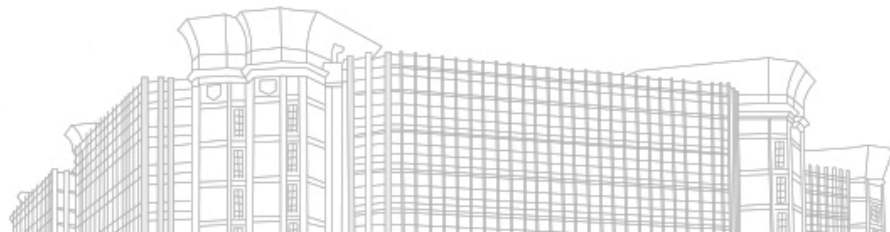


Arbeitsausschuss Logistik Tätigkeitsbericht 2018/19

Vierter Statusbericht über die Tätigkeiten des Arbeitsausschusses im Rahmen der Logistikinitiative des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie



Inhalt

Zusammenfassung	3
Einleitung – Logistikinitiative des BMVIT	5
Arbeitsgruppenprozess und Aktionsplan Güterverkehr und Logistik.....	5
Arbeitsausschuss Logistik	6
1 Zusammensetzung und Arbeitsweise	7
2 Aufgaben	10
2.1 Maßnahmenumsetzung	10
2.1.1 Abarbeitung von Einzelmaßnahmen.....	12
2.1.2 Abarbeitung von Maßnahmenpaketen in Unterarbeitsausschüssen	17
2.2 Kommunikations- und Informationsplattform.....	22
3 Schwerpunkte 2019/2020	25
4 Aktueller Maßnahmenstatus	29
Impressum	54

Zusammenfassung

Der Tätigkeitsbericht des **Arbeitsausschusses Logistik (AAL)** gibt einen umfassenden Überblick über die vergangenen und aktuellen Aktivitäten zur Unterstützung der Abarbeitung des **Logistikaktionsplans**, welcher im November 2014 veröffentlicht wurde. Gemeinsam mit den teilnehmenden Institutionen konnte das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) seit Beginn der **Logistikinitiative** wichtige Erfolge bei der Abarbeitung der formulierten Maßnahmen erreichen mit dem primären Ziel, die Wettbewerbsfähigkeit des österreichischen Güterverkehrs- und Logistiksektors zu steigern, die Standortattraktivität zu erhöhen sowie soziale und ökologische Nachhaltigkeit sicherzustellen.

Österreich bietet hervorragende Rahmenbedingungen für die heimische Logistik: Im Herzen Europas liegend, ist es Kreuzungspunkt mehrerer wichtiger transkontinentaler Verkehrsachsen. Um die Qualitäten Österreichs als Logistikstandort in Zukunft besser zu kommunizieren wurde eine **Dachmarke AUSTRIAN LOGISTICS erarbeitet**. AUSTRIAN LOGISTICS (www.austrianlogistics.at) ist seither der gemeinsame Markenauftritt der Disziplin Logistik am Standort Österreich nach außen. Durch die Marke werden die Vorzüge der Logistik Österreichs als innovative, hocheffiziente, Wohlstand schaffende und ressourcenschonende Disziplin bei allen Stakeholdern kommuniziert. Seit der gemeinsamen Veröffentlichung der Dachmarke im April 2018 stand AUSTRIAN LOGISTICS bei zahlreichen nationalen und internationalen Veranstaltungen im Fokus, hat zahlreiche Markenpartner und -multiplikatoren gewonnen und wurde durch die Beteiligten regelmäßig kommuniziert. Dadurch konnte die Wahrnehmung der Disziplin Logistik in Österreich gestärkt werden.

Mit dem Projekt **Expertensystem Logistikflächen** soll auf Basis quantifizierbarer Indikatoren österreichweit die Standorteignung für die Logistikwirtschaft untersucht werden. Auf Basis der spezifischen Anforderungen der Logistikwirtschaft können damit Entscheidungsträger künftig geeignete und verfügbare Flächen für Logistikstandorte ermitteln. Dieses Expertensystem wird im Rahmen einer Pilotphase gemeinsam mit den befassten Stellen eines Pilotbundeslandes entwickelt und wird die Voraussetzungen besitzen um in einem nächsten Schritt österreichweit ausgerollt zu werden.

Da zur Zielsetzung der **Attraktivierung der Berufsbilder in Transportwirtschaft und Logistik** im Logistikaktionsplan eine Fülle von Maßnahmen formuliert wurden, arbeiten zwei Unterarbeitsausschüsse seit Mitte bzw. Ende 2015 an einer möglichst umfassenden Umsetzung der Vorschläge:

Im Rahmen dieser Unterausschüsse werden in Zusammenarbeit mit fach einschlägigen Stakeholdern aus Wirtschaft, Forschung und dem öffentlichen Sektor **Maßnahmen zur Verbesserung der Berufskraftfahreraus- und -weiterbildung erarbeitet** sowie das bereits umgesetzte **Kompetenzzentrum für Verkehrslogistik namens „RETrans“** (Research and Education in Transport Logistics - www.retrans.at) **erweitert**. Ziel dieses vom BMVIT beauftragten Projekts ist es interessierten Personen durch die Bereitstellung hochwertiger Lehrmaterialien sowie durch die Organisation und Abhaltung von interaktiven Workshops und Fachvorträgen einhergehend mit entsprechender Dissemination das Thema Verkehrslogistik näher zu bringen.

Durch die **Aktualisierung des Maßnahmenkatalogs des Logistikaktionsplans** gemeinsam mit den Sozialpartnern, den Logistikverbänden sowie den relevanten Universitäten mit Logistikschwerpunkt werden schließlich in den nächsten Monaten neue inhaltliche Schwerpunkte gesetzt. Dabei liegt der Fokus auf den für den Bereich Logistik zentralen Zukunftsthemen und Entwicklungen wie Industrie/Logistik 4.0, Automatisierung, Digitalisierung und Vernetzung, Smart Urban Logistics sowie der Attraktivierung der Berufsbilder und des Images der Disziplin Logistik. Offene Maßnahmen des bestehenden Logistikaktionsplans werden weiter behandelt.

Einleitung – Logistikinitiative des BMVIT

Arbeitsgruppenprozess und Aktionsplan Güterverkehr und Logistik

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) hat mit dem **Gesamtverkehrsplan** für Österreich aus dem Jahr **2012** die Leitlinien der österreichischen Verkehrspolitik bis 2025 formuliert. Mobilität von Personen und der Transport von Gütern sollen im Sinne eines erfolgreichen Wirtschaftsstandortes gefördert und gleichzeitig die negativen Effekte auf Mensch und Umwelt minimiert werden. Es gilt, die Herausforderung anzunehmen, das österreichische Verkehrssystem effizienter, sozialer, sicherer und umweltfreundlicher zu gestalten.



2013 wurde, ausgehend vom Gesamtverkehrsplan, eine gemeinsame Plattform für alle Interessengruppen im Bereich Güterverkehr und Logistik gebildet und ein **Arbeitsgruppenprozess** gestartet, um den Gesamtverkehrsplan zu konkretisieren. Das erklärte gemeinsame Ziel aller Beteiligten aus Politik, Wirtschaft und Wissenschaft sowie der Sozialpartner ist seither, Österreich als maßgebliche Logistikkreuzung zu positionieren.

Im Arbeitsgruppenprozess wurde bis Ende **2014** ein **Logistikaktionsplan** bestehend aus 117 Maßnahmenvorschlägen erarbeitet, die als Grundlage einer Konkretisierung des Gesamtverkehrsplans im Bereich Güterverkehr und Logistik dienen. Die Maßnahmenvorschläge bilden ein breites Spektrum an Sichtweisen ab und werden seit diesem Zeitpunkt schrittweise einem politischen Entscheidungsprozess zugeführt. Auch aktuelle Entwicklungen und Herausforderungen werden diskutiert und berücksichtigt.

Mit dem Arbeitsgruppenprozess ist es erstmals gelungen, im Bereich Güterverkehr und Logistik eine Plattform für Politik, Wirtschaft, Sozialpartner und Wissenschaft zu bilden. Mit dem Ziel, den Logistikstandort Österreich nachhaltig zu stärken, gilt es seither, diesen Dialog auch in Zukunft weiterzuführen.

Arbeitsausschuss Logistik

Ausgehend von dem bis Ende 2014 bestehenden Arbeitsgruppenprozess zur Konkretisierung des Gesamtverkehrsplans im Bereich Güterverkehr und Logistik fand am 24. April **2015** die **erste Sitzung des Arbeitsausschusses Logistik** im BMVIT statt. Aufbauend auf den positiven Erfahrungen des vergangenen Prozesses, wird dieser Dialog auch in Zukunft weitergeführt werden. Seitdem liegt das klare Ziel auf einer effizienten Umsetzung der entwickelten Maßnahmen durch eine verstärkte Vernetzung der Themen und Aktivitäten zwischen den relevanten Stakeholdern. Durch die Fortführung des damaligen „Lenkungsausschusses“ als Arbeitsausschuss und die Besetzung des Logistikbeauftragten im BMVIT wird der bereits eingeschlagene, umsetzungs- und ergebnisorientierte Weg unter Einbindung der Branche fortgesetzt, beziehungsweise die bestehenden fachlichen und politischen Entscheidungsprozesse genutzt. Der Arbeitsausschuss wird vom gesamten Ministerium unterstützt und dient als beratendes, informierendes Gremium.

Laut § 10 der Geschäftsordnung des Arbeitsausschusses Logistik, ist dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie jährlich ein zusammenfassender Bericht über die Tätigkeit des Arbeitsausschusses des abgelaufenen Jahres vorzulegen.

Der vorliegende Bericht wurde seitens der Stabstelle Logistikkoordination des BMVIT in Abstimmung mit den Mitgliedern des Arbeitsausschusses erarbeitet und ist abrufbar unter <https://www.bmvit.gv.at/verkehr/gesamtverkehr/logistik/aktionsplan/ausschuss.html>

1 Zusammensetzung und Arbeitsweise

Der Arbeitsausschuss Logistik (AAL) setzt sich aus Vertretern folgender Institutionen zusammen:

- Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
- Bundesarbeitskammer
- Bundesvereinigung Logistik Österreich
- Industriellenvereinigung
- Österreichischer Gewerkschaftsbund
- Verein Netzwerk Logistik
- Wirtschaftskammer Österreich
- Zentralverband Spedition & LogistikExperte ad personam: Univ. Prof. Dr. Sebastian Kummer

 Bundesministerium
Verkehr, Innovation
und Technologie



Weitere Personen werden je nach Bedarf und Thema beigezogen, da das Thema Güterverkehr und Logistik eine Querschnittsmaterie ist. Die Maßnahmen des Logistikaktionsplans richten sich neben dem BMVIT auch an andere Ministerien, Länder und Gemeinden, Sozialpartner, aber auch Unternehmen. Zudem müssen manche der Maßnahmen zur Umsetzung auf europäischer Ebene koordiniert werden. Daher werden die

jeweils relevanten Stakeholder in den Umsetzungsprozess einbezogen. Neben anderen Fachressorts müssen in der Umsetzungsphase z.B. auch Länder und Gemeinden an einem Strang ziehen, um die hier skizzierten Visionen und Strategien zu verwirklichen und den heimischen Logistikstandort nachhaltig zu stärken.

Die **Arbeitsweise** der Teilnehmer des AAL ist kooperativ, partizipativ, fach- und umsetzungsorientiert sowie vertraulich. Themen werden eingehend diskutiert und ein möglichst breiter Konsens angestrebt. Zielkonflikte werden offen und unvoreingenommen behandelt. Bereits erfolgreich laufende Programme und Abstimmungsprozesse Dritter werden weder ersetzt, noch gestört, allenfalls Synergien genutzt.

Der Ausschuss steht unter der **Leitung** des BMVIT und tagt in regelmäßigen Abständen. Bisher fanden insgesamt elf Sitzungen statt. Seit der Veröffentlichung des letzten Tätigkeitsberichts gab es drei Sitzungen:

12. Sitzung am 23. Mai 2018

- Maßnahmenbündel Binnenschifffahrt: Überblick und Diskussion zum aktuellen Umsetzungsstand im Bereich Binnenschifffahrt mit der viadonau
- Maßnahme Logistik-01: Bericht und Diskussion über den Projektverlauf zur Dachmarke AUSTRIAN LOGISTICS
- Abstimmungen zur Aktualisierung des Logistikaktionsplans: Festlegung von Umsetzungsprioritäten sowie Identifizierung neuer Themenfelder und Maßnahmen

13. Sitzung am 03. Oktober 2018

- Weitere Abstimmungen zur Aktualisierung des Logistikaktionsplans: Festlegung von Umsetzungsprioritäten sowie Identifizierung neuer Themenfelder und Maßnahmen
- Maßnahme Logistik-01: Bericht und Diskussion über den Projektverlauf zur Dachmarke AUSTRIAN LOGISTICS
- Bericht über den Projektverlauf zur Erweiterung des Kompetenzzentrums RETrans – Research and Education on Transport Logistics
- Allgemeine Information und Diskussion über den Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über elektronische Frachtbeförderungsinformationen

14. Sitzung am 28. März 2019

- Vorstellung und Präsentation des aktuellen Projektverlaufs von „Nachhaltige Logistik 2030+ Niederösterreich-Wien“ mit den Projektträgern Land Niederösterreich, Stadt Wien, Wirtschaftskammer Niederösterreich und Wirtschaftskammer Wien
- Abstimmungen zur Aktualisierung des Logistikaktionsplans: Berichterstattung über den Status der festgelegten Umsetzungsprioritäten sowie der neuen Themenfelder und Maßnahmen
- Im Themenfeld Berufsbildung bzw. Aus- und Weiterbildung Präsentation der von der Bundessparte Transport und Verkehr der WKO in Auftrag gegebenen Studie „Qualifikationsbedarfsanalyse für den Logistik-Sektor“ und anschließende Diskussion

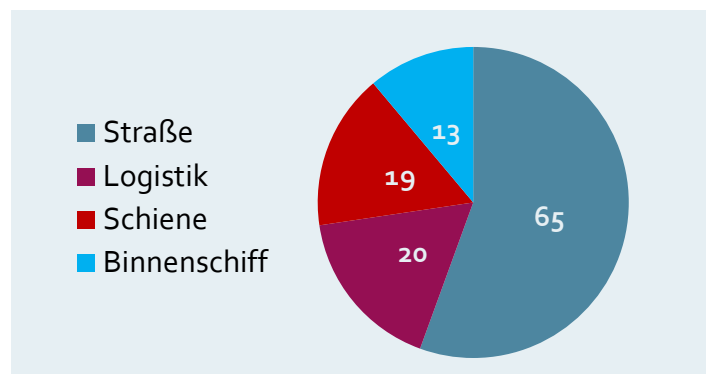
2 Aufgaben

Die Aufgaben des Ausschusses bestehen in folgenden Punkten und werden in den kommenden Kapiteln näher erläutert:

1. Hauptziel des Arbeitsausschusses ist die **Vorbereitung und Begleitung der Umsetzung von Maßnahmen** des Arbeitsgruppenprozesses zur Konkretisierung des Gesamtverkehrsplans im Bereich Güterverkehr und Logistik des BMVIT, welcher im November 2014 abgeschlossen wurde.
2. Im Rahmen seiner Funktion als **Kommunikations- und Informationsplattform**, können im Arbeitsausschuss aktuelle Entwicklungen und Fragen im Bereich Güterverkehrslogistik aufgezeigt und diskutiert werden. Der Arbeitsausschuss dient auf diese Weise sowohl dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie als auch den teilnehmenden Institutionen als beratendes, informierendes Gremium.

