möchten

Ausgangslage / Problemaufriss / Status Quo

Im Rahmen der Initiative „Count Emissions EU“ wird eine EU-weit einheitliche Methodik zur Berechnung von Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor eingeführt. Unternehmen stehen aktuell vor der Herausforderung, diese komplexen Anforderungen (insbesondere ISO 14083:2023 sowie das Well-to-Wheel-Prinzip) ohne ausreichende praktische Hilfestellungen umzusetzen. Dies führt zu Unsicherheiten in der Anwendung sowie zu potenziell uneinheitlichen Ergebnissen.

Kurzbeschreibung der Maßnahme

Im Mittelpunkt dieser Maßnahme steht die gezielte Informationsweitergabe an österreichische Unternehmen bei der Vorbereitung auf die Anforderungen der bis spätestens Ende 2032 umzusetzenden „Count Emissions EU“-Verordnung. Der Fokus liegt zunächst auf praxisnahen Begleitangeboten: Durch Informationsveranstaltungen und Webinare werden relevante Stakeholder frühzeitig mit der Methodik vertraut gemacht und auf die künftige Nutzung der EU-Instrumente vorbereitet.

Ziel der Maßnahme

Ziel ist die Sicherstellung einer einheitlichen, transparenten und praxisnahen Anwendung der Emissionsberechnung in der Logistik, falls sich Unternehmen dafür entscheiden diese

auszuweisen. Dadurch werden Rechtssicherheit und Vergleichbarkeit erhöht sowie die Wettbewerbsfähigkeit der österreichischen Unternehmen nachhaltig gestärkt.

- Einheitliche Anwendung der Berechnungsmethodik
- Verbesserung der Datenqualität und Vergleichbarkeit
- Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit und Transparenz

Arbeitsschritte (Vorgehensweise, Meilensteine)

- Schritt 1: Analyse der EU-Vorgaben sowie der geplanten Datenbanken und Berechnungstools
- Schritt 2: Konzeption und Entwicklung bzw. Bereitstellung von Informationen
- Schritt 3: Kontaktaufnahme mit relevanten Stakeholdern (Interessensvertretungen, Verbände, Wirtschaft)
- Schritt 4: Durchführung von Veranstaltungen und/oder Webinaren zur breiten Informationsweitergabe
- Schritt 5: Evaluierung und allfällige Weiterentwicklung entsprechend der EU-Rahmenbedingungen

Verantwortliche Akteure und Zielgruppen

	Erledigung der Maßnahme durch	Auswirkung der Maßnahme auf
Politik / Verwaltung	BMIMI, BMWET (Akkreditierung Austria) und Umweltbundesamt	Einheitliche Umsetzung
Gemeinde	–	–
Bezirkshauptmannschaft	–	–
Land	Unterstützung bei regionaler Umsetzung	Unternehmen
Bund	BMIMI, BMWET (Akkreditierung Austria)	Wirtschaft
EU	EU-Kommission	Harmonisierung
Interessensvertreter	WKO, IV, ZV	Mitgliedsunternehmen
Verbände, Vereine	BVL, VNL	Logistikbranche
Logistik- und Transportwirtschaft	Umsetzung	Wettbewerbsvorteile

	Erledigung der Maßnahme durch	Auswirkung der Maßnahme auf
Verladende Wirtschaft	Anwendung	Transparenz
Bevölkerung	–	Klimaschutz
Sonstige	Forschungseinrichtungen	Methodische Weiterentwicklung

Bewertung

Dimension	Einschätzung	Anmerkungen
Wettbewerbsfähigkeit	Leicht Positiv	Einheitliche Standards schaffen Fairness
Standortattraktivität	Leicht Positiv	Stärkung des Logistikstandorts
Ökonomische Nachhaltigkeit	Neutral	–
Soziale Nachhaltigkeit	Neutral	–
Ökologische Nachhaltigkeit	Positiv	Grundlage für Emissionsreduktion
Umsetzungsgeschwindigkeit	Rasch	Abhängig von EU-Vorgaben
Investitionskosten	niedrig	–
Laufende Kosten	Mittel	Wartung und Schulung

Quellen und weiterführende Informationen

Count Emissions EU, ISO 14083:2023, Europäische Kommission

Sonstige Anmerkungen zur Maßnahme

Eine frühzeitige Umsetzung ist essenziell, um Unternehmen ausreichend Vorbereitungszeit zur Anpassung an die EU-Vorgaben zu geben.

Anreize für nachhaltige Last-Mile-Projekte schaffen

Ausgangslage / Problemaufriss / Status Quo

Die letzte Meile ist eine der größten Herausforderungen moderner Stadtentwicklung und Logistik. Steigende Paketmengen, wachsender E-Commerce und veränderte Konsumgewohnheiten führen zu mehr Lieferverkehr, höheren Emissionen und zunehmendem Flächendruck. Gleichzeitig stoßen Zustelldienste an operative und wirtschaftliche Kapazitätsgrenzen. Fehlende Konsolidierung, parallele Einzellösungen unterschiedlicher Anbieter und ineffiziente Hauszustellung verschärfen das Problem zusätzlich.

Städte, Gemeinden und die Logistikbranche brauchen daher dringend neue, koordinierte Ansätze, welche rechtlich verankert, technisch interoperabel, sozial, nachhaltig und ökonomisch wirksam sind.

Ein konkreter Ansatz, der im Rahmen dieses Maßnahmenvorschlags exemplarisch hervorgehoben werden kann, sind offene, betreiberunabhängige Paketbox-Infrastrukturen, sogenannte White-Label-Paketboxen. Die Maßnahme etabliert die Initiative „White Label Last Mile City Logistik“ und baut ausdrücklich auf dem bestehenden BMIMI-Leitfaden für White-Label-Paketboxen² auf.

Zentrale Elemente:

- gesetzliche Grundlage schaffen: GWRG-Novelle zur Einführung eines neuen Adresstyps (z. B. „BX“)
- diskriminierungsfrei zugängliche, interoperable Paketbox-Infrastruktur entwickeln
- technische Standards (APIs, Datenformate, Öffnungs-/Schließsysteme) auf Basis des BMK/BMIMI-Leitfadens implementieren

² Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur (BMIMI). White Label Paketboxen. Abgerufen am 20.04.2026 von bmimi.gv.at/themen/mobilitaet/transport/gueterverkehrslogistik/publikationen/white-label-paketboxen.html

- White-Label-Standorte ausbauen (ÖV-Knoten, Park&Ride, Mikrodepots, Soziale Infrastruktur, Quartiere/Wohnanlagen/Bürogebäude, Peripherie)
- Handbuch / Studie aktualisieren und erweitern (basierend auf BMK/BMIMI)
- Plattformlösungen wie „Nextbox“ verbreiten (ein Zugang zu Boxen mehrerer Anbieter)
- Integration in City-Logistik- und Sulp-Konzepte der Städte

Damit entstehen adressierbare, systemische Übergabepunkte statt paralleler Einzellösungen.

