NACHHALTIGE

LOGISTIK 2030+

NIEDERÖSTERREICH-WIEN

AKTIONSPLAN

Nachhaltige
Logistik 2030+
Niederösterreich-Wien

Stadt Wien

WKO NÖ WIRTSCHAFTSKAMMER NIEDERÖSTERREICH

WKO WIEN WIRTSCHAFTSKAMMER WIEN

EINE EINZIGARTIGE ZUSAMMENARBEIT.

Für eine nachhaltige Gestaltung des Güterverkehrs in Niederösterreich und Wien.

„Der Ansatz, Logistikfragen in Regionen zu denken und über Bundesländergrenzen hinweg Lösungen zu erarbeiten, eröffnet für alle Beteiligten neue Chancen und zukunftsweisende Wege. Besonders wichtig ist dabei die Einbindung der Wirtschaft von Anfang an. Ökologie und Ökonomie können nicht jeweils isoliert betrachtet werden, sondern verlangen vernetztes Denken."

Schnell wachsende städtische Ballungsräume stellen sowohl die Bevölkerung als auch den Berufsverkehr vor enorme Herausforderungen. Im Großraum Wien klagen schon jetzt zwei Drittel der betroffenen Unternehmen über Probleme mit Ladezonen, Abstellflächen und Staus.

Ohne neue Strategien und Maßnahmen wird das stetig steigende Verkehrsaufkommen bald nicht mehr zu bewältigen sein. Da gemeinsame Lebens- und Wirtschaftsräume sich nicht an Verwaltungsgrenzen halten, sind diese Probleme auch nur gemeinsam zu lösen. Wien und Niederösterreich haben sich daher entschlossen, im Projekt „Nachhaltige Logistik 2030+" die künftigen logistischen Herausforderungen im Berufsverkehr zusammen mit den zwei Wirtschaftskammern völlig neu zu überdenken, um zukunftsfähige und tragfähige logistische Lösungen zu finden.

KommR Sonja Zwazl
Präsidentin der Wirtschaftskammer Niederösterreich

Diese Zusammenarbeit ist einzigartig und vorbildlich, nicht zuletzt deswegen, weil es eine derartige umfassende organisationsübergreifende Zusammenarbeit in einem Verkehrs- und Logistikprojekt noch nie gegeben hat.

Birgit Hebein
Vizebürgermeisterin und amtsführende Stadträtin für Stadtentwicklung, Verkehr, Klimaschutz, Energieplanung und BürgerInnenbeteiligung, Stadt Wien

„Zur Erreichung der Klima- und Umweltziele werden in den kommenden Jahren insbesondere im Verkehrsbereich hohe Anstrengungen erforderlich sein. Mit Logistik 2030+ legen wir eine gemeinsame Strategie für ein zukunftsfähiges Logistiksystem in Wien und Niederösterreich vor. Zusammen mit BranchenvertreterInnen und ExpertInnen wurden Maßnahmen und Aktionen erarbeitet, die in den kommenden Jahren schrittweise zur Umsetzung gelangen sollen. Ziel ist es, die negativen Auswirkungen des Güterverkehrs auf Mensch und Umwelt zu reduzieren und zugleich die Versorgung der Bevölkerung weiterhin auf hohem Niveau zu gewährleisten – dies kann uns nur gemeinsam gelingen!"

DI Ludwig Schleritzko
Landesrat für Finanzen
& Mobilität, Land Niederösterreich

„Mobilität ist eine wichtige Grundlage für unseren Wohlstand. Handel, Produktion oder Dienstleistung sind alle davon abhängig, dass unser Logistik-System leistungsfähig ist und der Warentransport optimal funktioniert. Die Zusammenarbeit über Ländergrenzen hinweg soll genau das ermöglichen und darüber hinaus einen möglichst klimaschonenden Transport sicherstellen. Damit ergeben sich sowohl volkswirtschaftlich als auch betriebswirtschaftlich Vorteile. Anders gesagt: Das Miteinander zwischen Niederösterreich und Wien entwickelt sich zur Win-win-Situation für alle Beteiligten."