2.1 Maßnahmenumsetzung

Ziel des Ende 2014 abgeschlossenen Arbeitsgruppenprozesses zur Konkretisierung des Gesamtverkehrsplans im Bereich Güterverkehr und Logistik war es, auf Basis der Analyseergebnisse und der Diskussionen in den Arbeitsgruppen Straße, Schiene, Binnenschiffahrt und Logistik (inkl. Luftfahrt) einen umfassenden **Maßnahmenkatalog** zu erarbeiten. Die formulierten Maßnahmen teilen sich auf die **Arbeitsgruppen** folgendermaßen auf:



Außerdem orientieren sich die Maßnahmen an unterschiedlichen Themenfeldern und verfolgen bestimmte Zielsetzungen:

Themenfelder:

- Aus- und Weiterbildung
- Förderungen und Subventionen
- Forschung und Entwicklung
- Infrastruktur
- Institutionelle Kommunikation – Kooperation
- Institutionelle Kommunikation – Marketing
- Internationalisierung
- Rahmenbedingungen, gesetzliche Regelungen und Normen
- Technologie
- Wegekosten

Zielsetzungen:

- Anreize zu ökologischem Handeln
- Attraktivierung der Berufsbilder in Transportwirtschaft und Logistik
- Besseres Verständnis der Disziplin Logistik
- Effizientere Koordination der Disziplin Logistik
- Effizientere Nutzung der Infrastruktur
- Grundlagen für Transport und Logistik
- Harmonisierung von Kontrollen und Strafen
- Impulse für österreichische Transport- und Logistikunternehmen
- Innovationskraft in Transport und Logistik stärken
- Logistiktelematik zum Nutzen Aller
- Österreichische Interessen auf europäischer Ebene vertreten
- Sicherung eines internationalen Air-Cargo Drehkreuzes

Im Rahmen der Arbeiten des AAL wurde entsprechend einer Prioritätensetzung der vertretenen Institutionen einigen Einzelmaßnahmen im Hinblick auf ihre erfolgreiche Umsetzung eine höhere Bedeutung zugewiesen. Andere Maßnahmen wurden aufgrund ihrer ähnlichen Inhalte und Zielsetzungen zu Maßnahmenpaketen zusammengeschnürt. Seither bildet die nachfolgende **Strukturierung der Maßnahmenabarbeitung** eine gemeinsame Referenz für alle Prozessbeteiligten:

1. Vorbereitung und Abarbeitung von Einzelmaßnahmen (laufend)
2. Einrichtung von bis zu drei Unterausschüssen für **Maßnahmenpakete**
Für die Zielsetzung „Attraktivierung der Berufsbilder in Transportwirtschaft und Logistik“ wurden bisher **zwei Unterausschüsse** eingerichtet:

- a) Logistikaus- und -weiterbildung
- b) Berufskraftfahreraus- und -weiterbildung

Parallel dazu werden **tagesaktuelle Einflüsse** (zB auf europäischer Ebene) berücksichtigt.

Etwa zwei Drittel der 117 Maßnahmen des Logistikaktionsplans werden derzeit bearbeitet bzw. wurden bereits umgesetzt (siehe Kapitel 4 Aktueller Maßnahmenstatus).

2.1.1 Abarbeitung von Einzelmaßnahmen

Maßnahme Logistik-01:

Kommunikation eines gesamtheitlichen Bildes der Disziplin Logistik & Bewusstseinsbildung für die Disziplin Logistik – Logistikkampagne

Die Dachmarke AUSTRIAN LOGISTICS (www.austrianlogistics.at) wurde vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie im Rahmen der Logistikinitiative gegründet und im April 2018 feierlich der Öffentlichkeit präsentiert – gemeinsam mit der Bundesvereinigung Logistik Österreich, der Industriellenvereinigung, dem Verein Netzwerk Logistik, der Wirtschaftskammer Österreich und dem Zentralverband Spedition & Logistik. Ziel ist es, die exzellenten, weltweit erbrachten Leistungen österreichischer Logistik hervorzuheben. Außerdem sollen der ganzheitliche Nutzen der Disziplin Logistik und ihr vernetzender Beitrag zur Wirtschaft aufgezeigt werden.

AUSTRIAN LOGISTICS ist seither der gemeinsame Markenauftritt der Disziplin Logistik am Standort Österreich nach außen. Durch die Marke werden die Vorzüge der Logistik Österreichs als innovative, hocheffiziente, Wohlstand schaffende und ressourcenschonende Disziplin bei allen Stakeholdern kommuniziert.

Seit der gemeinsamen Veröffentlichung der Dachmarke stand AUSTRIAN LOGISTICS bei einigen nationalen und internationalen Veranstaltungen im Fokus, hat zahlreiche Markenpartner und Multiplikatoren gewonnen und wurde regelmäßig kommuniziert:

- Beim **1. Forum Austrian Logistics am 26. November 2018 in der WKÖ in Wien** wurden die Aktivitäten der neuen Dachmarke skizziert und eine erste (Erfolgs-) Bilanz gezogen.



**AUSTRIAN
LOGISTICS**

**WE STAND OUT.
WORLDWIDE!**

Beim Forum ging es unter anderem darum, zu AUSTRIAN LOGISTICS zu informieren und den Mehrwert für Unternehmen aus Handel, Industrie und Transport aufzuzeigen.

- Um die Leistungen der Disziplin Logistik auch im Ausland entsprechend zu vermarkten werden in Kooperation mit der AUSSENWIRTSCHAFT AUSTRIA der WKÖ regelmäßige **Markenauftritte bei internationalen Messen** durchgeführt. Zu diesem Zweck war die Marke im November 2018 erstmals auf einer Auslandsmesse präsent, der logitrans Istanbul. Bei der Veranstaltung Best of Adria Ports – eine Wirtschaftsmission zu den Häfen Triest, Koper und Rijeka, die von 18. bis 20. März 2019 stattfand – konnten sich die Teilnehmer ebenfalls über AUSTRIAN LOGISTICS informieren. Weitere Auftritte bei branchen-relevanten Messen sollen folgen.
- Um den Beitrag der Logistik zur Zukunft des Wirtschaftsstandortes Österreich ging es beim hochrangig besetzten „**Logistikforum: Logistik – Unterschätzter Faktor für den Wirtschaftsstandort?**“ vom **21.3.2019**, das auf Initiative der Industriellenvereinigung und des Zentralverbands Spedition & Logistik im Haus der Industrie stattfand.
- Bei der **transport logistic Messe in München vom 4. bis 7. Juni 2019** war das BMVIT mit der Dachmarke am österreichischen Gemeinschaftsstand der WKÖ vertreten. Eine entsprechende Präsenz des BMVIT und seiner anerkannten Partner mit der gemeinsamen Dachmarke AUSTRIAN LOGISTICS bei der weltweiten Leitmesse für Logistik, Mobilität, IT und Supply Chain Management konnte den Standort Österreich als erfolgreiche Logistikkreisläufe international bewerben. Dadurch wurden internationale Unternehmen aktiv auf die exzellenten Leistungen österreichischer Logistik aufmerksam gemacht. Zudem konnte die Dachmarke ein verbindendes Element für österreichische Unternehmen auf der Messe darstellen.
- Um die herausragenden Leistungen Österreichs auf dem Gebiet der Logistik aufzuzeigen wurde das **Magazin „OUTSTANDING!“** kreiert. Darin werden insbesondere beleuchtet: Die Logistik-Hotspots Österreichs. Die Leistungsfähigkeit und die Innovationskraft der verschiedenen Verkehrsträger. Die vielfältigen Ausbildungsmöglichkeiten, die Österreich im Bereich der Logistik bietet. Die international bedeutsame Forschung, die am Standort betrieben wird. Und nicht zuletzt die Vielfalt der blühenden Logistik-Start-up-Szene.
- Die Dachmarke wird bei den **Netzwerkveranstaltungen der Markenträger** regelmäßig positioniert, so zum Beispiel beim Logistik Dialog der BVL Österreich oder beim Österreichischen Logistik Tag der VNL.

Partner von AUSTRIAN LOGISTICS profitieren vom Imagetransfer der Marke auf ihr Unternehmen. Sie zählen damit zum Netzwerk der Besten ihrer Disziplin und stärken ihre Reputation bei den Kunden. Durch Kontakt und Informationsaustausch haben sie die Möglichkeit, zu lernen und ihr Unternehmen laufend weiterzuentwickeln. Gleichzeitig tragen sie Verantwortung für wegweisende, ressourcenschonende und hochwertige Logistikleistungen.

Partner des Netzwerks haben exklusiv die Möglichkeit, die Marke AUSTRIAN LOGISTICS im Rahmen ihrer Kundenansprache und ihres Außenauftritts zu nutzen. Sie können das Zeichen in ihre Unternehmenskommunikation integrieren und damit Vertrauen bei ihren Kunden schaffen.

Einen Überblick über anerkannte Markenpartner und -multiplikatoren sowie Information über den Bewerbungsprozess und die Aufnahmekriterien der Unternehmen werden unter www.austrianlogistics.at zur Verfügung gestellt. Bewerbungen sind jederzeit möglich.

Maßnahme Logistik – 16:

Berücksichtigung verkehrlicher Auswirkungen bei Raum- und Standortplanung

Hintergrund

Logistik bzw. Logistikdienstleistungen stellen für die gesamte Wertschöpfungskette ein zentrales Element dar. Um dieses zu unterstützen ist aus wirtschaftlicher und gesellschaftlicher Sicht notwendig, Flächen mit optimalen Voraussetzungen bereitzustellen. Dafür ist es notwendig, jene Flächen zu identifizieren, die beste Rahmenbedingungen für die Logistik bei geringem Konfliktpotenzial aufweisen. Eine transparente Methodik zur Ermittlung geeigneter Standorte ist dabei von zentraler Bedeutung.

Demensprechend verfolgt das BMVIT das Ziel, ein Werkzeug (Expertensystem) zu schaffen, das den Anforderungen des Marktes / der Planung (Gebietskörperschaften) entspricht. Primär sollen damit die Experten der Länder dabei unterstützt werden, geeignete Flächen für Logistik-Betriebe zu identifizieren und zu bewerten. Sekundär sollen Standort-Suchende durch eine Schnittstelle unterstützt werden, unter den gewidmeten Logistik-Flächen, geeignete Standorte für ihre unternehmensspezifischen Bedürfnisse zu finden.

Um die Akzeptanz des Instruments zu steigern, werden relevante Akteure in die Entwicklung des Expertensystems eingebunden.

Expertensystem zur Identifizierung und Bewertung potenzieller Logistikstandorte

Zentrales Element ist das Expertensystems ist eine Datenbank mit einem zum Teil raum- und erreichbarkeitsbasierten, flexibel gewichtbaren Indikatorsystem. Räumliche Basis ist das Geostatistische Raster der Statistik Austria (100x100m). Für das Pilotbundesland wird flächendeckend für jede Rasterfläche geprüft, inwieweit sie die Anforderungen an einen

Logistik-Standort erfüllt. Diese Prüfung erfolgt anhand eines festzulegenden Indikatorsets. Die Ergebnisse sind:

1. Optimale Flächen für Logistik-Betriebe
2. Flächen, die für Logistik-Betriebe ungeeignet sind
3. Flächen mit Eignungseinschränkungen unterschiedlichen Grades

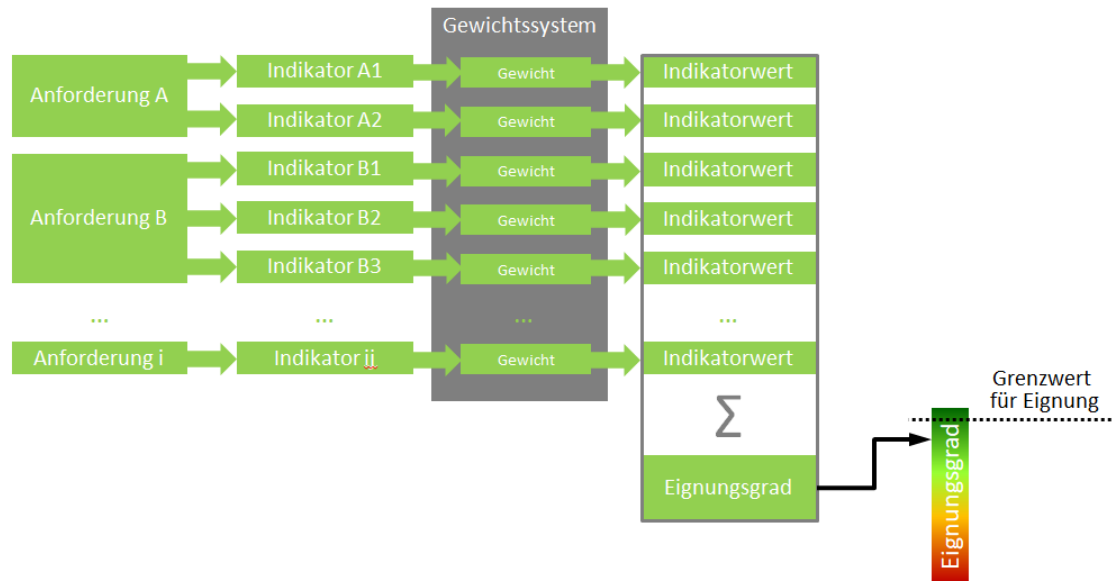
Die Analyse identifiziert gewidmete Gewerbeflächen mit besonderer Eignung als Logistik-Standort und Flächen ohne solcher, aber auch derzeit *nicht* gewidmete Flächen mit entsprechender Eignung. Dieses Ergebnis kann somit die Basis für künftige Widmungen von Logistik-Flächen darstellen.

Dabei werden **Anforderungen** wie die Anbindung an das hochrangige Straßennetz, die Schienenanbindung, die Nähe zu Ziel und/oder Quellgebieten der Güterverkehre, die Größe der Fläche, die Konfliktfreiheit, der ÖV-Anschluss, die Grundstücks- und Immobilienpreise, uvm. berücksichtigt.

Aus diesen Anforderungen an einen Logistik-Standort werden **Indikatoren** entwickelt, die eine Standort-Charakteristik und nach erfolgter Gewichtung einen Eignungsgrad ergeben.

Für das Indikatoren-Set wird ein **Gewichtungssystem** entwickelt, das die Bedeutung jedes Indikators für die Eignung der Fläche als Logistikstandort widerspiegelt. Weiters wird die Sensibilität der Eignung gegenüber anderen Indikatoren berücksichtigt (**Grenz- und Mindestwerte**, die eine Eignung ausschließen). Im Zuge des Projekts werden bei der Entwicklung des Indikatoren-Sets weitere Experten hinzugezogen. Neben den so entwickelten Gewichten und Grenzwerten können die Nutzer die Indikatoren im Expertensystem auch frei gewichten, um unterschiedliche Schwerpunkte zu setzen und um die Anzahl der gefundenen Flächen zu beeinflussen („Feinheit des Filters“).

Letztlich werden die gewichteten Indikatoren überlagert und ergeben so den Eignungsgrad jeder Fläche.



Die Berechnung erfolgt in einer Datenbank mit GIS-Schnittstelle, wodurch die Ergebnisse direkt im GIS-System dargestellt und weiterbearbeitet werden können. Zur Eingabe werden einfache Eingabemasken (GUI = graphical user interface) bereitgestellt. Das Expertensystem kann in der Folge zu einem Informationstool zur Standortsuche für Unternehmen geöffnet und ausgebaut werden.