Gleichzeitig entstehen neue Anforderungen:

- Städte benötigen effiziente, emissionsarme Zustelllogistik
- Wohngebiete und Innenstädte stehen unter hohem Flächendruck
- Haushaltszustellung ist ineffizient, fehleranfällig und teuer
- Unterschiedliche KEP-Anbieter betreiben parallele, geschlossene Boxensysteme, was Ineffizienzen verstärkt
- Fehlende Konsolidierung führt zu mehrfachen Anfahrten desselben Gebietes und erhöhten Verkehrsspitzen.

White-Label-Paketboxen – also offene, betreiberunabhängige Zustellpunkte – sind laut dem BMIMI-Leitfaden ein vielversprechender Ansatz, um gebündelte, nutzeroffene Zustellinfrastruktur aufzubauen. Dieser Leitfaden aus dem Jahr 2022 bildet deshalb eine wichtige Grundlage für die Maßnahme.

Aktuell fehlen jedoch:

- Adressierbarkeit im GWRG → Paketboxen können nicht als reguläre Zustelladressen geführt werden
- technische Interoperabilität zwischen Boxsystemen
- einheitliche Genehmigungs- und Standortregeln
- regulatorische Verankerung als diskriminierungsfrei zugängliche Infrastruktur
- koordiniertes Vorgehen über Verwaltungsebenen
- Integration in bestehende Smart-City-Infrastrukturen
- ein abgestimmtes Flächenmanagement zwischen Stadt, Immobilienwirtschaft und Logistikdienstleistern

- Regeln für faire Kostenteilung zwischen KEP-Diensten – derzeit verhindert Wettbewerb oft gemeinschaftliche Nutzung

White-Label-Paketboxen sind damit noch kein vollwertiger Bestandteil der öffentlichen Zustellinfrastruktur, obwohl bereits >1.400 Stationen bestehen.

Kurzbeschreibung der Maßnahme

Die Maßnahme schafft einen Rahmen zur Förderung innovativer, nachhaltiger Lösungen für die Logistik auf der letzten Meile. Ziel ist es, Städte, Gemeinden, Wirtschaft und Logistikdienstleister dabei zu unterstützen, effiziente, emissionsarme und flächenschonende Zustellinfrastrukturen zu entwickeln und umzusetzen.

Ziel der Maßnahme

- Reduktion von Zustellfahrten durch Bündelung
- Verringerung von Fehl- und Wiederholungszustellungen
- bessere Planbarkeit und Zustellqualität
- effizientere Auslastung von Transportkapazitäten (weniger Mehrfachanfahrten)
- mögliche Entlastung von Verkehrsspitzen durch gesteuerte Zustellfenster
- effizientere Retourenabwicklung durch zentrale Abgabepunkte
- potenzielle Reduktion von CO₂-Emissionen, Energieverbrauch und Lärm (abhängig von Nutzung)
- mögliche Verringerung des Verkehrsaufkommens durch gebündelte Zustellungen
- Einbindung in bestehende Klimastrategien (E-Mobilität, Mikrodepots, ÖV-Anbindung)
- Einordnung als ergänzende Logistikinfrastruktur in der Stadt- und Raumplanung
- bessere Flächennutzung und Vermeidung paralleler Zustellstrukturen
- Schaffung verlässlicher, standardisierter Übergabepunkte
- stärkere Integration der Last-Mile-Logistik in kommunale Planung
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität durch weniger Lieferverkehr und Lärm
- mögliche Kosteneffekte für Logistik und Wirtschaft
- verbesserte Planbarkeit und Arbeitsbedingungen in der Zustellung
- diskriminierungsfreier Zugang zur Infrastruktur
- Berücksichtigung unterschiedlicher Nutzerbedürfnisse, insbesondere bei alternativen Zustellanforderungen

Arbeitsschritte (Vorgehensweise, Meilensteine)

Schritt 1: Aufbau auf dem bestehenden BMK/BMIMI-Leitfaden

- Leitfaden analysieren und für Bundesländer/Gemeinden operationalisieren
- Ergänzung um adressierungs- und governancebezogene Kapitel
- Erstellung eines „Anwendungsleitfadens 2.0“

Schritt 2: GWRG-Novelle (Adressierbarkeit schaffen)

- Einführung eines eigenen Adresstyps „BX – Paketbox“
- Eintragung von White-Label-Boxen ins Gebäude- und Wohnungsregister
- definierte rechtliche Kategorie: „diskriminierungsfrei zugängliche Infrastruktur“
- Adressierbarkeit = zentraler Hebel, damit Boxen im System wie echte Lieferadressen funktionieren.

Schritt 3: Technische Standards & Interoperabilität

- einheitliche APIs & Datenformate (gemäß Leitfadenempfehlungen)
- verbindliche Mindeststandards für Boxen (Zugangsrechte, digitale Integration, Sicherheit)
- Verhinderung proprietärer Insellösungen

Schritt 4: Förder- & Unterstützungsprogramme

- Förderung für Boxeninstallationen, Softwareintegration, Energieversorgung
- Unterstützung für Gemeinden als Standortgeber
- Innovationsförderung für Startups und White-Label-Plattformen (z. B. Nextbox³)

Schritt 5: Umsetzung und Skalierung

- Ausbau an ÖV-Knoten, Park&Ride, Quartiere/Wohnanlagen/Bürogebäude, Peripherie
- Einrichtung regionaler Logistik-Hotspots mit Mikrodepots
- schrittweise Ausweitung auf ländliche Räume

³ <https://www.nextbox.at/>

Schritt 6: Dialogmaßnahmen

- Gemeindefworkshops, ÖROK-Einbindung
- Branchenrunden (KEP-Dienste, Handel, eCommerce)
- Bevölkerungskommunikation

Schritt 7: Monitoring und Weiterentwicklung

- KPIs: CO₂-Reduktion, Fahrtenreduktion, Auslastung, Nutzungsquote
- jährliche Evaluierung
- dynamische Weiterentwicklung des Leitfadens