Das Expertensystem wird folgende Bearbeitungen ermöglichen:

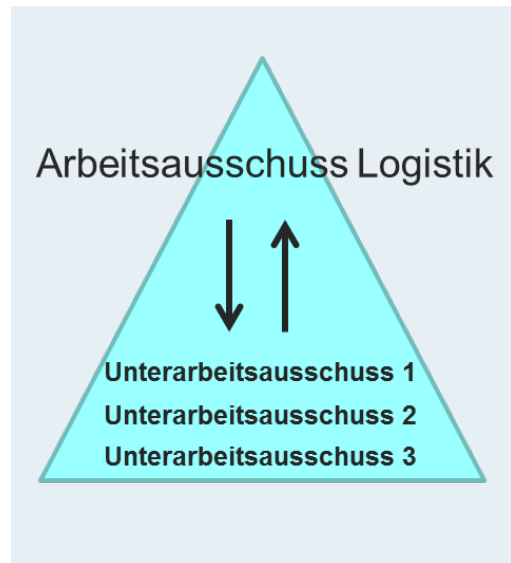
- Gewichtung der Indikatoren für die Standortqualität in einem Eingabefenster des GIS-Systems
- Grenzwerte für Ausschlusskriterien
- Ausgabe der entsprechenden Flächen im GIS und Angabe ihrer Anzahl
- Plausibilitätsprüfung und gegebenenfalls Adaption
- Darstellung und Beurteilung der Rasterflächen auf Basis des Flächenwidmungsplans

2.1.2 Abarbeitung von Maßnahmenpaketen in Unterarbeitsausschüssen

Da die Anzahl der AAL-Sitzungen zu gering ist um substantiell Fortschritte zur Abarbeitung einer größeren Menge von Maßnahmen zu erzielen, wird für Maßnahmenpakete in

Unterarbeitsausschüssen (UAAL) ein Teil der Arbeit erledigt. Die Maßnahmen blieben vorerst komplett unverändert und haben sich dann teilweise im Laufe des Prozesses inhaltlich geschärft bzw. aufgeteilt. Für einen zielgerichteten und umsetzungsorientierten Einsatz der zur Verfügung stehenden Zeit und Mittel können **maximal drei UAAL gleichzeitig** existieren. Der AAL kann in diesem Zusammenhang mit einer Art

Lenkungsausschuss verglichen werden. Die Sitzungen des AAL dienen dazu, spezifische Arbeitsgruppen einzurichten und abzusegnen bzw. die Arbeitsfortschritte zu verfolgen.



Ein UAAL kann, je nach Themenfeld, sehr individuell gestaltet werden. Wichtig daran ist die „Arbeit“ an sich, wobei die Gruppengröße so klein wie möglich gehalten wird. Bei Bedarf werden auch Auskunftspersonen zu Rande gezogen. Die Zusammensetzung eines UAAL ist aber naturgemäß stark vom Thema abhängig.

Die Diskussionen innerhalb des AAL haben sehr schnell gezeigt, dass die **Zielsetzung der Attraktivierung der Berufsbilder in Transportwirtschaft und Logistik prioritär verfolgt** werden sollte.

Im AAL wurde somit beschlossen, für diese Zielsetzung zwei Unterarbeitsausschüsse einzurichten:

2.1.2.1 Unterarbeitsausschuss Logistikaus- und -weiterbildung

- Struktur
 - Interessensvertreter (AK, BVL, IV, ÖGB, VNL, WKÖ)
 - Universitäten/Bildungseinrichtungen
 - Verwaltung (BMVIT, BMWFW)
 - Experten ad personam
- Ziele
 - Objektive und aktuelle Darstellung des Spektrums an Bildungs- und Berufsmöglichkeiten

- Verbesserung und Vereinheitlichung von Lehr- und Lerninhalten über alle Verkehrsträger hinweg
- Entwicklung von konkreten, zielgruppenspezifischen Angeboten (Lehrplan gerechte Lehrveranstaltungsunterlagen, Case Studies, Exkursionen und Fachvorträge)
 - ➔ **Erweiterung des Kompetenzzentrums RETrans** – Research and Education on Transport Logistics

Im Rahmen dieses Unterausschusses wurde zunächst zwischen 2016 und 2017 in Zusammenarbeit mit facheinschlägigen Stakeholdern aus Wirtschaft, Forschung und dem öffentlichen Sektor ein Kompetenzzentrum für Verkehrslogistik namens „**RETrans**“ (**Research and Education in Transport Logistics**) aufgebaut. Um die im Gesamtverkehrsplan angestrebte, langfristige Wettbewerbsfähigkeit der österreichischen Wirtschaft sicherstellen zu können, ist es nämlich unabdingbar, die entsprechenden Fachkräfte im Inland zu beschäftigen. Dies trifft neben den Logistikern, die für die Planung und Organisation der Transporte verantwortlich sind auch auf das Fahrpersonal zu. Aufgrund diverser Faktoren, die die Attraktivität der Berufsbilder in der Transportwirtschaft und Logistik einschränken, ist es für Unternehmen oft schwierig, geeignete Fachkräfte (zur Ausbildung) zu finden.

Da es im Rahmen der Logistikausbildung vor allem an Inhalten über die verschiedenen Verkehrsträger und im speziellen den Einsatz nachhaltiger Verkehrsträger (Schiene, Wasserstraße) und multimodaler Transportvarianten mangelt, wurde für den Aufbau des Kompetenzzentrums RETrans im Rahmen des vom BMVIT beauftragten ersten 12-monatigen Forschungsprojektes die Online Plattform www.retrans.at (allgemeine Inhalte zum Thema Transport und Logistik) mit vier eigenständigen Informationsbereichen zu den jeweiligen Verkehrsträgern/ zu nachhaltigen Verkehrssystemen entwickelt:

- www.reroad.at (Research and Education on Road Transport Logistics)
- www.rerail.at (Research and Education on Rail Cargo Logistics)
- www.rewway.at (Research and Education in Inland Waterway Logistics)
- www.reecotrans.at (Research and Education on Eco-friendly Transport)



Schwerpunktmäßig wurden dabei Basisinhalte (jeweils zwei Lehrmittelpakete, bestehend aus unterschiedlichen Lehrmaterialien – PowerPoint Folien, Reader, Übungen, Case Studies, Videos, weiterführende Links, ...) in deutscher Sprache entwickelt und eine Grundversion der Online Plattform mit ihren vier eigenständigen Informationsbereichen aufgebaut.

Die bereits umgesetzte Online Plattform ist somit ein konkretes Ergebnis des vorstehend genannten Unterausschusses.

Die Webplattform und das Informationsmaterial werden laufend aktualisiert und – aufgrund des großen Erfolges – seit September 2018 erweitert:

Ziel der **Erweiterung des Kompetenzzentrums (RETrans II)** ist es, basierend auf den bisher gesammelten Erfahrungen und auf Basis der bestehenden engen Zusammenarbeit mit fach einschlägigen Stakeholdern, das Kompetenzzentrum für Verkehrslogistik unterteilt in drei Basismodulen weiterzuentwickeln. Besonderes Augenmerk liegt dabei darauf, ein möglichst breites Angebotsspektrum bereitzustellen und die Inhalte ins Englische zu übersetzen, um die Integration der Thematik in verschiedenen Unterrichtsgegenständen und an unterschiedlichen Schulen aber auch im Wirtschaftsbereich zu ermöglichen. Kernelement für den erfolgreichen Einsatz im Unterricht und auch in der Wirtschaft ist in diesem Zusammenhang die entsprechende Dissemination. Bildungseinrichtungen und Unternehmen müssen direkt angesprochen und über die Angebote und Möglichkeiten informiert werden, adäquate Train-the-Trainer Maßnahmen müssen stattfinden sowie ein aktiver Austausch mit den Schülern vorangetrieben werden.

Daher wird das Kompetenzzentrum RETrans aktuell unterteilt in drei Basismodulen weiterentwickelt:

Dissemination und Train-the-Trainer

Das erste Modul beinhaltet die entsprechende Dissemination sowie die Vorstellung der vorhandenen Inhalte bei Bildungseinrichtungen und Wirtschaftstreibenden. Die bisher gemachten Erfahrungen haben gezeigt, dass die entsprechende Bekanntmachung der Plattform unter einschlägigen Stakeholdern ein Schlüsselkriterium für einen breiten Nutzerkreis darstellt. Es gibt eine Vielzahl an unterschiedlichen und teilweise sehr gut aufbereiteten Materialien zum Thema Logistik, die aufgrund ihrer mangelnden Bekanntheit in Schubladen oder auf schwer auffindbaren Webseiten verschwinden. Reine Mailaussendungen zeigen in diesem Zusammenhang wenig Erfolg. In Expertengesprächen (unter anderem mit dem AMS) wurde hier der telefonische und persönliche Kontakt zu den Bildungseinrichtungen und Unternehmen hervorgehoben. Es sollen daher Schulen und Unternehmen angesprochen und die Materialien mittels Kurzvorstellung sowie im Rahmen von kurzen inhaltlichen Workshops vor Ort präsentiert werden.

Das im ersten Projekt ausgearbeitete Train-the-Trainer Konzept soll Lehrenden im Rahmen von zwei regionalen Train-the-Trainer Workshops (einen in Wien, einen in Oberösterreich) nähergebracht werden, um so die selbstständige Integration der ausgearbeiteten Inhalte in den Unterricht voranzutreiben. Ebenfalls wird eine Kooperation mit dem AMS innerhalb des Projektes verfolgt. Durch konzentrierte Kontaktaufnahme mit Leitern der jeweiligen AMS-Landesgeschäftsstellen wird eine entsprechende Bekanntmachung der Plattform und der vier eigenständigen Informationsbereiche gefördert. Zusätzlich werden bei mindestens zwei Veranstaltungen von den BerufsInfoZentren (BIZ) BIZ-Beratern über das RETrans Projekt und das Train-the-Trainer Konzept informiert.

Englische Plattform

Von Seiten der Schulen werden verstärkt auch Materialien zu spannenden aktuellen Themen benötigt. Es herrscht in vielen Schulen ein Mangel an gut aufbereiteten Englischmaterialien, die neben den klassischen Zielfächern (wie beispielsweise Geographie, BWL, ...) auch in den Englischunterricht integriert werden können. Daher werden im zweiten Modul des gegenständlichen Projektes die bereits bestehenden Lehrmaterialien ins Englische übersetzt werden. Diese Maßnahme ermöglicht zudem eine breitere Positionierung von RETrans auch über die deutschsprachigen Grenzen hinaus, da die Materialien leichter auf entsprechenden internationalen Konferenzen, Meetings und sonstigen fach einschlägigen Netzwerktreffen präsentiert werden könnten. Erste Präsentationen von RETrans (z.B. auf der International Technology, Education and Development Conference 2017) haben bereits die starke internationale Nachfrage bestätigt.

Inhalts- und Angebotserweiterung

Im dritten Modul soll die bestehende Online Plattform RETrans mit ihren vier eigenständigen Informationsbereichen ausgebaut und das bestehende Basisangebot erweitert werden. Insbesondere sollen sowohl für die Dachseite RETrans als auch für die Informationsbereiche RERail, RERoad und REEcoTrans neue Lehrmaterialien entstehen. In Kooperation mit der Wirtschaft, insbesondere unterstützt durch den Unterarbeitsausschuss „Attraktivierung des Berufsbildes Logistik“, soll zusätzlich ein online Vermittlungsangebot sowie Best Practice Beispielen entstehen, um den Nutzern möglichst praxisnahe Inhalte vermitteln zu können. Hierbei handelt es sich um eine Erweiterung um jeweils ein Lehrmittelpaket auf Deutsch und Englisch (beinhaltet jeweils 1 Foliensatz, 1 Reader, 1-2 Übungen, Linksammlung)

2.1.2.2 Unterarbeitsausschuss Berufskraftfahreraus- und -weiterbildung

- Struktur
 - Interessensvertreter (AK, IV, ÖGB/vida, WKÖ)
 - Verwaltung (BMVIT)
 - Experten ad personam
- Vorgehensweise
 - Darstellung der Positionen der Institutionen zu den vorhandenen Maßnahmen (Themenfelder: Lehr- und Prüfungsunterlagen, Finanzierung, Europäische Prozesse)
 - Diskussion der Machbarkeit
 - Umsetzung von Maßnahmen
 - (laufende Abstimmung mit Bundesländern)
- Bisher fanden drei Sitzungen statt

Die Details der Durchführung der Grundqualifikationsprüfung bzw. der Weiterbildung in Österreich wurden in der Grundqualifikations- und Weiterbildungsverordnung – Berufskraftfahrer – GWB, BGBl. Teil II 139/2008, festgelegt. In den ersten Jahren seit Inkrafttreten dieser Verordnung konnten sowohl von den Ländern (als für die Durchführung der Grundqualifikationsprüfungen zuständige Stellen) als auch von den Weiterbildungsstätten Erfahrungen bei der Umsetzung gesammelt werden. Es hat sich gezeigt, dass Adaptierungen sinnvoll wären. Im Rahmen dieses Unterarbeitsausschusses wurden vorhandene Ideen zu diesem Thema diskutiert und ein Vorschlag für eine Anpassung der entsprechenden Verordnung ausgearbeitet und konsensual abgestimmt.

Leitmotiv bei allen Überlegungen war, den Beruf des Fahrers attraktiv zu erhalten und bestehende Probleme etwa bei der Qualität der Ausbildung, der Anerkennung von Kursen oder bei der Organisation der Prüfungen zu beseitigen. Insbesondere LKW-Fahrer stellen eine Berufsgruppe dar, die für den Wirtschaftsstandort Österreich von erheblicher Bedeutung ist.

Es gilt zu verhindern, dass durch gesetzliche und bürokratische Hürden die Ausbildung unnötig erschwert oder verteuert und damit der Beruf des Kraftfahrers für junge Leute unattraktiv wird oder sich die Wettbewerbsposition österreichischer Beschäftigter bzw. Unternehmen des Sektors verschlechtert.

2.2 Kommunikations- und Informationsplattform

Im Rahmen seiner Funktion als Kommunikations- und Informationsplattform, können im AAL **aktuelle Entwicklungen und Fragen im Bereich Güterverkehrslogistik aufgezeigt und diskutiert** werden. Der AAL dient auf diese Weise sowohl dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie als auch den teilnehmenden Institutionen als beratendes, informierendes Gremium.

So wurden beispielsweise gemeinsam mit Vertretern der viadonau ein grundlegender **Überblick zur nationalen und internationalen Situation der Binnenschifffahrt** besprochen sowie das **Aktionsprogramm Donau des BMVIT bis 2022** diskutiert (www.bmvit.gv.at/verkehr/schifffahrt/publikationen/apd.html). Dieses Aktionsprogramm ist eine integrative Strategie für eine ausgewogene Entwicklung der vielseitigen Donau. Erstmals gelten die Zielsetzungen sowohl der Schifffahrt als auch der Ökologie und dem Hochwasserschutz. In insgesamt 23 Maßnahmen werden neue Initiativen gebündelt, die es ermöglichen, neue Entwicklungen im Donaauraum aktiv mitzugestalten. Die breite Palette der vorgeschlagenen Maßnahmen spiegelt den multifunktionellen Charakter an die Donau wider und entspricht so den vielseitigen Anforderungen. Das Aktionsprogramm fokussiert auf die Kompetenzen des BMVIT und ist im eigenen Wirkungsbereich umsetzbar.

Bei diesem strategischen Dokument stehen die Zielsetzungen und angestrebten Wirkungen im Vordergrund.

Zielsetzungen Schifffahrt:

- Kundenorientiertes Wasserstraßenmanagement und verbesserte Schifffahrtsrinne der Donau
- Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der Donauschifffahrt in Logistiknetzwerken
- Steigerung der Verkehrssicherheit sowie sicherer Schleusenbetrieb

Zielsetzungen Ökologie

- Reduktion der Treibhausgasemissionen und Steigerung der Umweltfreundlichkeit der Donauschifffahrt
- Erhaltung und Verbesserung des Lebensraums Donau

Zielsetzung Hochwasserschutz

- Sicherstellung des Hochwasserschutzes und Schadensminimierung bei eintretender Hochwasserkatastrophe

Die Fortschritte und die erzielten Wirkungen werden alle zwei Jahre überprüft. Diese regelmäßige Dokumentation ist die Basis dafür, das Aktionsprogramm Donau zu überdenken und den Maßnahmenplan an die aktuellen Anforderungen anzupassen.

Der Maßnahmenkatalog wurde in enger Abstimmung mit den relevanten Akteuren entwickelt. So konnten maßgeschneiderte Antworten auf die vielseitigen Nutzungsansprüche formuliert werden. Die intensive Kooperation zu den komplexen Fragestellungen an der Donau wird auch bei der Umsetzung der Maßnahmen fortgesetzt.

Bei einer weiteren Arbeitssitzung wurden die Entwicklungen rund um das **Projekt „Nachhaltige Logistik 2030+ Niederösterreich-Wien“** (kurz: Logistik 2030 mit den Projektträgern Land Niederösterreich, Stadt Wien, Wirtschaftskammer Niederösterreich und Wirtschaftskammer Wien ausführlich besprochen und Möglichkeiten für eine potentielle Zusammenarbeit eruiert.

Bei dem Projekt Logistik 2030+ werden gemeinsam mit Stakeholdern und Experten aus Wirtschaft und Politik Konzepte und Projekte entwickelt, um die Region bestmöglich auf die logistischen Herausforderungen der Zukunft vorzubereiten. Das Projekt bearbeitet diese Herausforderungen mit dem Ziel der Entwicklung eines zukunfts- und umsetzungsorientierten Aktionsplans, der sich mit den heutigen und vor allem zukünftigen Anforderungen der Gütermobilität in der Region Wien-Niederösterreich auseinandersetzt und passende Maßnahmen beinhaltet.

In einem breiten, strukturierten Stakeholderprozess werden zuerst aktuelle Handlungsfelder identifiziert und in interdisziplinären Arbeitsgruppen bearbeitet. Darauf aufbauend werden mit der Perspektive 2030+ Szenarien entwickelt und mittelfristige Bearbeitungsfelder abgeleitet.

Die begleitende Entwicklung und Initiierung von Pilotprojekten sowie die abschließende Festlegung eines Aktionsplans mit konkreten Maßnahmen samt Umsetzungsstrategie soll eine rasche, praxisnahe Implementierung ermöglichen.

Insbesondere im Hinblick auf die kontinuierliche Verbesserung der Entwicklung der Position Österreichs in internationalen Standortvergleichen (Rankings mit Fokus auf Güterverkehrslogistik) werden die **Ergebnisse des Arbeitsausschusses zielgerichtet an relevante Stakeholder kommuniziert** (Interviews in Fachzeitschriften, Presseaussendungen, Präsentationen auf Veranstaltungen, Medienevents zur Logistikinitiative des BMVIT) und damit der Logistikstandort Österreich positiv vermarktet. Zudem wurde auf der BMVIT-Homepage ein eigener Informationsbereich über die Tätigkeiten des BMVIT im Bereich Güterverkehrslogistik eingerichtet: <https://www.bmvit.gv.at/verkehr/gesamtverkehr/logistik>

3 Schwerpunkte 2019/2020

Der **Unterarbeitsausschuss** im Bereich **Berufskraftfahreraus- und -weiterbildung** mit der Zielsetzung zur Attraktivierung der Berufsbilder in Transportwirtschaft und Logistik wird **konsequent fortgeführt**. Dabei werden die existierenden Maßnahmenvorschläge weiterhin intensiv diskutiert und – unter laufender Abstimmung mit den Bundesländern – deren Machbarkeit geprüft. Im Bereich der allgemeinen Logistikaus- und -weiterbildung wird die Erweiterung, Übersetzung und Dissemination der Online-Plattform des **Kompetenzzentrums RETrans** abgeschlossen (Research and Education on Transport Logistics - www.retrans.at).

Parallel zum Arbeitsausschuss finden weiterhin tagesaktuelle Einflüsse (z.B. auf europäischer Ebene) Berücksichtigung und weitere **Einzelmaßnahmen** werden **stetig abgearbeitet**. So wird beispielsweise der Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über elektronische Frachtbeförderungsinformationen (**eFTI-electronic freight transport information**) einen thematischen Schwerpunkt bilden. Das allgemeine Ziel der europäischen Initiative besteht darin, eine breitere Nutzung digitaler Technologien zu ermöglichen, um beizutragen zur i) Beseitigung von Hindernissen für das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes, ii) Modernisierung der Wirtschaft und iii) Erhöhung der Effizienz im Verkehrssektor. Außerdem soll die Initiative durch die Schaffung einheitlicher Bedingungen für die Weiterentwicklung und die breitere Verwendung digitaler Technologien beim elektronischen Austausch von Frachtbeförderungsinformationen zur Vertiefung des digitalen Binnenmarkts beitragen.

Eine notwendige Grundlage für die Arbeit der kommenden Jahre ist ein tragfähiges Bild über die logistische Leistungsfähigkeit aber auch allfälliger Defizite der Regionen Österreichs. Ein wichtiges Ziel bei der **Neuerhebung des Austrian Logistics Indicator** – ALI ist es daher, durch die Evaluierung der Regionen Handlungsmöglichkeiten aufzuzeigen, um die Rahmenbedingungen für die Erbringung von logistischen Leistungen in Österreich zu verbessern. Gemeinsam mit den regionalen Entscheidungsträgern sollen so in den kommenden Monaten die Stärken der Regionen ausgebaut sowie eventuelle Schwächen soweit wie möglich ausgeglichen werden. Als Resultat wird der Wirtschaftsstandort Österreich insgesamt gestärkt und die Zusammenarbeit zwischen den Regionen gefördert.

Durch die **Aktualisierung des Maßnahmenkatalogs** des Logistikaktionsplans gemeinsam mit den Sozialpartnern, den Logistikverbänden sowie den relevanten Universitäten mit Logistiksicherheitsfokus werden in den nächsten Monaten neue inhaltliche Schwerpunkte

gesetzt. Dabei liegt der Fokus auf den für den Bereich Logistik zentralen Zukunftsthemen und Entwicklungen wie Industrie/Logistik 4.0, Automatisierung, Digitalisierung und Vernetzung, Smart Urban Logistics sowie der Attraktivierung der Berufsbilder und des Images der Disziplin Logistik. Noch nicht abgearbeitete Themen des bestehenden Logistikaktionsplans werden weiterverfolgt.

Fokusthemen, auf die 2019/20 verstärkte Konzentration für die Disziplin Logistik gelegt wird:

Digitalisierung

Die Disziplin Logistik steht vor neuen informationstechnischen Herausforderungen. Im Zeitalter der Digitalisierung stellen Kunden höchste Ansprüche an den Servicegrad und die Flexibilität logistischer Dienstleistung und treffen Transportentscheidungen mit. Die zeitnahe Bereitstellung von Informationen zur Verfolgung von Waren und Gütern ist ebenso gefragt wie die Integration digitaler Services in internationale Netzwerke. Hierzu muss digitale Logistik interaktiver, schneller und sicherer werden sowie zuverlässiger operieren und kommunizieren. Die voranschreitende Digitalisierung verändert auch die Arbeit entlang der Logistik- und Transportkette. Es geht darum, die Ausbildung der Beschäftigten an die Herausforderungen anzupassen und dafür zu sorgen, dass die Arbeitsbedingungen im Sektor sich positiv entwickeln.

Wahrnehmung und Image

Die Bandbreite der Aufgaben und die Vorteile der Logistik sind in großen Teilen der Öffentlichkeit und der Politik zu wenig bekannt bzw. werden oftmals negative Inhalte damit in Verbindung gebracht (LKW als Feindbild, Widerstand gegen Infrastrukturvorhaben, Lärm, negative Umweltauswirkungen, Maut, Fahrverbote, unattraktive Berufsbilder etc.). Das erschwert die Akquisition von Fachkräften ebenso wie die Akzeptanz von neuen Logistik-Anlagen und verringert die Attraktivität des Standorts Österreichs. Logistik bedeutet weit mehr als Warentransport – sie ist eine integrative Disziplin, von der ganze Wirtschaftszweige wie Industrie, Handel und Gewerbe profitieren. Daher sichert sie direkt wie indirekt viele Arbeitsplätze. Intelligente Logistik bedeutet, mittels innovativer Technologien und maßgeschneiderter Lösungen die speziellen Bedürfnisse jedes einzelnen Auftraggebers individuell zu erfüllen. Dazu bedarf es smarterer Technik, höchster Flexibilität und der Fähigkeit, Prozesse in den Kundenunternehmen bis ins Detail zu verstehen. Letztlich trägt

Logistik zu mehr Lebensqualität aller bei – durch hocheffiziente Prozesse bei gleichzeitiger Ressourcenschonung.

Dabei soll die verstärkte Positionierung der gemeinsamen Dachmarke „AUSTRIAN LOGISTICS“ auch im Jahr 2020 einen Schwerpunkt bilden. Ziel ist es weitere Markenunterstützer zu gewinnen und einer möglichst breiten Öffentlichkeit die Bedeutung der Disziplin Logistik für den heimischen Wirtschaftsstandort näherzubringen.

Standort, Infrastruktur und Raumplanung

Eine stark exportorientierte Volkswirtschaft wie die österreichische ist auf leistungsfähige, verlässliche und konkurrenzfähige Logistikdienstleistungen und Transportangebote angewiesen. Dazu zählt gut ausgebaute und vernetzte Verkehrsinfrastruktur, welche die Bedürfnisse der österreichischen Wirtschaft optimal erfüllt. Zudem spiegelt sich die zunehmende Bedeutung der Logistikbranche im erhöhten Flächenbedarf im urbanen und ruralen Raum wider. Logistikimmobilien in Form von Lager-, Umschlags- und Distributionszentren sind elementare Voraussetzungen für eine funktionierende Wirtschaft. Allerdings finden die Anliegen der Logistikbranche bei der Raumordnung aktuell noch wenig bis keine Beachtung. Dies soll sich in Zukunft ändern.

Zukunftsberuf

Die Disziplin Logistik integriert viele Berufsfelder wie Transport, IT, Entwicklung, Mechatronik etc. Sie bietet somit Menschen mit sehr unterschiedlichen Ausbildungen vielfältige Karrieremöglichkeiten, zahlreiche Berufsfelder und signifikantes Wachstum. Große Chancen eröffnen sich für junge hochspezialisierte Aufsteiger ebenso wie für Quereinsteiger. Zudem herrscht an IT-Experten und Softwareentwicklern großer Bedarf. Durch die Konkurrenz im europäischen Binnenmarkt sind die Arbeitsbedingungen und Einkommen in einigen Bereichen (insbesondere im Straßengüterverkehr) stark unter Druck. Daher ist es notwendig, Maßnahmen auf nationaler und europäischer Ebene zu setzen und zu unterstützen, die zu einer weiteren Verbesserung der Arbeitsbedingungen beitragen.

Smarte Logistik im urbanen Bereich

Die Öffentliche Hand, sowie die Logistik- und Transportindustrie verfolgen das Ziel, die bestehende und zukünftige Verkehrsnachfrage effizienter abzuwickeln, negative Effekte des Güterverkehrs zu reduzieren und ein qualitativ hochwertiges Verkehrsangebot zu gewährleisten. Trotz der erwarteten Zunahme des Güterverkehrs muss hier eine Effizienz des Gesamtverkehrssystems sichergestellt werden, die auch die speziellen Anforderungen der Gütermobilität berücksichtigt. Im Sinne einer ganzheitlichen Gestaltung des Verkehrssystems müssen hierbei einerseits die Anforderungen des urbanen Wirtschafts- und Güterverkehrs spezielle Betrachtung finden (z.B. zur Bewältigung von speziellen Herausforderungen wie der Verkehrsflächenknappheit, Lieferzeit/-ortsbeschränkungen, Schnittstellenprobleme, Kostendruck, Emissionsreduktionen, etc.). Andererseits ist auf Grund der räumlichen Struktur Österreichs die Umsetzung gesamthafter Konzepte auch im ruralen Raum bedeutend.

Im Hinblick auf den anstehenden Termin zur Nationalratswahl am 29. September 2019 und die damit verbundenen Vorbereitungen zur Bildung der nächsten Bundesregierung wird sich der Arbeitsausschuss Logistik bemühen, die Operationalisierung des zukünftigen Regierungsprogrammes im Bereich Güterverkehr und Logistik federführend mit Expertise zu unterstützen und zu begleiten. Zudem wird sich der Fokus des Arbeitsausschusses auf die Analyse und Abstimmung von ökologischen Maßnahmen zur Reduktion von Emissionen im Transportsektor verstärken.

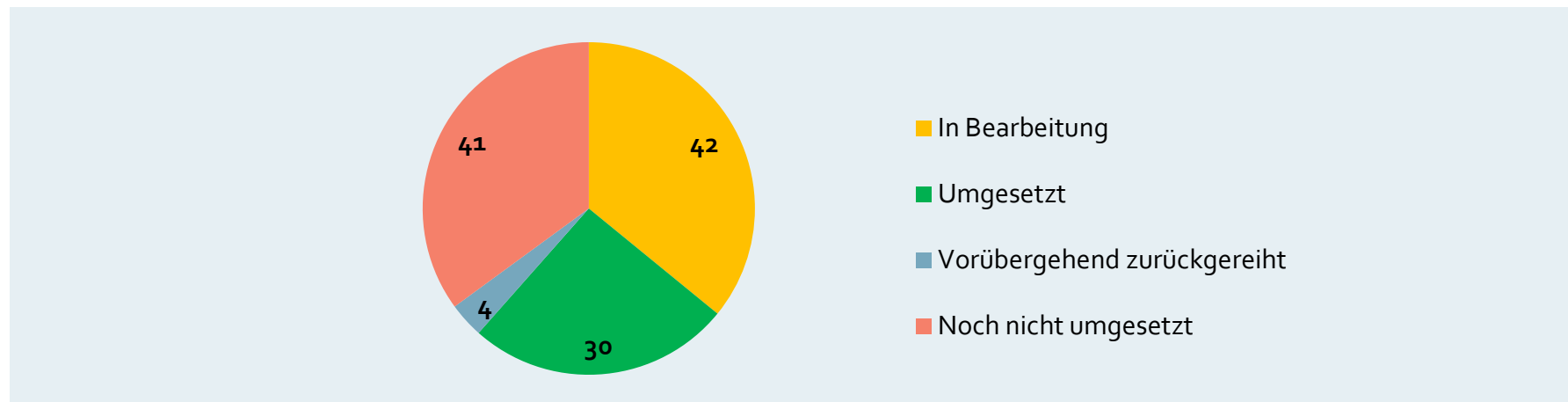
Die Art und Weise des Entstehens des Logistikaktionsplanes als kooperatives Modell zur Erstellung, Beschlussfassung und Abarbeitung von Maßnahmen, getragen durch alle wesentlichen heimischen Interessensträger ist beispielgebend für Österreich. Dabei bietet der seit 2014 laufende Prozess eine große Bandbreite an Herausforderungen und Chancen.

Mit dem Arbeitsgruppenprozess und dem darauf aufbauenden Arbeitsausschuss Logistik ist es erstmals gelungen, im Bereich Güterverkehr und Logistik eine Plattform für Politik, Wirtschaft, Sozialpartner und Wissenschaft zu bilden. Mit dem Ziel, den Logistikstandort Österreich nachhaltig zu stärken, gilt es, diesen Dialog auch in Zukunft weiterzuführen.

4 Aktueller Maßnahmenstatus

Auf den folgenden Seiten wird ein Überblick über den aktuellen Maßnahmenstatus des Logistikaktionsplans dargeboten. Dabei werden drei Kategorien unterschieden:

1. Die Maßnahme befindet sich **derzeit in Bearbeitung**. Dies bedeutet, dass bereits gewisse Abarbeitungsschritte durchgeführt wurden.
2. Die Maßnahme **wurde (zumindest teilweise) umgesetzt**.
3. Die Maßnahme **wurde (vorübergehend) zurückgereiht** aufgrund divergierender Inhalte zu einer oder mehreren bereits umgesetzten Maßnahme/n. Dies ist grundsätzlich der Tatsache geschuldet, dass schon bei der Ausarbeitung der 117 Maßnahmen alle Vorschläge aller Prozessbeteiligten zugelassen wurden. Der Maßnahmenkatalog stellt kein Konsensdokument und keinen kleinsten gemeinsamen Nenner aller Beteiligten dar, sondern bildet die unterschiedlichen Zugänge und teilweise abweichenden Positionen der Mitwirkenden ab. Dissens wurde in den Maßnahmenformularen im Sinne der Nachvollziehbarkeit und Transparenz festgehalten. Die Maßnahmenformulare inklusive der Langbeschreibungen sind abrufbar unter <https://www.bmvit.gv.at/verkehr/gesamtverkehr/logistik/aktionsplan/index.html>.