Verantwortliche Akteure und Zielgruppen

	Erledigung der Maßnahme durch	Auswirkung der Maßnahme auf
Politik / Verwaltung	Entwicklung von Rahmenbedingungen, GWRG-Novelle, technische Standards, Nutzung des bestehenden Leitfadens White-Label-Paketboxen als Grundlage	Beitrag zu Klimazielen, weniger Verkehr, strukturierte Last-Mile-Infrastruktur
Gemeinde	Standortbereitstellung, Genehmigungen, Integration in Stadtentwicklung	Weniger Verkehr, höherer Flächennutzungsgrad, Entlastung im Straßenraum
Bezirkshauptmannschaft	Verwaltungs- und Genehmigungsprozesse	Beschleunigte Umsetzung, einheitliche Anwendung
Land	Raumordnung, Förderprogramme, regionale Koordination	Verbesserte Versorgungssicherheit, effizientere Logistikräume
Bund	Siehe oben!	-
EU	Harmonisierung technischer Standards, Wettbewerbsvorgaben	Interoperabilität, faire Marktbedingungen
Interessensvertreter	Sozialpartner für Kommunikation, Branchenmoderation, Unterstützung KMU	Effizienzsteigerung und Kostenvorteile
Verbände, Vereine	Einbindung in Awareness- und Dialogmaßnahmen	Mehr Akzeptanz, soziale Vorteile
Logistik- und Transportwirtschaft	KEP-Dienste: Integration in White-Label-Systeme; Nutzung adressierbarer Paketboxen	Kostensenkung; Effizienzgewinne; weniger Leerfahrten

	Erledigung der Maßnahme durch	Auswirkung der Maßnahme auf
Verladende Wirtschaft	Nutzung offener Übergabepunkte; Integration in E-Commerce-Systeme	Zuverlässige Zustellung; geringere Lieferkosten
Bevölkerung	Nutzung der Boxen als Zustellung und Retouren; Übergabe, Aufbewahrung;	Weniger Verkehr; flexible 24/7 Abholung; höhere Servicequalität
Sonstige	<ul style="list-style-type: none"> • Forschung, Universitäten, Infrastrukturbetreiber: Studien, Weiterentwicklung Standards, Monitoring • Wiener Stadtwerke: Erfahrungswerte durch Nextbox; Betrieb offener Systeme, Plattformintegration; Standortbereitstellung • Start-Ups/Technologiedienstleister: Entwicklung technischer Lösungen, Interoperabilität; Plattformen 	<ul style="list-style-type: none"> • Evidenzbasierte Planung; Skalierbarkeit • Synergien zwischen Mobilität, Energie, • Logistik; effiziente städtische Infrastruktur • Neue Geschäftsmodelle, Innovation

Bewertung

Dimension	Einschätzung	Anmerkungen
Wettbewerbsfähigkeit	Leicht Positiv	–
Standortattraktivität	Positiv	–
Ökonomische Nachhaltigkeit	Leicht Positiv	–
Soziale Nachhaltigkeit	Leicht Positiv	–
Ökologische Nachhaltigkeit	Positiv	–
Umsetzungsgeschwindigkeit	mittel	–
Investitionskosten	Mittel	–
Laufende Kosten	Mittel	–

Quellen und weiterführende Informationen

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

Schaffung der Position eines:einer „City-Logistik-Koordinator:in“

Ausgangslage / Problemaufriss / Status Quo

Städtische Logistikprozesse sind heute über viele Abteilungen, Betriebe und externe Akteursgruppen verteilt. Dadurch entstehen:

- fehlende Abstimmung zwischen Logistikprojekten
- ungenutzte Synergiepotenziale
- Doppelstrukturen und parallele Maßnahmen
- ineffiziente Prozesse im Wirtschafts- und Lieferverkehr
- Verzögerungen bei nachhaltigen Transformationsprojekten
- Unklare Verantwortlichkeiten und Rollen. Des Öfteren ist unklar, wer entscheidet, wer steuert und wer lediglich informiert wird.
- Fehlende Integration in politische Entscheidungsprozesse, denn Logistik wird häufig nicht früh genug in Stadtplanung, Mobilitätskonzepte oder Klimastrategien eingebunden

Gleichzeitig steigt der Druck durch Klimaziele, Flächenknappheit, steigende Paketmengen, neue Logistikarten (E-Commerce, Mikrodepots) und die Notwendigkeit koordinierter städtischer Planungsprozesse. Eine zentrale Koordinationsfunktion existiert häufig nicht oder nur fragmentiert.

Kurzbeschreibung der Maßnahme

Einrichtung einer zentralen City-Logistik-Koordinator:innenstelle innerhalb städtischer Unternehmen oder Verwaltung, die:

- Logistik-Akteursgruppen vernetzt
- Synergien identifiziert und hebt
- nachhaltige Transformation von Unternehmen begleitet
- datenbasierte Entscheidungen unterstützt

- als zentrale Ansprech- und Koordinationsstelle dient
- Schnittstelle zwischen Stadtverwaltung, Wirtschaft, Logistikbranche, Versorgungsbetriebe und laufenden/future Logistikprojekten bildet
- Diese Stelle kann als Fachbereich, Stabsstelle oder koordinierende Einheit organisiert sein.
- Kommunikation & Change-Management: Aufbau und Pflege einer Kommunikationsstrategie (interne & externe Stakeholder) z.B. Moderation von Workshops, Runden Tischen und Beteiligungsformaten
- Risikomanagement Identifikation möglicher Konflikte, Engpässe und Zielkonflikte zwischen Stakeholdern

Ziel der Maßnahme

- Professionalisierung urbaner Logistikprozesse
- Koordination statt Parallelstrukturen
- Beschleunigung städtischer Logistikinnovationen
- Erhöhung der Effizienz durch Synergien & bündeln von Wissen
- Verbesserung des Wirtschaftsverkehrs durch zentrale Steuerung
- Unterstützung nachhaltiger Transformation (E-Logistik, Mikrodepots, City-Hubs)
- Förderung gemeinsamer White-Label-Infrastrukturen:
z. B. White-Label-Boxen, Mikrodepots, Sammelzonen, Ladeinfrastruktur, die von mehreren Logistikunternehmen gemeinsam genutzt werden können.
- Reduktion des Lieferverkehrs durch Konsolidierung & Shared Use:
zentrale Koordination ermöglicht & geteilte Nutzung von Flächen und Boxensystemen, dadurch weniger Fahrten und weniger Stopp-Dichte.
- Stärkung digitaler Interoperabilität z. B. offene Standards für White-Label-Boxen, digitale Zugangssysteme, Buchungsplattformen für Lieferzonen.