Straße

Maßnahme	Kurzbeschreibung	in Bearbeitung (teilweise) umgesetzt wurde zurückgereiht
Straße-01 Planbarkeit, Vorhersehbarkeit und Rechtssicherheit verkehrspolitischer Maßnahmen im Straßengüterverkehr	Hinwirken auf eine verbesserte Planbarkeit, Vorhersehbarkeit und Rechtssicherheit bei verkehrspolitischen Maßnahmen	X
Straße-02 Reduzierung der Kosten der Fahrerkarte und Unternehmerkarte	Reduktion der Kosten für Fahrer- und Unternehmerkarten	X
Straße-03 Reduktion der Zulassungskosten	Reduktion der Zulassungskosten bei Fahrzeugen	
Straße-04 Änderung der geographischen Einschränkung bei Abstellplätzen im Güterbeförderungsgesetz	Das Erfordernis nach dem Nachweis von geeigneten Abstellplätzen gem. Konzessionsumfang „in der in Aussicht genommenen Standortgemeinde oder einer anderen Gemeinde im selben oder einem angrenzenden Verwaltungsbezirk [...] außerhalb von Straßen mit öffentlichem Verkehr [...]“ stellt für das Transportgewerbe einen unnötigen administrativen und bürokratischen Mehraufwand dar und soll entfallen	
Straße-05 Klares Verbot von Pauschalentlohnungen	Entlohnungen nach zurückgelegter Strecke oder beförderter Menge sind weiterhin weit verbreitet, weil sie nur verboten sind, "falls diese Zahlungen geeignet sind, die Sicherheit im Straßenverkehr zu beeinträchtigen".	
Straße-06 Ausnahmeregelungen zu Aus- und Weiterbildung im GütbefG konkretisieren	Konkretisierung der derzeit bestehenden Ausnahmeregelungen zur GWB/FS-Code 95-Regelung vor allem in Hinblick auf Werkverkehre	X

Straße-07 Einfrieren der bilateralen Kontingente für den grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr	Um den österreichischen Standort zu stärken, sollten die bilateralen Kontingente für den grenzüberschreitenden Straßengütertransport, insbesondere mit Staaten, bei denen österreichische Transporteure am Warenaustausch nur ungenügend beteiligt werden, in Bezug auf ein Einfrieren evaluiert werden.	
Straße-08 Transparenz über Zustand der Straßeninfrastruktur	Daten über Zustand, Instandhaltung, Ausbleiben von Instandhaltungsmaßnahmen und monetäre Bewertung von Straßen im untergeordneten Netz liegen einer breiten Öffentlichkeit auf.	
Straße-09 Konkretisierung der Begriffe im Kurier-, Express- und Paketdienstleistungsbereich	Die derzeitige, gesetzlich festgelegte „Liberalisierung“ des Postmarktes hat im Kurier-Express und Paketbereich (KEP) zu einer zusätzlichen Reglementierung des Marktes geführt, ohne dass für Kunden ein Mehrwert entstanden ist. Zugleich fehlt eine klare gesetzliche Definition von Paketdienstleistern und Postpaketen.	X
Straße-10 Vereinfachung sowie Harmonisierung und mehr Praxisnähe der EU-Sozialvorschriften	Ausnahmekatalog von Art 13 VO 561/2006 für alle MS verbindlich machen Ausnahmemöglichkeit (im Sinne von Artikel 13) für Fahrzeuge, die im Baustellenverkehr zur Zu- und Ablieferung von Baumaterialien eingesetzt werden, von den Art 5-9 (tägliche Lenkzeit, Lenkpause, Ruhezeit) Mehr Rechtssicherheit des Textes der VO 561/2006 durch klarere und verständlichere Regelungen	
Straße-11 Umfassende Überarbeitung der EG-VO 1072_2009 (Kabotage)	Umfassende Überarbeitung der VO 1072/2009: Klarstellung der Kabotagebestimmungen, wie z.B. insbesondere Kabotagezeitraum, Begleitpapiere, u.a.m.; Überprüfung der vorhandenen Regelungen in den Mitgliedstaaten; einheitliche Bestimmungen für alle Mitgliedstaaten, die auch von den Kontrollorganen EU-weit einheitlich kontrolliert werden können.	X
Straße-14 Finanzierung von Landesstraßen durch (Teil-)Zweckbindung der Abgaben aus dem Verkehrssektor	Zweckbindung von Mauteinnahmen und Bestimmung im Umgang mit Mehreinnahmen	X
Straße-15 Bekanntgabe von Mautsätzen	Frühzeitige Veröffentlichung neuer Mautsätze, um Unternehmen Zeit zur Anpassung zu geben (etwa Mitte des Jahres)	X
Straße-16 Wirtschaftsverträgliches Mautsystem in Österreich	Die Mauttarife sollen künftig solange nicht angehoben werden, als der Aufwand für Errichtung und Erhalt des hochrangigen Straßennetzes durch die bisherigen Einnahmen basierend auf geltenden Mauttarifen abgedeckt werden kann	X

Straße-18 Änderung der Differenzierungsstruktur nach EURO-Emissionsklassen - Zusammenführung der Mauttarifgruppen	Aufgrund der Entwicklung der Fahrleistungsanteile nach Euro-Emissionsklassen müssen mittelfristig die Tarifgruppen auch wieder näher zusammengeführt werden, d.h. es sollte in Zukunft wieder weniger Tarifgruppen geben. Dabei sind Fahrzeug-Investitionszyklen und das Prinzip der Investitionssicherheit zu berücksichtigen.	X
Straße-19 Einführung einer Lkw-Maut am niederrangigen Straßennetz	Maut-Ausdehnung, damit Lkw-Ausweichverkehre unterbunden werden können. Die Mauteinnahmen werden in einem Fonds zweckgewidmet zum Erhalt der Straßen und für ÖV-Maßnahmen eingesetzt (Berücksichtigung der Unfallfolgekosten) Finanzierung der Instandhaltung der niederrangigen Verkehrsinfrastruktur nicht durch LKW-Maut auf dem niederrangigen Netz, sondern durch Zweckbindung anderer Verkehrsabgaben (WKÖ BSTV)	X
Straße-20 Internalisierung externer Kosten	Maut nutzen, um externe Effekte (Lärm, Stau, etc.) zu internalisieren/zu reduzieren	X
Straße-21 Einführung von Fahrverboten	Entwicklung eines standardisierten Vorgehens zur Erhebung von Fahrverboten unter Berücksichtigung überregionaler Auswirkungen	X
Straße-22 Kompetenz für Fahrverbote	Kompetenz für die Erlassung soll zentralisiert werden (Bundeskompetenz)	X
Straße-23 Evaluierung von Fahrverboten	Regelmäßige Überprüfung bestehender Fahrverbote auf Notwendigkeit und sachliche Rechtfertigung	X
Straße-24 Harmonisierung der Ausnahmen für alle Fahrverbote	Restriktive Harmonisierung der Ausnahmen aller Fahrverbote (Wochenend- und Feiertagsfahrverbot, Nachtfahrverbot und Fahrverbotskalender)	X
Straße-25 Harmonisierung von Kennzeichnungen - mitzuführenden Unterlagen	Europaweit einheitliche Plaketten/Kennzeichnungen zur Befahrung von Umweltzonen sowie frühestmögliche Kennzeichnung von Fahrzeugen (optimal bei Produktion) z.B. mit Abgaswerten	
Straße-26 Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie Schadstoffoptimierung durch Geschwindigkeitsangleichung	Abschaffung der generellen Beschränkung der Geschwindigkeit auf 60 km/h in der Nacht	X
Straße-27 Zentralisierung der Steuerung von Lern- und Prüfungsinhalten	Zentralisierung der Steuerung von Lern- und Prüfungsinhalten und Bestimmungen im Rahmen der Ausbildung von Fachkräften im Straßengüterverkehr	X

	Vereinfachung und praxisnahe Gestaltung der Grundqualifikation	
Straße-28 Berufskraftfahrer-Weiterbildung - Entwicklung von E-Learning	Entwicklung standardisierter e-Learning/blended learning Angeboten für Grundqualifikation und Weiterbildung	X
Straße-29 Vereinheitlichung der Regelungen für Grundqualifikation und Weiterbildung	EU-weit einheitliches Zulassungskriterien für Ausbildungsstätten und Ausbilder: Durch Festsetzung der Kriterien für Ausbildungsstätten und Ausbilder sowie Einrichtung eines Registers kommt es zu Erleichterung bei der gegenseitigen Anerkennung der Aus- und Weiterbildung; es kann leichter kontrolliert werden	X
Straße-32 Weiterbildung für Ausbilder	Ausbilder für Grundqualifikation und Weiterbildung haben sich regelmäßig fortzubilden	X
Straße-33 Einheitliche Qualitätskriterien für Lehrunterlagen	In Österreich gibt es keine Voraussetzungen für Lehrunterlagen. Lehrunterlagen sind sehr uneinheitlich und nehmen bisweilen auf nationale Regelungen keine Rücksicht.	X
Straße-34 Förderung von Aus- und Weiterbildungskosten	Förderungen Weiterbildungskosten	X
Straße-35 Kostentragung Aus- und Weiterbildung	Kostentragung durch den Arbeitgeber - Weiterbildung in der Arbeitszeit	X
Straße-36 Einheitliche Anerkennung ausländischer Weiterbildungen	Einheitliche Anerkennung von ausländischen Ausbildungen im Inland (Mitgeführte Qualifizierungsdokumente) Anerkennung von inländischen Ausbildungen im Ausland (etwa FS-Code 95 Eintragung) Selbiges für den Bereich Weiterbildung	X
Straße-37 Erleichterung bei der Berufskraftfahrergrundqualifikation für Berufsein- und umsteiger	Der Beruf des Kraftfahrers wird häufig nicht als Erstberuf gewählt, sondern von Berufsumsteigern. Gerade für Umsteiger und Quereinsteiger stellt die Grundqualifizierung bzw. Weiterbildung eine finanzielle und vor allem auch zeitliche Hürde dar. Daher soll es ermöglicht werden, auch ohne Grundqualifizierung bzw. Weiterbildung (nur auf Grundlage des entsprechenden Führerscheins) den Kraftfahrberuf ein Jahr lang auszuüben und die Grundqualifikationsprüfung bzw. Weiterbildung innerhalb dieses Jahres nachzuholen.	

Straße-38 Vereinfachung und praxisnahe Gestaltung der Grundqualifikation für Fahrer	Unter den EU-Mitgliedstaaten sind die Vorgaben für die Grundqualifikation sehr unterschiedlich geregelt, in Österreich gibt es unterschiedliche Prüfungsmodi. Es gibt keinerlei Regelungen für die Ausbildung.	X
Straße-39 Stromanschlüsse auf Rastplätzen	Durchgängige/Bedarfsgerechte Verfügbarkeit von Stromanschlüssen für LKWs auf Autobahnrastplätzen, um Hilfsaggregate (etwa Kühlkompressoren) auch während der Ruhezeiten elektrisch betreiben zu können	X
Straße-40 Komfortmaßnahmen für LKW-Fahrer	Nutzung von Hilfs- und Zusatzaggregaten (etwa Standklimaanlage) zur effizienteren Erholung der Fahrer in Pausen sowie erhöhten Aufmerksamkeit während der Fahrt	
Straße-41 Fahrsicherheitsassistenten	Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Eingriff während der Fahrt (Spurhalteassistent, Bremsassistent) gesetzlich verpflichtend eingebaut	
Straße-43 Verbesserung der Sicherheit auf Rastplätzen	Sichere Parkplätze für LKW Fahrer durch Ausbau der Sicherheitsstandards, Beleuchtung, den Einsatz von Wachpersonal und Videoüberwachung (kostenfrei für LenkerInnen)	X
Straße-44 Einsatz von E-Motoren und Energierückgewinnung	Erhöhte Umweltfreundlichkeit durch Unterstützung im „Stop and Go“-Verkehr (Anfahren mit Elektromotor) sowie Energierückgewinnung	
Straße-45 Nutzung aerodynamisch optimierter Fahrzeuge	Adaptierung bestehender Sonderrichtlinie für die Nutzung aerodynamisch optimierter FZ, um volle Potenziale realisieren zu können (bspw. Indirekt proportionale Skalierung von Länge zu CW-Wert)	X
Straße-46 Bekanntnis zum Technologiemix im Straßenverkehr	Verstärkung und Förderung des Einsatzes von E-LKWs für City-Verkehre und kommunale Fahrzeuge (z.B. Müllabfuhr), aber gleichzeitig Realisation, dass für Langstrecke derzeit andere Technologien effizienter und sinnvoller einsetzbar sind.	X
Straße-47 a) CO2 Klimaziele durch wirtschaftsverträgliche Vorgehensweisen erreichen b) Luftreinhaltemaßnahmen verursachergerecht je nach Notwendigkeit EU-konform festlegen	Luftreinhaltemaßnahmen verursachergerecht je nach Notwendigkeit EU-konform festlegen CO2 Klimaziele durch wirtschaftsverträgliche Vorgehensweisen erreichen Förderung umweltfreundlicher Technologien (konventionell, alternativ) Bekanntnis zum Technologiemix (Wahlfreiheit Antriebstechnologie)	X
Straße-48 Energieziele durch Elektromobilität stärken	Elektromobilität als Zukunftstechnologie mit großem Potenzial. Durch verstärkten Einsatz sowie die Förderung von E-Mobilität auch im Güterverkehr	X

	lassen sich die Energie-, aber auch CO2-Ziele unterstützen oder erreichen. Dies sollte auch in die entsprechenden Richtlinien und politischen Programme einfließen.	
Straße-49 Förderung umweltfreundlicher Fahrzeugtechnologien	Unterstützung von Investitionen in die Erneuerung von Fuhrparks sowie die Entwicklung umweltfreundlicher Technologien zur Reduktion der Schadstoffbelastung durch den Straßengüterverkehr	X
Straße-50 Zulassung von Lang-LKWs auf ausgewählten Haupttrouten	Zulassung von Lang-LKWs für dezidierte Hub-zu-Hub-Verkehre	X
Straße-51 Neuregelung der Gewichtstoleranzen und Anpassung der höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte von LKWs	Anpassung der zulässigen Maße und Gewichte der Fahrzeuge an aktuelle Entwicklungen im Bereich Sicherheits- und Qualitätsstandards zur Erleichterung spezieller Transporte (etwa Fahrzeugtransporte, Containertransport) Ergänzender Einsatz von kranbaren Sattelaufliegern mit höherem Gesamtgewicht zusätzlich zum kombinierten Verkehr, um Investitionen rentabel zu gestalten	X
Straße-53 Lenk- und Ruhezeiten auch für Fahrzeuge unter 3,5t	Steigende Zersplitterung der Sendungen in Ballungsgebieten durch Güterstruktureffekt (kleinere Transporteinheiten mit höherer Sendungsfrequenz). Lenkzeitregime greift nicht bei FZ unter 3.5t	
Straße-54 Nachweis gerechtfertigter Lenkzeitübertretungen	Durch Nutzung von GPS-Tracking und zentral gespeicherten Verkehrsdaten kann Fahrer ohne hohen Administrationsaufwand verbindlich nachweisen, dass Lenkzeit notwendigerweise überschritten wurde (Parkplatz voll, Stau, etc.)	
Straße-57 Prüfung der Schaffung einer einheitlichen Kontrollbehörde für den Güterverkehrsbereich	Schaffung einer zentralen Behörde (analog BAG), die alle Kompetenzen für umfassende Verkehrskontrollen bündelt und entsprechend ausgebildetes Personal besitzt (etwa auch Gewerberecht)	X
Straße-59 Vermeidung von Doppelbestrafung	Vermeidung der doppelten Bestrafung desselben Vergehens durch unterschiedliche Behörden bzw. Strafaufrechnung	
Straße-61 Maßnahmen zur Wiederherstellung /-erlangung der Zuverlässigkeit ("Rehabilitierungsmaßnahmen")	Möglichkeiten für Transportunternehmen, sich zu rehabilitieren (Zuverlässigkeitsprüfung)	

<p>Straße-62 Verantwortung für Mautentrichtung für den Zulassungsbesitzer - Mehr Fairness für Lkw-Lenker</p>	<p>Durch Solidarhaftung zwischen Zulassungsbesitzer und Lenker werden von den Behörden primär Sanktionen gegen Lenker verhängt, die keinerlei wirtschaftlichen Vorteil aus der Nichtbezahlung der Maut haben. Dies soll auf gesetzlicher Ebene geändert werden (Änderung BundesstraßenmautG)</p>	
<p>Straße-64 Bei Ladungssicherung gewichtsabhängige Einzelfallbeurteilung gemäß EN Normen statt dirigistischer Gefährdungsbeurteilung gem. EU-RL-Vo</p>	<p>Beibehalten des Systems der gewichtsabhängigen Toleranzen für Abstandsmaße bei der Ladungssicherung; insgesamt soll aus Wettbewerbsgründen die Überschreitung des höchsten zulässigen Gesamtgewichtes um 6% straffrei sein, keine Verpflichtung zur Abladung bis 10% (wie D)</p>	
<p>Straße-68 EU-Sozialvorschriften - keine Übererfüllung der Kontrollvorgaben und gleich hohe Kontrolldichte bei In- und Ausländern</p>	<p>Verlässliche Erfüllung bei gleichzeitiger Beobachtung der EU-weiten Erfüllungspraxis der Anforderungen der neuen Kontrollrichtlinie für Verkehrsunternehmen Hierbei keine nationale Übererfüllung der Kontrollvorgaben und gleiche Kontrolldichte für In- und Ausländer</p>	
<p>Straße-69 Keine persönliche Haftung für Zollspediteure und deren Mitarbeiter bei Abgabenschulden von Auftraggebern</p>	<p>Restriktive Haftungsbestimmungen für Zollspediteure führen zu einem Abwandern der Unternehmen bzw. Aufträge in andere Länder.</p>	<p>X</p>
<p>Straße-70 Digitales Beförderungspapier</p>	<p>Voraussetzungen auf nationaler und internationaler Ebene (Änderung des ADR) schaffen, damit die Vorlage des Beförderungspapiers in elektronischer Form (ohne es im Lkw ausdrucken zu müssen) bei der Kontrolle durch die Polizei akzeptiert werden kann</p>	<p>X</p>
<p>Straße-71 Ausbildung Gefahrgutbeauftragter</p>	<p>Erstellung eines einheitlichen Fragenkatalogs für ganz Österreich. Nur Fragen daraus sollen zur Prüfung des GG-Beauftragten verwendet werden dürfen. Dieser Fragenkatalog soll wie in Deutschland im Internet veröffentlicht sein. Dies soll sowohl für die Erstausbildung als auch für die Auffrischungsschulung gelten. Die Gültigkeit von Vereidigungen von Straßenaufsichtsorganen soll harmonisiert und auf ganz Österreich ausgedehnt werden.</p>	<p>X</p>
<p>Straße-72 Gefahrgut Dialog Wirtschaft, Arbeitnehmervertreter, Polizei, Verkehrsministerium</p>	<p>Der Dialog soll möglichst konsequent weiterentwickelt werden; das ADR und GGBG hat z.T. einen großen Interpretationsspielraum, der zugunsten einer funktionierenden GG-Transportwirtschaft genutzt werden sollte, ohne auf Kontrolle und Sicherheit verzichten zu müssen.</p>	<p>X</p>

Straße-73 Kein Golden Plating bei Gefahrgutvorschriften	Die Gefahrguttransportvorschriften für die Verkehrsträger sollen möglichst unverändert in den nationalen Rechtsbestand übernommen werden und nationale „Verstreuungen“ bzw. zusätzliche gesetzliche Vorschriften sollen wie (bisher) weiterhin vermieden werden.	
Straße-74 Bei Gefahrguttransporten Erleichterungen per Verordnung statt Einzelbescheiden	Vereinfachte Anwendung der Gefahrgutrichtlinien für Unternehmen, die durch häufige Umladung bzw. häufige Transporte ein großes Aufkommen an Einzelbescheiden für ihre Aktivität benötigen (etwa Abfallentsorgung, Landmittelhandel) Vereinheitlichung der Abfall-/Deponietransporte insbesondere hinsichtlich der mitzuführenden Unterlagen und der Anbringung von Tafeln, Kennzeichnungen; EU-weit einheitliche Abgasplaketten,...	
Straße-75 Abstellen eines Anhängers ohne Zugfahrzeug	Die moderne Warenlogistik stellt die Transportwirtschaft vor völlig neue Situationen und damit verbundene Herausforderungen. Vor allem die Herausforderungen in der urbanen Logistik werden immer höher. Es ist daher nötig, das gesicherte Abstellen von Anhängern ohne Zugfahrzeug bis zu 72 Stunden zu ermöglichen.	
Straße-78 Umsetzung IVS-Aktionsplan	Konkretisierung der geplanten Maßnahmen vor allem in Hinblick auf die Auswirkungen für den Bereich Güterverkehr und Logistik sowie Festlegen konkreter Umsetzungszeitpläne.	X
Straße-80 Innovationsführerschaft Österreichs im Bereich Verkehrsdaten	Nutzung des vorhandenen Know-hows sowie der technologischen Entwicklungen, um einen nachhaltigen Wettbewerbsvorteil für die österreichische Wirtschaft zu generieren.	
Straße-81 Ausbau der Stellplatz-Info am ASFINAG-Netz	Bestehendes System (straßenseitige Info über Auslastung der Parkplätze) wird ausgebaut. Daten über Parkplatz-Auslastung liegen den Behörden bei Stellplatz-Problemen in Zusammenhang mit Lenkzeitübertretungen vor.	X
Straße-82 IT-Telematik Applikation bei Gefahrguttransporten in Tunneln	Bestehendes Mautgerät könnte für diese Funktion eingesetzt werden.	
Straße-83 Automatisierte Datengenerierung im Straßengüterverkehr	Nutzung der in Unternehmen vorhandenen Datenbestände (auf freiwilliger Basis), um die von der Statistik Austria benötigten und angeforderten Daten zu generieren.	

Schiene

Maßnahme	Kurzbeschreibung	in Bearbeitung (teilweise) umgesetzt wurde zurückgereicht
Schiene-01 Konzeption und Anreiz	Schwerpunkt Konzeption und Forschung: Konzeption und Auflage von entwicklungs- und umsetzungsnahen nationalen Programmlinien bzw. verstärktes Engagement Österreichs im Rahmen europäischer F&E-Schwerpunkte im Schienengüterverkehr z.B. zur Intensivierung der Zusammenarbeit der wesentlichen Systembeteiligten im Schienengüterverkehr entlang der Produktionskette sowie Steigerung der Effizienz.	X
Schiene-02 Förderprogramme bzw. finanzielle Unterstützungssysteme	Umfassende und breite Diskussion der bestehenden Förderlandschaft und Unterstützungsinstrumentarien im Schienengüterverkehrsbereich. Entwurf einer Gesamtstrategie für den SGV und allfällige Neugestaltung bestehender Beihilfeinstrumentarien bzw. Begünstigungen. Im Detail betrifft dies insbesondere z.B. die Förderadressaten selbst, die Beseitigung von Ungleichbehandlungen im Steuersystem in Form der Energieabgabenrückvergütung, die Möglichkeiten und Wirksamkeit von Anreizsetzungen zum Erhalt des SGV in der Fläche sowie die Schaffung von Anreizen zur Entwicklung von bzw. zur Investition in modernes und innovatives Wagen- und Traktionsmaterial. Ein Awareness-Paket im Rahmen einer nationalen Auszeichnung z.B. für herausragende Auftraggeber von SGV-Leistungen bzw. erfolgreich implementierte Innovationen (z.B. in Form eines Staatspreises) rundet das Gesamtpaket ab.	X
Schiene-03 Verbesserung der ROLA	Die qualitative Ausstattung der Rollenden Landstraße (ROLA) wird verbessert und der Transportlauf auf der Schiene attraktiviert.	X
Schiene-04 Gestaltungssicherheit und Vorhersehbarkeit	„Empfehlungen an Entscheider aus Wirtschaft/Verkehr/Politik“: Erhebung und Formulierung von schienengüterverkehrsfreundlichen Rahmenbedingungen mit	X

	<p>Schwerpunktsetzung in den Bereichen „Vorhersehbarkeit“, „Planbarkeit“ und „Berechenbarkeit“.</p> <p>Schaffung eines dauerhaften Anreizsystems mit Rechtssicherheit und Kostentransparenz auf Seiten Kunden, EIU und Betreiber.</p>	
<p>Schiene-05 Sichere Schiene und fairer Markt durch verbindliche und klare technische und soziale Regeln</p> <p>Schiene-06 Rechtsanspruch der Privatbahnen auf Infrastrukturfinanzierung und -erhaltung</p>	<p>Der Schienenmarkt ist geöffnet, dennoch fehlen in vielen Bereichen klare und allgemein gültige Regelungen. Dies trifft auf technische Regelungen (Wartungsintervalle, Wagenuntersuchung usw.) und auf soziale Festsetzungen (Ausbildung, Einsatzbedingungen) zu. Dadurch wird die Sicherheit gefährdet und es entstehen jenen Unternehmen Wettbewerbsvorteile, die keine oder geringere Standards anwenden. Nur eine Harmonisierung sorgt für Fairness und Sicherheit.</p> <p>Konkret fehlen derartige Regelungen für: Mindestwartungsintervalle beim Rollmaterial, Mindestkontrollen auf der Schiene (im Betrieb); verpflichtender Einsatz und Ausstattung mit Arbeitszeit/Lenk- und Ruhezeiten-Aufzeichnungsgeräten („digitaler Tachograph“, EU-weite Harmonisierung der Ausbildung des gesamten sicherheitsrelevanten Personals (analog zur EisbEPV)</p> <hr/> <p>Die aktuellen Rahmenbedingungen erzeugen ein Ungleichgewicht in der Eisenbahnbranche zum Nachteil kleinerer und mittlerer Eisenbahnunternehmen insbesondere bei den Privatbahnen. Sämtliche rechtlichen und budgetären Rahmenbedingungen, technische Normen sowie Förderprogramme für den Schienenverkehr orientieren sich am Standard der größten Eisenbahnunternehmen. Das geht auf Kosten der kleinen und mittleren Eisenbahnunternehmen, die massiv unter Druck geraten und dringend nötige Investitionen nicht mehr tätigen können. Die Herstellung gleicher Rahmenbedingungen sollte durch einen Rechtsanspruch der Privatbahnen bei der Finanzierung Ihrer Infrastruktur nach dem Beispiel im Bundesbahngesetz erfolgen.</p> <p>Forderung:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Höhere Infrastrukturfinanzierung bei Privatbahnen • Herstellung gleicher Rahmenbedingungen bei der Infrastrukturfinanzierung/-erhaltung (Rechtsanspruch) 	<p>X</p>
<p>Schiene-07 Gesamtpaket ASB</p>	<p>Intensivierung der Betreuung und Unterstützung der Verantwortlichen im ASB-System, insbesondere bei den Verladern, Bezirkshauptmannschaften und Planungsverantwortlichen auf kommunaler Ebene. Betreuung und Monitoring der Anschlussbahnanlagen über ihren gesamten Lebenszyklus hinweg, damit auch Sicherung bestehender und temporär nicht mehr genutzter ASB mit Zukunftspotential.</p>	<p>X</p>

	(Anlagen für den SGV im urbanen Bereich gehen bei Auflassung unwiederbringlich und oft unbemerkt z.B. durch Nutzungsdruck aus dem Bereich Wohnen etc. verloren. Dies entfernt den SGV zusehends weiter von den Nachfragern. Gezielte Erhaltung von geeigneten Anlagen für den SGV in Abstimmung mit örtlicher Raumplanung. Offensive Vermarktung der Anlagen in bahnaffinen Bereichen.)	
Schiene-08 Kapazitätssteigerung durch betriebliche Maßnahmen	Hebung von kurzfristigen, betrieblichen Verbesserungspotenzialen statt Abwarten auf einen späteren Ausbau (z.B. Nachschiebelok als lokale Traktionsdienstleistung Dritter).	X
Schiene-09 Terminalkonzept NEU	Erweiterung der bestehenden Konzeptionen mit ihren kapazitiven Schwerpunkten hin zu umfassenden Ansätzen. Integration der regionalen und überregionalen verkehrlichen Beziehungen und Angebote in die Konzeption. Formulierung und Definition von Erreichbarkeiten im Güterverkehr.	X
Schiene-10 I&R Infrastruktur (Reparatur/ Servicierung) Rolling stock auch für Privatwageneinsteller flächendeckend verfügbar	Eine ausreichende Anzahl an Werkstätten bzw. mobiler Servicestellen minimiert Ausfallszeiten und fördert die Verlässlichkeit des Verkehrsträgers. In den letzten Jahren wurden diese unterstützenden Leistungen in Österreich stark reduziert. Dieser Trend muss/soll durch eine bedarfsgerechte Planung zumindest gestoppt werden.	
Schiene-11 Qualität	Messung von Qualität, Darstellung, Kommunikation und allenfalls Sanktionierung von Nichtqualität insbesondere im Betrieb auf internationalen Korridoren, Installierung von Verantwortlichen zur Behebung (Fokus im Betrieb der Infrastruktur, z.B. mit den Themenfeldern Pünktlichkeit, Verlässlichkeit, Security).	
Schiene-12 Grundlagen für die Integration der Schiene in die örtliche und überörtliche Raumplanung	Gestaltung eines Handbuchs mit der Zielgruppe „regionale Planer“ zur Erleichterung der Integration des Systems Schiene in die örtliche und regionale Planung, insbesondere auch bei Planung von Güterzentren/GvZ/Wirtschaftsparks, etc. Mitbeachtung und Verankerung des Verkehrsträgers Schiene als Teil der wirtschaftlichen Entwicklung von Räumen, in gleicher Gestaltungsintensität wie sie derzeit im VT Straße bereits gegeben ist.	X
Schiene-13 Partizipative Gestaltung und Entwicklung	Aufbereitung und Vermittlung der geplanten Entwicklungen der heimischen Infrastrukturnetze in den kommenden Jahren bzw. der übergeordneten europäischen Planungen für die regionalen Verantwortlichen als Bringschuld der Planungsverantwortlichen auf nationaler Ebene. ("Mit welchen infrastrukturellen Entwicklungen kann auf regionaler Ebene in den nächsten Jahren gerechnet werden") Darüber hinaus auch Darlegung, Diskussion und Kommunikation der zu erwartenden Entwicklungen in nationalen wie europäischen Rechtsbereichen.	X

<p>Schiene-14 Intensivierung der nationalen und regionalen Anbindung bei SGV-Leistungen</p>	<p>Intensivierung der Bemühungen zum Erhalt von der Bedienungseinstellung bedrohter Verkehre:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bündelung der Zustellung + Öffnung privater Anlagen • Bedienung durch integrierte Verkehrsunternehmen • Bewusstseinschaffung und regionale Verankerung <p>Intensivierung der Anbindung der innerösterreichischen Zentralräume zu den nationalen und internationalen Knoten und Zentren im Norden bzw. Süden (Pyhrn-Schober). Diskussion und Vereinbarung von Grundsatzfestlegungen für "österreichweite Erreichbarkeiten" im Schienengüterverkehr.</p>	<p>X</p>
<p>Schiene-15 Schaffung eines Kombitickets</p>	<p>Diese Maßnahme wurde zur AG Binnenschifffahrt (siehe Maßnahme Binnenschiff-13) überstellt.</p>	
<p>Schiene-16 Rahmenbedingungen für Güterverkehr und Logistik</p>	<p>Erhebung und Formulierung der Anforderung von Güterverkehr und Logistik im Kontext von Raum- und Flächennutzungen in Österreich. Formulierung der Eckpunkte und Inhalte eines nationalen Grundkonsenses zur verantwortlichen, gemeinsamen Gestaltung der Grundlagen und Rahmenbedingungen. Beschreibung/Bestätigung von Mindestkriterien für die "Systemadäquanz Schiene" gemäß Zielnetz 2025+; Definition eines „idealen Einsatzbereichs“ für die einzelnen Verkehrsträger: Einsatz und Nutzung der Verkehrsträger im Rahmen ihrer jeweiligen systemischen Vorteile.</p>	<p>X</p>
<p>Schiene-17 Bewusstseinsprogramm „Nachhaltigkeit als Kauf(mit)-entscheidung“</p>	<p>Vermittlung von Awareness über den eigenen Bereich (Produktion, Transport), Verankerung von „carbon footprint“ und anderen komparativen Vorteilen des SGV im Themenfeld "Nachhaltigkeit" (z.B. externe Kosten, Feinstaub, generelle Vorteile des Systems Bahn – Wirtschaftsfaktor, Arbeitgeber, Innovationsmotor, ...) als Kaufargumentarium, Vermittlung der Vorteile und der relativen Stellung zum Mitbewerber</p>	
<p>Schiene-18 Intensivierung der Abstimmung mit den Nachbarstaaten</p>	<p>Abstimmung im Bereich der Infrastrukturen: Neben den Infrastrukturnetzen zukünftig verstärkt auch Abstimmung im Bereich der intermodalen Umschlagsanlagen, Intensivierung der Abstimmung mit dem Markt (Anforderungen der Verlager an Knoten im In- und Ausland), Verstärktes Monitoring bi- und multilateral geschlossener Vereinbarungen, insbesondere mit den neuen Mitgliedsstaaten der Europäischen Union. Erhöhung des Grades der Verbindlichkeit von bilateralen Vereinbarungen.</p>	<p>X</p>