Arbeitsschritte (Vorgehensweise, Meilensteine)

- Schritt 1: Definition der organisatorischen Verankerung (Versorgungsbetriebe, Stadtverwaltung, Wirtschaftsservice)
- Schritt 2: Aufgabenprofil erstellen (Vernetzung, Datenkoordination, Projektsteuerung)
- Schritt 3: Aufbau eines Akteursnetzwerks (Logistik, Handel, Verkehr, Stadtplanung)
- Schritt 4: Einrichtung eines regelmäßigen Logistik-Boards / Runden Tisches

- Schritt 5: Startphase mit Fokus auf Analyse, Quick-Wins & Synergieprojekten
- Schritt 6: Aufbau einer digitalen Wissens-/Projektplattform

Verantwortliche Akteure und Zielgruppen

	Erledigung der Maßnahme durch	Auswirkung der Maßnahme auf
Politik / Verwaltung	Einrichtung und Mandatierung der Koordinationsstelle	Bessere Steuerung, weniger Doppelstrukturen; Effizienzhebung
Gemeinde	Zusammenarbeit; Datenbereitstellung	Effizientere städtische Logistikprozesse
Bezirkshauptmannschaft	–	–
Land	Ggf. Förderungen, strategische Begleitung	Harmonisierung regionaler Logistikstrategien
Bund	–	–
EU	–	–
Interessensvertreter	Kooperation und Wissensaustausch	Bessere Einbindung der Wirtschaft
Verbände, Vereine	Stakeholder-Dialog	Höhere Akzeptanz nachhaltiger Logistikmaßnahmen
Logistik- und Transportwirtschaft	Einbindung in Abstimmungsprozesse	Effizientere Abläufe, weniger Konflikte
Verladende Wirtschaft	Kooperation, Datenbereitstellung	Bessere Planbarkeit und Wirtschaftlichkeit
Bevölkerung	–	–
Sonstige	–	–

Bewertung

Dimension	Einschätzung	Anmerkungen
Wettbewerbsfähigkeit	Neutral	–
Standortattraktivität	Leicht Positiv	–
Ökonomische Nachhaltigkeit	Neutral	–
Soziale Nachhaltigkeit	Neutral	–
Ökologische Nachhaltigkeit	Leicht Positiv	–
Umsetzungsgeschwindigkeit	Rasch	–

Dimension	Einschätzung	Anmerkungen
Investitionskosten	niedrig	–
Laufende Kosten	Mittel	–

Sonstige Anmerkungen zur Maßnahme

- Sehr kostengünstige Maßnahme (geringe Personalkosten, hoher Hebeleffekt)
- International bewährtes Modell (z. B. City-Logistics-Manager in NL, SE, UK)

Die Maßnahme entfaltet ihre Wirkung insbesondere dann besonders gut, wenn sie in bestehende bzw. parallel laufende Strategien und Planungsprozesse wie City-Logistik-Ansätze, White-Label-Infrastrukturkonzepte, Baustellenlogistikstrategien oder Sulp-Prozesse eingebettet wird.

Nach aktuellem Kenntnisstand bestehen in einzelnen Städten bereits Ansätze bzw. Funktionen zur Koordination urbaner Logistik, jedoch fehlt bislang ein systematischer Überblick sowie eine österreichweit einheitliche institutionelle Verankerung auf kommunaler Ebene. Bestehende Logistikkordinationsfunktionen sind zudem häufig projekt- oder organisationsbezogen (z. B. in Unternehmen, Bauprojekten oder spezifischen Initiativen) und adressieren nur eingeschränkt eine gesamtstädtische Steuerung. Die gezielte Etablierung bzw. Weiterentwicklung einer solchen Funktion würde daher einen wichtigen Beitrag zur Professionalisierung und strategischen Steuerung urbaner Logistik leisten.

- Schnelle Umsetzbarkeit: kann kurzfristig eingerichtet werden (Personalressource + Mandat), ohne strukturelle Großreformen
- Bietet sofortigen Nutzen, selbst bevor große Infrastrukturmaßnahmen starten
- Verbesserung der öffentlichen Wahrnehmung und Stakeholder-Beziehungen
- Signalisiert aktive Gestaltung des Wirtschafts- und Lieferverkehrs
- Stärkt die Beziehung zu Unternehmen, Logistikern und Bürger:innen

Format zur Sichtbarmachung bestehender Informationsangebote im Bereich nachhaltiger Logistik

Ausgangslage / Problemaufriss / Status Quo

Im Bereich nachhaltiger Logistik existiert bereits eine Vielzahl an Informations- und Unterstützungsangeboten, wie z. B. Beratungsleistungen, Leitfäden, Workshops, Schulungen, Förderinformationen und Best-Practice-Beispiele. Diese Angebote werden von unterschiedlichen Mitwirkenden bereitgestellt (öffentliche Stellen, Forschungseinrichtungen, Netzwerke, Plattformen, Verbände).

Derzeit sind diese Informationen jedoch fragmentiert, thematisch verstreut und für Unternehmen – insbesondere KMU – nur schwer auffindbar und überschaubar. Es fehlt ein zentraler, strukturierter Zugang, der bestehende Angebote bündelt, vergleichbar macht und zielgruppengerecht darstellt. In der Folge bleiben vorhandene Unterstützungsleistungen oft ungenutzt, obwohl sie einen wichtigen Beitrag zur Transformation hin zu einer nachhaltigeren Logistik leisten könnten.

Ziel ist die Entwicklung eines strukturierten Formats zur Sichtbarmachung und Bündelung bestehender Informationsangebote im Bereich nachhaltiger Logistik. Dazu werden vorhandene Beratungsleistungen, Leitfäden, Workshop-Angebote und -Unterlagen, Schulungs- und weitere Informations- und Unterstützungsangebote systematisch recherchiert, aufbereitet und in einem zentralen Überblick dargestellt. Bedeutend sind in weiterer Folge die Veröffentlichung und Kommunikation der „Sammlung“, um sie zu verbreiten.

Die Umsetzung kann auf einer bestehenden Plattform (z. B. Dachmarke AUSTRIAN⁴ LOGISTICS oder RETrans⁵) oder alternativ auf einer gespiegelten bzw. erweiterten Plattform mit explizitem Fokus auf Wirtschaft und Unternehmen erfolgen.

Kurzbeschreibung der Maßnahme

Im Bereich nachhaltiger Logistik bestehen bereits zahlreiche wertvolle Unterstützungsangebote, erreichen diese ihre Zielgruppen oft nicht ausreichend. Um diesem Umstand entgegenzuwirken, wird ein strukturiertes Format entwickelt, das bestehende Angebote bündelt und übersichtlich zugänglich macht.

Ziel der Maßnahme

Ziel der Maßnahme ist es, die Zugänglichkeit, Transparenz und Nutzung bestehender Informations- und Unterstützungsangebote zur nachhaltigen Logistik deutlich zu erhöhen. Unternehmen sollen niedrigschwellig, bedarfsorientiert und praxisnah passende Angebote finden können, um nachhaltige Logistikhösungen umzusetzen und Transformationsprozesse aktiv voranzutreiben.

Langfristig trägt die Maßnahme zur Stärkung nachhaltiger Logistikpraktiken, zur Bewusstseinsbildung sowie zur Effizienzsteigerung bestehender Förder- und Beratungsstrukturen bei.

Arbeitsschritte (Vorgehensweise, Meilensteine)

- Schritt 1: Bestandsaufnahme und Recherche
- Schritt 2: Strukturierung und Konzeption des Formats
- Schritt 3: Aufbereitung des Formats
- Schritt 4: Veröffentlichung und Kommunikation
- (Schritt 5: Weiterentwicklung und Pflege)

⁴ <https://www.austrianlogistics.at/>

⁵ <https://www.retrans.at/de/>

Verantwortliche Akteure und Zielgruppen

	Erledigung der Maßnahme durch	Auswirkung der Maßnahme auf
Politik / Verwaltung	–	–
Gemeinde	–	–
Bezirkshauptmannschaft	–	–
Land	–	–
Bund	BMIMI	Bessere Amortisierung und Nutzung bereits in der Vergangenheit aufgewandter Fördermittel
EU	EU	Bessere Amortisierung und Nutzung bereits in der Vergangenheit aufgewandter Fördermittel
Interessensvertreter	Sozialpartner, IV	Möglichkeit zur Positionierung mit eigenen Materialien
Verbände, Vereine	BVL, VNL, ZV	Möglichkeit zur Positionierung mit eigenen Materialien
Logistik- und Transportwirtschaft	–	Bessere Informationsbasis für interne Weiterbildungen; bessere Wissensbasis über Nachhaltigkeitsaspekte
Verladende Wirtschaft	–	Bessere Informationsbasis für interne Weiterbildungen; bessere Wissensbasis über Nachhaltigkeitsaspekte
Bevölkerung	–	Mehr Bewusstsein für nachhaltige Logistik
Sonstige	Fachhochschulen, Universitäten	–

Bewertung

Dimension	Einschätzung	Anmerkungen
Wettbewerbsfähigkeit	Neutral	Das Format macht vorhandene Angebote sichtbar und erleichtert Unternehmen die Orientierung, ohne selbst unmittelbare Wirkungen auf Wettbewerb, Standort oder Nachhaltigkeitskennzahlen auszulösen
Standortattraktivität	Neutral	–
Ökonomische Nachhaltigkeit	Neutral	–
Soziale Nachhaltigkeit	Leicht positiv	Die wirksamen Effekte entstehen erst, wenn Nutzer die gefundenen Angebote tatsächlich in Projekte übersetzen.
Ökologische Nachhaltigkeit	Neutral	–
Umsetzungsgeschwindigkeit	rasch	Schnell umsetzbare Maßnahme um bestehende Angebote effektiv zu sammeln und zu nutzen und doppelten Entwicklungsaufwand zu vermeiden.
Investitionskosten	Niedrig	Die Maßnahme verursacht geringe Investitionskosten.
Laufende Kosten	niedrig	Die Maßnahme verursacht geringe laufende Kosten.

Quellen und weiterführende Informationen

- [AUSTRIAN LOGISTICS](#)
- [RETrans](#)

Rückführlogistik von kritischen Stoffströmen im Sinne der Kreislaufwirtschaft

Ausgangslage / Problemaufriss / Status Quo

Die Kreislaufwirtschaft gewinnt in Österreich und in Europa zunehmend an Bedeutung, doch aus logistischer Sicht wird die Rückführlogistik im Diskurs bislang zu wenig berücksichtigt.

Bestehende Ansätze sind vorhanden, aber noch wenig bekannt und wenig skaliert. Besonderes Potenzial besteht für nicht zeitkritische Transporte auf der Schiene oder in der Binnenschifffahrt. Mit der Maßnahme Baustellenlogistik können außerdem Synergieeffekte realisiert werden.

Kurzbeschreibung der Maßnahme

Sammlung und Evaluierung von Konzepten und Best Practices für den effizienten Transport von Abfällen und Wertstoffen

Ziel der Maßnahme

- Systematische Erfassung und Evaluierung von Konzepten und Best Practices für den effizienten, nachhaltigen Transport von Abfällen und Wertstoffen.
- Identifikation besonderer Potenziale für nicht zeitkritische Transporte zum Beispiel auf der Schiene und den Binnenwasserstraßen.
- Schaffung einer strukturierten Grundlage für weiterführende Maßnahmen z. B. Pilotprojekte
- Schließung der Lücke zwischen Kreislaufwirtschafts-Diskurs und logistischer Praxis.
- Aufbau auf nationalem Know-how in der Kreislauflogistik.

Arbeitsschritte (Vorgehensweise, Meilensteine)

- Relevante Stoffströme identifizieren, festlegen und priorisieren
- Evaluierung bestehender regulatorischer Verpflichtungen
- Ist-Situation der Rückführlogistik analysieren
- Wichtige Stakeholder einbinden
- Sammel- und Transportkonzepte entwickeln
- Konzepte nach klaren Kriterien bewerten und Empfehlungen ableiten
- Erarbeitung von Handlungsempfehlungen

Verantwortliche Akteure und Zielgruppen

	Erledigung der Maßnahme durch	Auswirkung der Maßnahme auf
Politik / Verwaltung	BMIMI, BMLUK, Umweltbundesamt	Schaffung einer evidenzbasierten Grundlage für politische Entscheidungen im Bereich Kreislaufwirtschaft und Transportlogistik und Stärkung der nationalen Kreislaufwirtschaftsstrategie
Gemeinde	–	–
Bezirkshauptmannschaft	–	–
Land	–	Unterstützung landesweiter Klimaziele durch effizientere Transportlösungen im Wertstoffkreislauf.
Bund	–	–
EU	–	Positiver Beitrag zu EU-Vorgaben im Bereich Kreislaufwirtschaft, Emissionsreduktion und kritische Rohstoffe.
Interessensvertreter	Sozialpartner (WKÖ, AK, ÖGB)	Einbindung in strukturierten Abstimmungsprozess
Verbände, Vereine	<ul style="list-style-type: none"> • Verband Österreichischer Entsorgungsbetriebe (VOEB) • Fachverband Entsorgungs- und Ressourcenmanagement 	Erhöhte Sichtbarkeit von Branchenlösungen
Logistik- und Transportwirtschaft	<ul style="list-style-type: none"> • Speditionen • Bahnlogistik • Transportplattformen 	Direkte Kostenreduktion durch optimierte Transportketten; Erschließung neuer

	Erledigung der Maßnahme durch	Auswirkung der Maßnahme auf
	<ul style="list-style-type: none"> • Binnenschifffahrtsakteure • Häfen und Terminals 	Geschäftsmodelle in der Kreislauflogistik
Verladende Wirtschaft	–	–
Bevölkerung	–	–
Sonstige	<ul style="list-style-type: none"> • Forschungseinrichtungen • Beratungskonsortium • Bauunternehmen • Altstoff Recycling Austria, • Verband Österreichischer • Entsorgungsbetriebe 	–