<p>Schiene-19 Grenzüberschreitende Kooperationen</p>	<p>Synchronisation von Korridor- und Verteilnetzen bei gleichzeitiger Harmonisierung der Betriebsabläufe.</p> <hr/> <p>Intensivierung der grenzüberschreitenden Kooperationen z.B. mit Hilfe der Finanzierung von regionalen Projekten mit der Zielsetzung des Erhalts des SGV insbesondere in den neuen Mitgliedsstaaten der Europäischen Union durch Kooperationen/Know-how-Transfer/Förderungen.</p> <p>Intensivierung der Angebote an grenzüberschreitenden, kooperativen Schienengüterverkehren in grenzüberschreitenden Einzelwagenverkehren sowie im Stückgutbereich durch die Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Unterstützung der Politik.</p>
<p>Schiene-20 Forcierung der Kostenwahrheit</p>	<p>Umsetzung der Wegekostenrichtlinie als Schritt zur Kostenwahrheit Nutzer der Infrastrukturen aller Verkehrsträger werden stärker an der Finanzierung beteiligt. Dies geschieht über eine gleichmäßige Anlastung der Wegekosten unter Einbezug aller externen Kosten.</p>

Binnenschiff

Maßnahme	Kurzbeschreibung	in Bearbeitung (teilweise) umgesetzt wurde zurückgereicht
Binnenschiff-01 Monitoring Donauregion	Erfolgsmonitoring der festgelegten Parameter in der Donauregion Die Donaustaaten verfügen über ein transparentes, faktenbasiertes, effektives Wasserstraßenmanagement	
Binnenschiff-02 Konsequenzen Monitoring Donauregion	Festlegung von Konsequenzen aus dem Erfolgsmonitoring der festgelegten Parameter in der Donauregion Störungen auf das Gesamtsystem „Donau“ werden verursachergerecht geahndet	
Binnenschiff-03 „Single European Danube“	Schaffung einer „Single European Danube“ unter Leitung einer supranationalen Instanz Das staatenübergreifende System „Donau“ wird von einer supranationalen Organisation gesteuert und entwickelt	X
Binnenschiff-04 Unterstützung im Wasserstraßen- & Projektmanagement	Unterstützung der Donauanrainerstaaten bei Wasserstraßen- und Projektmanagement Ein Best-Practice-Ansatz im Wasserstraßenmanagement der Donau ist wirkungsvoll implementiert.	X
Binnenschiff-05 Bündelung der Institutionen und Kräfte	Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit durch Bündelung der Kräfte auf der Donau in enger Abstimmung mit den Aktivitäten am Rhein-Main Eine Bündelung der Kräfte bringt wesentliche Beiträge zur Gestaltung der zukünftigen Binnenschiffahrtspolitik der Europäischen Union	
Binnenschiff-06 Mitwirkung an der Forschungsagenda für die europäische Binnenschiffahrt	Umsetzung/Unterstützung durch EU-kofinanzierte Projekte; Festlegung von Themenfeldern, die verstärkt in Zukunft bei EU-Projekten bearbeitet werden sollen.	X

<p>Binnenschiff-07 Synchromodalität</p>	<p>Aufgrund seiner Best-in-Class Stellung erfolgt die Forschungsagenda im Bereich der Binnenschifffahrt unter aktiver Mitgestaltung Österreichs</p> <hr/> <p>Etablierung des innovativen Transportsystems Synchromodalität zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit von Bahn und Wasserstraße Die Verkehrsträger kommen gleichrangig, barriere- und vorurteilsfrei in synchromodalen Systemen zum Einsatz</p>	
<p>Binnenschiff-08 Internationale Harmonisierung der Logistikausbildung</p>	<p>Harmonisierung der Logistikausbildung in Österreich und Europa, um Bewusstsein und Know-how für die Wasserstraße zu fördern Das System Binnenschifffahrt ist basierend auf Wissen bei den Modalentscheidern verankert.</p>	X
<p>Binnenschiff-09 Harmonisierung Verordnungen & Gesetze bei alternativen Antriebssystemen</p>	<p>Harmonisierung der internationalen Verordnungen und Gesetze bei alternativen Antriebssystemen Die Modernisierung der Donauflotte wird durch zeitgemäße Regelungen unterstützt.</p>	
<p>Binnenschiff-10 „Same River, Same Rules“</p>	<p>Harmonisierung von administrativen Auflagen, rechtlichen Rahmenbedingungen, Einkaufsbedingungen, Besatzungsvorschriften Österreich wirkt durch einen pro-aktiven Ansatz aktiv bei der Gestaltung sämtlicher europäischer und schifffahrtsrelevanter Regelungen mit</p>	X
<p>Binnenschiff-11 Flottenmodernisierung</p>	<p>Flottenmodernisierung sowohl durch Forschungsaktivitäten als auch durch gezielte Investitionsprogramme Gezielte Investitionen führen zu deutlichen Verbesserung der Umweltleistung und Wirtschaftlichkeit der Donauschifffahrt</p>	
<p>Binnenschiff-12 Arbeits- und sozialrechtliche Bedingungen auf der Donau</p>	<p>Durch die gegenständliche Maßnahme sollen Lohn- und Sozialdumping im Binnenschifffahrtsbereich eingedämmt und die Wettbewerbsposition der österreichischen Unternehmen sowie die Einkommensbedingungen der Beschäftigten unterstützt werden. Jene Unternehmen, die sich an die geltenden Bestimmungen halten, werden geschützt. Die Rechte der ArbeitnehmerInnen werden durch Kontrollen und Sanktionsmechanismen gestärkt.</p>	
<p>Binnenschiff-13 Schaffung eines Kombitickets</p>	<p>Die Binnenschifffahrt auf der Donau verfügt über Kapazitätsreserven. Mit Einführung einer Ausfallsicherung soll dem Verladere ein Kombiticket angeboten werden, um im Falle von Nicht-Befahrbarkeit des Wasserweges auf die Schiene ausweichen zu können.</p>	

Logistik

Maßnahme	Kurzbeschreibung	in Bearbeitung (teilweise) umgesetzt wurde zurückgereicht
Logistik-01 Kommunikation eines gesamtheitlichen Bildes der Disziplin Logistik & Bewusstseinsbildung für die Disziplin Logistik – Logistikkampagne	<p>Vision: Logistik wird als Disziplin mit ihrem vernetzenden Beitrag zur Wirtschaft verstanden</p> <ul style="list-style-type: none"> • Erhebung und Formulierung der Anforderungen von Güterverkehr und Logistik im Kontext von Raum- und Flächennutzungen in Österreich. • Durch eine „Logistikkampagne“ wird die Logistik als „Disziplin“ kommuniziert. Österreichweit wird ein einheitliches Bild über die Grundlagen, Ziele und den Beitrag zum Wirtschaftsstandort Österreich der Disziplin Logistik geschaffen. Eine aggressive Öffentlichkeitskampagne gewährleistet den notwendigen Investitionsplan samt Ausbildung der zukünftigen Logistikexperten. • Im Zuge der Logistikkampagne wird eine Marke (z.B.: „Logistik Made in Austria“ oder ähnlicher Name) etabliert. Als Partnerschaftsprojekt zwischen BMVIT und der Logistikwirtschaft soll es dazu dienen, dem Logistikstandort einen professionellen Außenauftritt zu verschaffen. Unter dem Markenbegriff sollen Vermarktungsaktivitäten gesetzt werden. Damit wird auch in der breiten Öffentlichkeit das Interesse an der Disziplin Logistik geweckt – die Leistungen der Branche werden veranschaulicht. 	X
Logistik-02 Logistikkoordination	<p>Vision: Österreichische Koordination bei der Planung und Umsetzung von strategisch wichtigen Infrastrukturmaßnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Durch eine neue Funktion eines "Logistikbeirats", dessen Teilnehmer als Ansprechpartner und Schnittstelle für die Wirtschaft fungieren, wird die Logistik als Disziplin etabliert und proaktiv für eine positive Wertschöpfung in Österreich aus gemeinwirtschaftlicher Sicht gestaltet. 	X

	<ul style="list-style-type: none"> • Der Logistikbeirat hat eine „Mentorfunktion“ und in der Gesellschaft das Ansehen, um der Disziplin Logistik den entsprechenden Stellenwert zu geben. Bezüglich der Ausgestaltung dieser Maßnahme gibt es noch offene Fragen, die in einem Folgeprozess, in dem diese Maßnahme konkretisiert und entscheidungsreif gestaltet wird, geklärt werden müssen: • Ist eine Person besser oder ein Gremium? • Ist die Stelle beim BMVIT oder der Regierung oder...? • Ist dies eine Stelle der öffentlichen Hand oder der Wirtschaft oder ein PPP? • Welche Organisationen sollen durch wen vertreten sein? • Etc. 	
Logistik-03 Ausbildung	<p>Die weltweite Nummer 1 im gesamten logistischen Ausbildungsbereich; Logistik als Zukunftsberufsbild</p> <ul style="list-style-type: none"> • Erstellung und Kommunikation eines Ausbildungsplans (inkl. diverser Fixelemente wie ökologische, soziale Aspekte...) für logistische Berufe • Ein Informationsfolder für jede Funktion entlang der Logistikkette mit Funktionsbeschreibung, Ausbildungsmöglichkeiten, Grundmodulen der Ausbildung, Aufstiegschancen, Beitrag zum Unternehmenserfolg,... klärt potentielle Logistikberufsanwärter über die Logistikfunktionen auf. • Die Ausbildung für logistische Berufe wird sowohl in diverse Marketingprogramme von universitären Ausbildungsmöglichkeiten als auch von logistischen Lehr- und Fachberufen eingebunden. • Erstellung einer Logistikpotenzialanalyse 	X
Logistik-04 Logistikplattform	<p>Vision: Logistik wird als Disziplin mit ihrem vernetzenden Beitrag zur Wirtschaft verstanden. Vollständige Transparenz in den Bereichen aller Verkehrsträger</p> <ul style="list-style-type: none"> • Eine Plattform, welche auf den Themenbereich der Disziplin Logistik zentriert ist, bringt Wettbewerbsvorteile für den Wirtschaftsstandort und ermöglicht den Bedarfsträgern der Logistik und den Bereitstellern von Logistikbedarfen bestmöglich Informationen rund um das Thema Logistik (Infrastrukturprojekte, Knoten & Korridore, Terminals,...) abzurufen. Die Plattform dient als „Werkzeug“ für den Logistikbeirat und konsolidiert alle relevanten Informationen. • Enthalten in der Plattform sind auch österreichweite logistische Standortinformationen für Ansiedlungen. Diese ermöglichen Information und Unterstützung bei der Standortsuche, Mitwirkung bei der Vermarktung und 	X

	<p>Entwicklung von Standorten, Beratung bei der Suche nach Partnern, Unterstützung bei der Mitarbeitersuche, Beratung bei Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten,...</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ein weiterer inhaltlicher Themenbereich ist ein Überblick über alle verkehrs- und ladegutspezifischen Umschlagmöglichkeiten sowie die Darstellung des Nutzens von intermodalen Möglichkeiten. • Die Voraussetzung für diese Logistikplattform ist, dass diese in kurzen Zeitabständen aktualisiert wird. Dafür muss eine klare Verantwortungsstelle (z.B. VNL als Organisation, Logistikbeirat,...), welche sich proaktiv um die Betreuung der Plattform kümmert, geschaffen werden. 	
<p>Logistik-05 Förderung und Einbindung der Unternehmen bei der Umsetzung von Infrastrukturvorhaben durch einen Wirtschaftsbeirat</p>	<p>Vision: Bestmögliche Verlinkung (partizipative Gestaltung) zwischen Infrastruktur und Wirtschaft</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Verkehrsprognose ist eine Grundlage für die Planung von Infrastrukturvorhaben in Österreich. Eine fundierte Bewertung von Infrastrukturvorhaben benötigt eine fundierte Einschätzung der zukünftigen Entwicklung der Verkehrsnachfrage. Um die Auswirkungen von Trends aus Politik, Wirtschaft, Gesellschaft und Technologie auf das Verkehrsangebot und die Verkehrsnachfrage bestmöglich zu berücksichtigen, gilt es auch, Persönlichkeiten aus der Wirtschaft in die Verkehrsprognose einzubinden. Der Wirtschaftsbeirat umfasst Experten aus diversen Branchen und wird vom Logistikbeirat nominiert. Personen vom Logistikbeirat können auch im Wirtschaftsbeirat fungieren. • Eine ganzheitliche Betrachtung in der Infrastrukturpolitik unter Einbindung aller Verkehrsträger sowie von Energie und Informations- und Kommunikationstechnologie ist erforderlich. Ein Beirat, welcher ein integrativer Bestandteil der Verkehrsprognose ist, wird nominiert. • Schaffung eines ganzheitlichen, verkehrsträgerübergreifenden Masterplans zur Bewältigung der künftigen Anforderungen an die Mobilität der Menschen und Güter für den Standort Österreich. Der Gesamtverkehrsplan des BMVIT war kick off, die Wirtschaft bringt sich in den Dialogprozess ein, in der Folge sollen konkrete Maßnahmen und Lösungen erarbeitet werden. • Ein weiterer Bestandteil der Verkehrsprognosen sind die Klimaziele – hierfür wird eine fundierte Betrachtung über die Notwendigkeiten und Auswirkungen zur Erfüllung der Klimaziele realisiert. 	<p>X</p>
<p>Logistik-06 Masterplan für Logistik-Hubs</p>	<p>Vision: Proaktiver Zugang für eine abgestimmte strategische Logistikplanung mit dem Ziel, die Wertschöpfung zu erhöhen. Planung und Umsetzung von strategisch wichtigen</p>	<p>X</p>

	<p>Infrastrukturmaßnahmen erfolgen langfristig und werden von den Stakeholdern getragen. Basis für die „Wertschöpfung durch Re-Industrialisierung“ schaffen</p> <p>Ein gesamtheitlicher Masterplan für Logistik-Hubs wird entwickelt. Strategische Logistikplanung abgestimmt zwischen Infrastruktur, Dienstleistern und Industrie dient als Input für die Standortplanung.</p> <p>Hauptverantwortlich für die Entwicklung des Masterplans ist der Logistikbeirat. Elemente des Masterplans können wie folgt aussehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Förderung und Ausbau der Multimodalität (Attraktive Lösungen für Kunden, wie z.B.: der multimodale Ausbau von Güterterminals und die bessere Anbindung des Schienenverkehrs an die Überseehäfen werden verstärkt gefördert.) • internationale Forcierung von für den Logistikstandort Österreich wichtigen Infrastrukturmaßnahmen • effizientes Monitoring der für den Standort Österreich relevanten internationalen Bottlenecks • Ausarbeitung von praktischen Umsetzungsplänen für strategisch wichtige Maßnahmen auf europäischer Ebene • Infrastrukturentwicklung mit ausreichender grenzüberschreitender Vernetzung • Einbettung in grenzüberschreitende und transeuropäische Verkehrssysteme • Flächenfreihaltung für hochrangige Infrastrukturen (Hier sind entsprechende Kompetenzen (Stichwort Logistikbeirat) für den Bund erforderlich) • verbesserte multimodale Anbindung der Flughäfen • Ermöglichung des Ausbaus der 3. Piste/Flughafen Wien-Schwechat • Sicherung der Rolle des Flughafens Wien-Schwechat als internationales Luftverkehrsdrehkreuz • Schnellstmögliche Einführung des Single European Sky • Etc. 	
<p>Logistik-06 Masterplan für Logistik-Hubs</p>	<p>Vision: Proaktiver Zugang für eine abgestimmte strategische Logistikplanung mit dem Ziel, die Wertschöpfung zu erhöhen. Planung und Umsetzung von strategisch wichtigen Infrastrukturmaßnahmen erfolgen langfristig und werden von den Stakeholdern getragen. Basis für die „Wertschöpfung durch Re-Industrialisierung“ schaffen</p> <p>Ein gesamtheitlicher Masterplan für Logistik-Hubs wird entwickelt. Strategische Logistikplanung abgestimmt zwischen Infrastruktur, Dienstleistern und Industrie dient als Input für die Standortplanung.</p>	<p>X</p>