Bewertung

Dimension	Einschätzung	Anmerkungen
Wettbewerbsfähigkeit	Leicht positiv	Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit durch Aufbau von Know-how und effiziente Nutzung bestehender Stoffströme.
Standortattraktivität	Neutral	Wenn bestehende Stoffströme und Best Practices effizient genutzt werden können; stärkt Wettbewerbsfähigkeit und Kreislaufwirtschaft bei moderatem Umsetzungsaufwand
Ökonomische Nachhaltigkeit	Neutral	Ökonomische Nachhaltigkeit ist überwiegend neutral, da sie eher eine Grundfunktion der Kreislaufwirtschaft als ein Wettbewerbsfaktor ist.
Soziale Nachhaltigkeit	Neutral	–
Ökologische Nachhaltigkeit	Positiv	Die Rückführlogistik kritischer Stoffströme wirkt ökologisch klar positiv, da Wertstoffe effizienter zurückgeführt und Emissionen reduziert werden.
Umsetzungsgeschwindigkeit	mittel	Die Umsetzung ist mittelaufwendig und erfordert mittelgroße Investitions- und laufende Kosten für

Dimension	Einschätzung	Anmerkungen
		Sammelstrukturen, Prozesse und Transportlogistik.
Investitionskosten	Mittel	–
Laufende Kosten	Mittel	–

Quellen und weiterführende Informationen

- bmluk.gv.at/service/publikationen/klima-und-umwelt/betriebliche-anwendungsfelder-der-kreislaufwirtschaft-in-der-produktion.html
- bmluk.gv.at/themen/klima-und-umwelt/abfall-und-kreislaufwirtschaft/kreislaufwirtschaft/kreislaufwirtschaftsstrategie.html
- oesterreich.gv.at/de/themen/bauen_und_wohnen/abfall/1/Seite.3790060
- parlament.gv.at/gegenstand/XXVII/ME/117

Sonstige Anmerkungen zur Maßnahme

Die Maßnahme ist als niederschwelliger erster Schritt konzipiert: Die Erstellung einer Konzept- und Best-Practice-Sammlung schafft die Wissensgrundlage, auf der anschließend rasch konkrete Pilotanwendungen aufgebaut werden können. Für erschließende Umsetzungsschritte empfiehlt sich eine Abstimmung mit der zuständigen Stelle des AWGs.

Erhebung des österreichischen Wirtschaftsverkehrs

Ausgangslage / Problemaufriss / Status Quo

Zu Wirtschaftsverkehren in Österreich existieren bereits verschiedene Datenquellen, etwa von Statistik Austria. Diese decken jedoch nicht alle relevanten Aspekte ab und basieren auf unterschiedlichen Definitionen und Erhebungsmethoden. Insbesondere für die Planung zur Umstellung auf elektrisch betriebene Fahrzeuge bedarf es zusätzlicher Daten, insbesondere aus nicht-verkehrlichen Bereichen, wie dem Stromnetz und dessen Kapazitäten.

Ein mögliches Beispiel für eine nachgelagerte Maßnahme, die von einer solchen Datenbasis profitieren könnte, wäre etwa die Planung von Ladeinfrastruktur für gewerbliche Fahrzeuge, wobei dies nur eines von vielen denkbaren Anwendungsfeldern darstellt.

In Großstädten, insbesondere Wien, sind Logistikflächen bzw. Ladeflächen für die Nutzung von E-Mobilität für Unternehmen zu erschwinglichen Preisen nicht verfügbar. Gewerbliche Betriebe und Kleintransporteure sind aufgrund von Flächenverfügbarkeit und Kostenstrukturen zunehmend außerhalb großer Städte wie Wien angesiedelt, beliefern diese jedoch weiterhin als bedeutenden Absatzmarkt. Um diese Wirtschaftsverkehre auf E-Mobilität umzustellen, bedarf es als Grundvoraussetzung einer gesicherten Schnelllademöglichkeit in Wien. Zwar gibt es einige Schnellladeprojekte in Wien, aber keines der Projekte adressiert den Bedarf nach Mini-Hubs oder Ladeflächen für Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft, die ausschließlich diesen zur Nutzung vorbehalten sind. Kleintransporteure verfügen derzeit über keine Depotlademöglichkeit in Wien. Um die nötigen Projekte starten zu können, müssen im ersten Schritt die nötigen Bedarfe ermittelt werden. Dazu sollen im ersten Schritt die relevanten Wirtschaftsverkehre definiert und erhoben werden. Die Erhebung der Wirtschaftsverkehre soll dazu genutzt werden, um die nötigen Bedarfe besser ableiten zu können, beispielsweise welcher Bedarf an Energie für Schnellladestationen für die gewerbliche Wirtschaft besteht, welche Konsequenzen der Netzausbau hat, wo Schnellladestellen zu verteilen sind, und dgl.

Kurzbeschreibung der Maßnahme

Erhebung klar definierter Wirtschaftsverkehre auf Basis präziser Abgrenzungen sowie darauf aufbauend eine systematisch strukturierte Datenerfassung. Eine verbesserte Datenlage kann in weiterer Folge als fundierte Grundlage für unterschiedliche verkehrspolitische Fragestellungen dienen.

Ziel der Maßnahme

Um Schnellladestationen für bestimmte Wirtschaftsverkehre in Großstädten besser planen zu können, sollen genau definierte Wirtschaftsverkehre entlang bestimmter Routen erhoben werden. Die erhobenen Daten können dazu genutzt werden, um die nötigen Ladebedarfe besser abschätzen zu können (z.B. welcher Bedarf an Energie für Schnellladestationen an welchen Routen besteht, welche Konsequenzen der Netzausbau hat, wo Schnellladstellen zu verteilen sind, und dgl.).

Arbeitsschritte (Vorgehensweise, Meilensteine)

- Schritt 1: Definition des Begriffs Wirtschaftsverkehr und Abgrenzung relevanter Verkehrsarten anhand von Kriterien wie Fahrzeugtyp, Fahrleistung etc. Daraus ergeben sich Anforderungen an Stichprobe, Datenquellen und mögliche Einbindung externer Stellen.
- Schritt 2: Analyse von Fahrweiten, Tourenlängen, Standzeiten sowie Lade- und Energiemanagement. Potenzielle Standorte für Mini- oder Lade-Hubs können beispielweise datenbasiert aus den erhobenen Bewegungsmustern abgeleitet werden.
- Schritt 3: Definition von Erhebungsfrequenz, Stichprobe, Datenqualität und Belastbarkeit der Ergebnisse unter Berücksichtigung der geplanten Folgeanwendungen.
- Schritt 4: Durchführung der Datenerhebung und Prüfung rechtlicher und organisatorischer Rahmenbedingungen sowie möglicher Einbindung weiterer externer Stellen.

Verantwortliche Akteure und Zielgruppen

	Erledigung der Maßnahme durch	Auswirkung der Maßnahme auf
Politik / Verwaltung	BMIMI	–
Gemeinde	–	–
Bezirkshauptmannschaft	–	–
Land	–	–
Bund	BMIMI, II/7, II/1, II/5	–
EU	–	–
Interessensvertreter	WKÖ WKW, IV, ZVS	–
Verbände, Vereine	–	–
Logistik- und Transportwirtschaft	–	–
Verladende Wirtschaft	–	–
Bevölkerung	–	–
Sonstige	Fachhochschulen, Universitäten	–

Bewertung

Dimension	Einschätzung	Anmerkungen
Wettbewerbsfähigkeit	Leicht Positiv	–
Standortattraktivität	Neutral	–
Ökonomische Nachhaltigkeit	Neutral	–
Soziale Nachhaltigkeit	Neutral	–
Ökologische Nachhaltigkeit	Neutral	–
Umsetzungsgeschwindigkeit	Mittel	–
Investitionskosten	Mittel	–
Laufende Kosten	Mittel	–

Quellen und weiterführende Informationen

- [Verkehrsstatistik 2023](#)
- [statistik.at/statistiken/tourismus-und-verkehr/gueterverkehr/gueterverkehrsstrasse/verkehr-von-leichten-nutzfahrzeugen](https://www.statistik.at/statistiken/tourismus-und-verkehr/gueterverkehr/gueterverkehrsstrasse/verkehr-von-leichten-nutzfahrzeugen)
- [stele.at/rechner/](https://www.stele.at/rechner/)
- STELE Factsheet - Berechnung der Ladebedarfe im Güterverkehr in Österreich bis zum Jahr 2045 (12/2025)

Sonstige Anmerkungen zur Maßnahme

Die Maßnahme zielt grundsätzlich auf die Schaffung einer belastbaren und einheitlichen Datengrundlage für Wirtschaftsverkehre in Österreich ab. Die Elektrifizierung bzw. die Planung von Ladeinfrastruktur stellt dabei ein mögliches Anwendungsbeispiel dar, anhand dessen der Nutzen einer verbesserten Datenbasis veranschaulicht wird.

Uns ist bewusst, dass die Maßnahme derzeit in Teilen stark auf diesen Anwendungsfall ausgerichtet formuliert ist. Die konkrete Zielsetzung sowie mögliche Anwendungsbereiche der Datenerhebung bedürfen daher noch einer grundsätzlichen Diskussion und weiteren Abstimmung. Ziel bleibt eine breit nutzbare Datengrundlage für zukünftige verkehrs- und logistikpolitische Fragestellungen.

Skalierungsprogramme für emissionsarme Logistiklösungen

Ausgangslage / Problemaufriss / Status Quo

In den vergangenen Jahren wurden in Österreich zahlreiche Pilotprojekte zu emissionsarmen Logistiklösungen durchgeführt. Viele Projekte zeigen positive Ergebnisse, der Übergang in den Regelbetrieb erweist sich jedoch oft als schwierig.

Herausforderungen sind:

- Fehlende Skalierungsstrategien und wirtschaftlich Modelle
- Unzureichende technische und organisatorische Standardisierung
- Begrenzte Investitionskapazitäten insbesondere bei KMU
- Fehlende Koordinationsstrukturen

Damit bleiben erfolgreiche Ansätze oft isoliert und entfalten keine systemische Wirkung auf den österreichischen Logistiksektor.

Kurzbeschreibung der Maßnahme

Der Übergang von erfolgreichen Pilotprojekten in den Regelbetrieb stellt viele Unternehmen im Bereich emissionsarmer Logistik vor erhebliche Herausforderungen. Die Maßnahme setzt hier an und soll durch geeignete Unterstützungsangebote dazu beitragen, vielversprechende Ansätze schrittweise weiterzuentwickeln und eine breitere Anwendung zu starten.

Ziel der Maßnahme

Ziel der Maßnahme ist es, emissionsarme Logistiklösungen aus Pilotprojekten in den breiten operativen Einsatz zu bringen. Es verlangt nach einer strukturierten

Skalierungsarchitektur, die Unternehmen, Regionen und Technologieanbieter beim Übergang vom Pilotbetrieb in die Anwendung unterstützt.

- Identifikation skalierungsfähiger Projekte
- Aufbau eines Skalierungsprogramm
- Förderung von Investitions- und Kooperationsmodellen
- Transparente Dokumentation um Entscheidungsgrundlagen zu verbessern
- Stärkung der ökologischen Wettbewerbsfähigkeit

Arbeitsschritte (Vorgehensweise, Meilensteine)

- Schritt 1: Analyse und Erhebung aller relevanten Pilotprojekte
- Schritt 2: Definition von Skalierungsprozessen
- Schritt 3: Aufbau des begleitenden Skalierungsprogramms
- Schritt 4: Umsetzung eines Projekts in den Regelbetrieb
- Schritt 5: Monitoring
- Schritt 6: Kontinuierliche Aktualisierung der Entwicklung und der Projektstadien
- Schritt 7: Erweiterung mehrerer Projekte

Verantwortliche Akteure und Zielgruppen

	Erledigung der Maßnahme durch	Auswirkung der Maßnahme auf
Politik / Verwaltung	–	–
Gemeinde	–	Regionale Umsetzung, lokale Emissionsreduktion
Bezirkshauptmannschaft	–	–
Land	–	Regionale Umsetzung, lokale Emissionsreduktion
Bund	BMIMI	Stärkung des Innovations- und Nachhaltigkeitsstandorts Österreich
EU	–	–
Interessensvertreter	ZV	–
Verbände, Vereine	–	–
Logistik- und Transportwirtschaft	–	Zugang zu skalierbaren emissionsarmen Lösungen

	Erledigung der Maßnahme durch	Auswirkung der Maßnahme auf
Verladende Wirtschaft	–	–
Bevölkerung	–	–
Sonstige	Technologieanbieter Forschungseinrichtungen (FHs, Universitäten)	Größerer Markt für emissionsarme Lösungen Methodische Weiterentwicklung, Monitoring

Bewertung

Dimension	Einschätzung	Anmerkungen
Wettbewerbsfähigkeit	Positiv	Skalierung innovativer Lösungen stärkt den Standort
Standortattraktivität	Positiv	Österreich positioniert sich als Vorreiter emissionsarmer Logistik
Ökonomische Nachhaltigkeit	Positiv	Effizienzgewinne und langfristige Kostensenkungen möglich
Soziale Nachhaltigkeit	Leicht Positiv	Verbesserte Lebensqualität durch weniger Emissionen
Ökologische Nachhaltigkeit	Positiv	Direkte CO ₂ - und Schadstoffreduktion
Umsetzungsgeschwindigkeit	Mittel	Abhängig von regionalen Strukturen und Investitionsbereitschaft
Investitionskosten	hoch	Aufbau eines Skalierungsprogramms erfordert Anschubmittel
Laufende Kosten	Mittel	–