Logistik-07

„Kreislaufwirtschaft“ zur Stärkung des Wirtschaftsstandortes

Hauptverantwortlich für die Entwicklung des Masterplans ist der Logistikbeirat. Elemente des Masterplans können wie folgt aussehen:

- Förderung und Ausbau der Multimodalität (Attraktive Lösungen für Kunden, wie z.B.: der multimodale Ausbau von Güterterminals und die bessere Anbindung des Schienenverkehrs an die Überseehäfen werden verstärkt gefördert.)
- internationale Forcierung von für den Logistikstandort Österreich wichtigen Infrastrukturmaßnahmen
- effizientes Monitoring der für den Standort Österreich relevanten internationalen Bottlenecks
- Ausarbeitung von praktischen Umsetzungsplänen für strategisch wichtige Maßnahmen auf europäischer Ebene
- Infrastrukturentwicklung mit ausreichender grenzüberschreitender Vernetzung
- Einbettung in grenzüberschreitende und transeuropäische Verkehrssysteme
- Flächenfreihaltung für hochrangige Infrastrukturen (Hier sind entsprechende Kompetenzen (Stichwort Logistikbeirat) für den Bund erforderlich)
- verbesserte multimodale Anbindung der Flughäfen
- Ermöglichung des Ausbaus der 3. Piste/Flughafen Wien-Schwechat
- Sicherung der Rolle des Flughafens Wien-Schwechat als internationales Luftverkehrsdrehkreuz
- Schnellstmögliche Einführung des Single European Sky
- Etc.

Vision: Echte Nachhaltigkeit zur Verbesserung der Marktposition von Österreich. 100% des rezyklierbaren Materials sind tatsächlich rezykliert.

- Kreislaufwirtschaft ist ein wesentlicher Aspekt der Logistik mit positiven Auswirkungen auf CO₂.
- Österreich soll sich als Netzwerk bzw. Rohstoffsenke für Sekundärmaterialien etablieren.
- Zur Erreichung einer Kreislaufwirtschaft werden alle Maßnahmen zum Thema gefördert (durch beispielsweise innovative Geschäftsmodelle zur Recycling-Wirtschaft und gezielte Förderung von innovativen Lösungen zur Reduktion von Schadstoffemissionen bei gleichbleibender Wettbewerbsfähigkeit. Z.B.: Unterstützung von Innovation bis zur Marktreife, Förderung alternativer

<p>Logistik-08 International anerkanntes und einheitliches Kennzahlensystem der Disziplin Logistik</p>	<p>Antriebstechnologien, verbesserte Aerodynamik, erleichterte Typisierung und die Förderung von City-Logistikkonzepten,....)</p> <hr/> <p>Ein Pisatest der Disziplin Logistik (LPI ist nur eine Größe, ein simples und greifbares Kennzahlenbündel wird entwickelt) wird etabliert. Vision: Der Beitrag der Disziplin Logistik kann auf einer von allen akzeptierten Basis gemessen werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ein Pisatest der Disziplin Logistik oder „GLPI (Global Logistics Performance Indicator) der Disziplin Logistik“ (LPI ist nur eine Größe, ein simples und greifbares Kennzahlenbündel wird entwickelt) wird etabliert. • Rund um den LPI, welcher derzeit als eine der „Logistikgrößen“ schlechthin behandelt wird, sollen auch noch weitere Kennzahlen in Betracht gezogen werden. Somit soll ein einheitliches, (international) anerkanntes Kennzahlensystem der Disziplin Logistik geschaffen werden. Dies kann einerseits darauf beruhen, dass bereits bestehende Kennzahlen in ein Kennzahlenbündel aufgenommen werden. Andererseits gibt es durchaus auch Auswertungsbedarfe, welche derzeit noch nicht gedeckt werden. Hierfür könnten neue Logistikkennzahlen entwickelt werden. Des Weiteren soll ein LIÖ (Logistik Index Österreich) entwickelt werden, welcher für alle Stakeholder Gültigkeit hat und sich aus mehreren (zu definierenden) Elementen zusammensetzt. Hierfür ist das Global-Flow-Konzept (Zusammenwirken von „trade, finance, people and data connect“) vom MGI miteinzubinden. (Mehr Infos dazu http://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/wirtschaftspolitik/beste-weltweite-vernetzung-deutschland-ist-der-sieger-der-globalisierung-12902850.html) 	X
<p>Logistik-09 Erstellung einer Innovations-Roadmap – Abgestimmter Innovationsrahmen</p>	<p>Vision: Durch gemeinsame Klarheit und einer langfristigen Orientierung und Abstimmung im Land mit der EU steigen Innovationskraft und Innovationseffizienz maßgeblich. Neue Geschäftsmodelle und adaptive Prozesse sind Teil der österreichischen Wirtschaftskompetenz.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Abgestimmter Innovationsrahmen • Es gibt einen lang- und mittelfristigen Innovationsrahmen, dessen Wirkung outputorientiert nach praxis- und forscherswirksamen Effekten evaluiert und bewertet wird. • Abstimmung der österr. Roadmap mit der der EU (z.B. ALICE) • Klarheit über Ziele von Förderungsprogrammen komplementär zu EU-Förder- und Landesförderprogrammen (aufbauend oder komplementäre Zielsetzung) • Forcierung des Verlader-Inputs 	X

<p>Logistik-10 Erstellung einer Innovations-Roadmap – Prozesskompetenz</p>	<p>Vision: Durch gemeinsame Klarheit und eine langfristige Orientierung und Abstimmung im Land mit der EU steigen Innovationskraft und Innovationseffizienz maßgeblich. Neue Geschäftsmodelle und adaptive Prozesse sind Teil der österreichischen Wirtschaftskompetenz.</p> <p>Prozesskompetenz: Förderung von Geschäfts- & Prozesskompetenz zur Forcierung von Innovation und neuen Geschäftsmodellen als Teil der Innovations-Roadmap.</p>	<p>X</p>
<p>Logistik-11 Forcierung von ITS</p>	<p>Vision: Effizienzsteigerung in der Disziplin Logistik</p> <p>Forcierung von intelligenten Transportsystemen: ITS führen zu einer Effizienzsteigerung von bestehenden und neuen Verkehrsinfrastrukturen. Zudem werden mit ITS die Möglichkeiten für multimodale Verkehre gefördert und die Möglichkeiten externer Effekte reduziert. Zur erfolgreichen Umsetzung der trimodalen Lösungen muss ein integriertes Informationssystem funktionieren, um durchgehende Statusmeldungen des Transportflows zu gewährleisten. Insellösungen sind in Hinblick auf internationale Verkehre zu vermeiden.</p>	<p>X</p>
<p>Logistik-12 Erhöhung der Akzeptanz von ITS in der Öffentlichkeit</p>	<p>Vision: Effizienzsteigerung in der Disziplin Logistik</p> <p>Es muss gelingen, den individuellen Nutzen von ITS auf den Einzelnen bzw. auf ein einzelnes Unternehmen herunter zu brechen. Erst wenn der individuelle Nutzen erkennbar ist, kann eine breite Akzeptanz von ITS erreicht werden. Die Bundesregierung soll sich dafür einsetzen, dass ein individueller Nutzen von ITS-Lösungen ermittelt wird und eine entsprechende Bewusstseinsbildung vorantreiben.</p>	<p>X</p>
<p>Logistik-13 Intelligente Transport Systeme - Datenschutz sicherstellen</p>	<p>Vision: Effizienzsteigerung in der Disziplin Logistik</p> <p>Die für ITS-Anwendungen erfassten bzw. zur Verfügung gestellten Daten müssen eine vollkommene Anonymität des Fahrzeughalters garantieren. Keinesfalls dürfen Transportwege gespeichert werden, die einen Rückschluss auf das Transportunternehmen oder dessen Auftraggeber liefern könnten.</p>	<p>X</p>
<p>Logistik-14 Operative Erstmaßnahmen</p>	<p>Maßnahmenplan zur Erreichung Maßnahmen > Operative Themen, welche rasch in Angriff genommen werden müssen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Logistikkampagne „Disziplin Logistik“ starten • Logistikbeirat nominieren • Projektgruppe für die Gestaltung des Masterplans für Logistik-Hubs nominieren • Projektgruppe für die Einführung der Logistikplattform nominieren. • Projektgruppe zur Weiterführung aller Maßnahmen nominieren. 	<p>X</p>

	<ul style="list-style-type: none"> • Feststellung und Konkretisierung der effizienzhemmenden Vorschriften für alle Verkehrsträger sowie intermodal (inkl. Transport-Sicherheit) mit anschließender Regelung dieser Vorschriften. • Abschaffung der zwingenden Solidarhaftung bei steuerbefreiten innergemeinschaftlichen Anschlusslieferungen • Anhebung der Pyhrn-Schoberachse zum Status TEN-Kernnetz • Verlängerung der Breitspurbahn in den Raum Wien 	
<p>Logistik-15 Revision des österreichischen Postleitzahlensystems</p>	<p>Das aktuelle österreichische Postleitzahlensystem ist im Wesentlichen zu grobmaschig und erschwert manchen Logistikdienstleistern die rasche Sortierung und Zustellung von Sendungen. Vorbild kann z.B. das niederländische System sein, das aus vier Ziffern und zwei Buchstaben besteht. Bei der Änderung des österreichischen Postleitzahlensystems ist eine Vorsortierung der Sendungen unter Optimierung der Zustellrouten möglich. Fahrtstrecken werden minimiert und damit könnte der Schadstoffausstoß reduziert werden.</p>	X
<p>Logistik-16 Berücksichtigung verkehrlicher Auswirkungen bei Raum- und Standortplanung</p>	<p>Vision: Im Jahr 2020 sind Entscheidungsträger (Verkehrspolitik, IS-Betreiber, Wirtschaftsunternehmen) in der Lage, mit Hilfe räumlich-referenzierter Informationen Betriebsstandorte in Österreich transparent zu analysieren, deren verkehrliche Wirkung abzuschätzen, zu planen und aktiv zu gestalten.</p> <ul style="list-style-type: none"> • bestBIZ.at – Best Locations for Doing Business in Austria (URL ist verfügbar) <ul style="list-style-type: none"> a) Vorgelagerte Machbarkeitsstudie Überprüfung der Hypothesen, Ableitung von Kriterien, internationale Best Practice, Projektplanung b) Entwicklung einer Plattform auf Basis von GIP.at, die alle vorhandenen logistik- und standortrelevanten GEO-Daten sammelt (Infrastruktur aller Verkehrsträger, Wege und Knoten, deren Kapazitäten, Engpässe und Belastungen, Ausbaupläne mit Realisierungszeiten, Arbeitskräfte-Verfügbarkeit und deren Mobilität, Synergiepotenziale für Personen und Güterverkehr, verfügbare Betriebsgrundstücke mit deren Bauklassen, etc.) c) Entwicklung eines Expertensystems, das auf Grund von Anforderungsprofilen optimale Standorte identifiziert, ein Ranking vornimmt und Empfehlungen abgibt d) Begleitende, noch zu definierende Maßnahmen in der Gemeindefinanzierung (zB.: in Form eines interkommunalen Finanzausgleichs,...). • Interdisziplinäres Projektkonsortium (Logistik, Raumplanung, OR, IT,...) 	X

	<ul style="list-style-type: none"> Partizipativer Stakeholderprozess (bmvit, Länder, Betriebsansiedlungsgesellschaften, Gemeinden, Sozialpartner, (Verkehrs-)Wirtschaft, ...). Maßnahme dient als unterstützend, nicht als verhindernd. 	
Logistik-17 Rasche Umsetzung Single European Sky	<p>Vision: Verbesserung der Effizienz der Luftfahrt in Europa Schnellere Umsetzung des Single European Sky (SES)</p> <ul style="list-style-type: none"> Ziel von SES ist es, einen gemeinsamen europäischen Luftraum unabhängig von Staatsgrenzen zu schaffen, der sich ausschließlich an betrieblichen Erfordernissen orientiert und so zu einem sicheren, effizienten und wirtschaftlichen Ablauf des Flugverkehrs beiträgt. Es geht dabei um die Flugsicherung in Europa. Kernstück ist dabei die Bildung von grenzübergreifenden Luftraumblöcken („Functional Airspace Blocks“). Der Flugverkehr über Europa soll dadurch deutlich effizienter und umweltschonender werden. Die Forderung der Luftfahrtunternehmen ist auf eine schnellere Umsetzung gerichtet. Die Europäische Kommission geht davon aus, dass aufgrund der Zerstückelung des Luftraums durchschnittlich jeder Flug 49 km länger als unbedingt notwendig ist. Dies allein schafft ein großes Einsparungspotential (ca. -12%) beim Ausstoß von CO₂. 	
Logistik-18 Verbesserte multimodale Anbindung der Flughäfen	<p>Vision: Sicherung der Rolle des Flughafens Wien-Schwechat als internationales Luftverkehrsdrehkreuz sowie Sicherung der heimischen Regionalflughäfen.</p> <ul style="list-style-type: none"> Anbindung vor allem an das hochrangige Schienennetz (z.B. Anbindung des Flughafens Wien-Schwechat an Bratislava per Schiene, Anbindung Flughafen Linz an Westbahn) Wien als Logistikhub im transeuropäischen Netz etablieren. 	X
Logistik-19 Transparenz in air-cargo schaffen	<p>Vision: Nutzenbringende nachhaltige Einbindung des Verkehrsträgers air-cargo</p> <ul style="list-style-type: none"> Derzeit gibt es wenig Transparenz über das Verkehrsaufkommen im Bereich air-cargo. Seitens der Wirtschaft gibt es wenig Wissen über die Art von Gütern, die sich für einen Lufttransport eignen. Eine ausgewählte Gruppe aus Experten im Bereich air-cargo soll Transparenz schaffen, indem alle Mengengerüste und wichtigen Informationen im air-cargo-Bereich aufgearbeitet und publiziert werden (zB.: auf der Logistikplattform). 	
Logistik-20 3. Piste/Flughafen Wien	<p>Vision: Sicherung der Rolle des Flughafens Wien-Schwechat als internationales Flugluftverkehrs-Drehkreuz.</p> <p>Ermöglichung des bedarfsorientierten Ausbaus der 3. Piste/Flughafen Wien-Schwechat</p>	X

Impressum

Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Radetzkystraße 2, 1030 Wien

Inhaltliche Gestaltung: DI Franz Schwammenhöfer und DI Patrick Grassl

Wien, 2019. Stand: 3. September 2019

Copyright und Haftung:

Auszugsweiser Abdruck ist nur mit Quellenangabe gestattet, alle sonstigen Rechte sind ohne schriftliche Zustimmung des Medieninhabers unzulässig.

Es wird darauf verwiesen, dass alle Angaben in dieser Publikation trotz sorgfältiger Bearbeitung ohne Gewähr erfolgen und eine Haftung des Bundeskanzleramtes und der Autorin/des Autors ausgeschlossen ist. Rechtausführungen stellen die unverbindliche Meinung der Autorin/des Autors dar und können der Rechtssprechung der unabhängigen Gerichte keinesfalls vorgreifen.

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

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

Radetzkystraße 2, 1030 Wien

+43 1 711 62-651701

logistik@bmvit.gv.at

bmvit.gv.at