Quellen und weiterführende Informationen

- logistik2030.at/pilotprojekte/
- umweltbundesamt.at/fileadmin/site/publikationen/dp171.pdf
- bmimi.gv.at/themen/mobilitaet/transport/gueterverkehrslogistik/sulp.html
- bmimi.gv.at/themen/mobilitaet/transport/gueterverkehrslogistik/publikationen/logistik-in-zahlen.html

- [bmimi.gv.at/themen/mobilitaet/transport/gueterverkehrslogistik/publikationen/sustainable-urban-logistics-planning.html](https://www.bmimi.gv.at/themen/mobilitaet/transport/gueterverkehrslogistik/publikationen/sustainable-urban-logistics-planning.html)
- [SCHIG Projekte](#)

Schaffung von Schulungs- und Ausbildungsangeboten zum ESG-Reporting in der Disziplin Logistik

Ausgangslage / Problemaufriss / Status Quo

Die Anforderungen an ESG-Reporting steigen stark, insbesondere durch regulatorische Vorgaben wie die Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) und entlang von Lieferketten (z. B. Scope-3-Emissionen), in Österreich speziell ab 2027. Die Logistik spielt hierbei eine zentrale Rolle, da sie maßgeblich zu Emissionen, Ressourceneinsatz und sozialen Auswirkungen beiträgt.

Derzeit fehlt jedoch eine systematische, zielgruppengerechte Qualifizierung im Bereich ESG-Reporting mit spezifischem Fokus auf Logistikprozesse oder Transportdaten.

Vorhandene Schulungs- und Weiterbildungsangebote sind häufig:

- allgemein auf Nachhaltigkeit ausgerichtet,
- wenig praxisnah für die Logistik,
- ressourcenintensiv und damit für KMU nicht stemmbar (z.B. 26 ECTS),
- oder primär auf große Unternehmen zugeschnitten.

Insbesondere KMU, Logistikdienstleister und verladernahe Unternehmen verfügen oft nicht über das notwendige Know-how, um logistikrelevante ESG-Daten korrekt zu erheben, zu bewerten und in Berichtspflichten oder strategische Entscheidungen zu integrieren. Dies führt zu Unsicherheiten, Mehraufwand und ungenutzten Potenzialen zur Emissions- und Effizienzsteigerung. Auch Mitarbeitende haben aufgrund der fehlenden Ausbildungsschwerpunkte in Richtung ESG kein Basiswissen, um hier mitgestalten zu können.

Kurzbeschreibung der Maßnahme

Entwicklung und Implementierung gezielter Schulungs- und Ausbildungsangebote zum ESG (Environmental, Social, Governance) Reporting mit Fokus auf Logistik (Transporte, Modal Split, operative Datenerhebung entlang logistischer Prozesse, ...). Die Maßnahme umfasst die Konzeption praxisnaher Weiterbildungsformate (z. B. Schulungen, Workshops, modulare Kurse), die logistikrelevante ESG-Anforderungen verständlich vermitteln und konkrete Kompetenzen zur Datenerhebung, Bewertung und Berichterstattung aufbauen.

Die Angebote können in bestehende Weiterbildungsstrukturen (z. B. Hochschulen (FHs, Unis), Wirtschaftskammer, Branchenplattformen, digitale Lernumgebungen) integriert oder als eigenständige Formate angeboten werden.

Ziel der Maßnahme

Ziel der Maßnahme ist es, die Zugänglichkeit, Transparenz und Nutzung bestehender Informations- und Unterstützungsangebote zur nachhaltigen Logistik zu erhöhen. Unternehmen sollen niedrigschwellig, bedarfsorientiert und praxisnah passende Angebote finden können, um nachhaltige Logistiklösungen umzusetzen und Transformationsprozesse aktiv voranzutreiben.

Langfristig trägt die Maßnahme zur Stärkung nachhaltiger Logistikpraktiken, zur Bewusstseinsbildung sowie zur Effizienzsteigerung bestehender Förder- und Beratungsstrukturen bei.

Arbeitsschritte (Vorgehensweise, Meilensteine)

- Schritt 1: Bedarfsanalyse und Zielgruppendefinition
- Schritt 2: Konzeption der Schulungs- und Ausbildungsformate
- Schritt 3: Umsetzung und Testung einzelner Angebote
- Schritt 4: Veröffentlichung, Skalierung, Integration

Verantwortliche Akteure und Zielgruppen

	Erledigung der Maßnahme durch	Auswirkung der Maßnahme auf
Politik / Verwaltung	–	Bessere Qualität durch höhere Kompetenz
Gemeinde	–	Bessere Entscheidungsgrundlagen
Bezirkshauptmannschaft	–	Reduktion von Rückfragen
Land	–	–
Bund	BMIMI	Unterstützung bei der nationalen Umsetzung CSRD & anderer EU-Vorgaben
EU	–	–
Interessensvertreter	WKO, IV	Möglichkeit, Mitglieder gezielt zu unterstützen – „ESG-Kompetenz als Serviceleistung“
Verbände, Vereine	<ul style="list-style-type: none"> • BVL • VNL • ZV • Fachverband Spedition und Logistik in der Wirtschaftskammer Österreich 	Möglichkeit, neue Bildungs- und Vernetzungsangebote daraus zu entwickeln
Logistik- und Transportwirtschaft	–	Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit
Verladende Wirtschaft	–	Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit
Bevölkerung	–	Reduzierte Emissionen, Stärkung des Vertrauens in Unternehmen
Sonstige	<ul style="list-style-type: none"> • Fachhochschulen, Universitäten mit nötigem inhaltlichem und didaktischem Know-How zur Aufbereitung und Ausarbeitung der Inhalte bei umzusetzenden Organisationen • WIFI Österreich • wîse up: Bildungsplattform der Wirtschaftskammer Österreich GmbH 	Positionierung als Wissensträger im Bereich nachhaltige Logistik

Bewertung

Dimension	Einschätzung	Anmerkungen
Wettbewerbsfähigkeit	Leicht Positiv	–
Standortattraktivität	Leicht Positiv	–
Ökonomische Nachhaltigkeit	Leicht Positiv	–
Soziale Nachhaltigkeit	Leicht Positiv	–
Ökologische Nachhaltigkeit	Leicht Positiv	–
Umsetzungsgeschwindigkeit	Rasch	–
Investitionskosten	niedrig	–
Laufende Kosten	Mittel	–

Quellen und weiterführende Informationen

- wko.at/ooe/umwelt-energie/nachhaltigkeitsberichte
- eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX%3A32022L2464
- parlament.gv.at/dokument/XXVIII/ME/4/fname_1665580.pdf