Es gilt, Lösungen auf die Beine zu stellen, damit der Lebens- und Wirtschaftsraum Wien-Niederösterreich sowohl ökonomisch als auch ökologisch für die Zukunft gerüstet ist. Das ehrgeizige Ziel des Projekts ist es, eine Verkehrsreduktion ohne Leistungs- und Qualitätsverlust zu erreichen und dabei gleichzeitig klima- und umweltschonend zu agieren. Die ersten bereits erfolgreich gestarteten Pilotprojekte, welche die Praxistauglichkeit von Lösungsansätzen testen sollen, beweisen, dass mit dem Projekt Nachhaltige Logistik 2030+ der richtige Weg beschritten wurde.

Gleiches gilt für den nun vorliegenden Aktionsplan: In acht Themenschwerpunkten zeichnen 35 definierte Maßnahmen und darauf aufbauende konkrete Aktionen eine nachhaltige logistische Gestaltung des Güterverkehrs in unserer Region bis über das Jahr 2030 hinaus vor.

Dieser wichtige erste Schritt ist getan und damit gleichzeitig auch Auftakt, mit der Umsetzung der aufgezeigten Maßnahmen neue zukunftsorientierte logistische Wege zu gehen – zum Wohle der Menschen in unserem gemeinsamen Lebens- und Wirtschaftsraum.

KommR DI Walter Ruck
Präsident der
Wirtschaftskammer Wien

„Mit der Gestaltung und Umsetzung einer Verkehrs- und Logistikstrategie stellen wir gemeinsam die Weichen für Mobilität, Arbeitsplätze und Wohlstand in der Ostregion. Mit drei starken Partnern stellen wir sicher, dass die Interessen der Bundesländer, der Transport- und Logistikwirtschaft und der verladenden Wirtschaft gleichermaßen berücksichtigt werden."

INHALT

Präambel 6

Logistikflächen vorausschauend planen und sichern 9
Schwerpunkte: Flächenwidmung / Flächennutzung

Güterkonsolidierung mit Hilfe neuer Geschäftsmodelle vorantreiben 12
Schwerpunkte: Güterverkehrszentren / HUBs / Konsolidierung

Effiziente Lösungen für die Paketzustellung entwickeln und umsetzen 15
Schwerpunkte: Last Mile / Boxen / Parkgaragen

Nachhaltige Logistikkonzepte bei Unternehmen und Großprojekten unterstützen 18
Schwerpunkte: Werkverkehr / Baustellen / Schiene

Anreize für beschleunigte Fuhrparkumstellungen schaffen 20
Schwerpunkte: alternative Antriebe / postfossile Mobilität

Digitale Informationen und Services zur Effizienzsteigerung und Optimierung einsetzen 24
Schwerpunkte: Navigationsdaten / intelligente Multifunktionsflächen

Rahmenbedingungen für eine nachhaltige Entwicklung festlegen 27
Schwerpunkte: Koordination / Steuerung / Regulative

Leistungen und Kosten der Logistik aktiv kommunizieren 30
Schwerpunkte: Standards / Bewusstseinsbildung

Motivationsbericht und Prozessbeschreibung 32

Pilotprojekte 40

Glossar 42

WIR HABEN VIEL VOR.

PRÄAMBEL

Wir.
Breit aufgestellt.

Vier Projektträger, ein gemeinsames Projekt: Hinter „Nachhaltige Logistik 2030+ Niederösterreich-Wien“ stehen das Land Niederösterreich, die Stadt Wien, die Wirtschaftskammer Niederösterreich und die Wirtschaftskammer Wien. Gemeinsam wollen wir die Logistik in Niederösterreich und Wien in Zukunft bestmöglich gestalten.

Interviews, Arbeitskreise, Projektgremien: Rund 100 Expertinnen und Experten aus verschiedenen Feldern haben aktiv am Aktionsplan Logistik 2030+ mitgearbeitet. Weitere 200 Personen gaben online Feedback zu Zwischenergebnissen.

Dieser umfassende Stakeholder-Prozess und die interdisziplinäre Vorgehensweise garantieren breite Unterstützung für den Aktionsplan und für seine Umsetzung.

Darum.
Groß denken.

Wir wollen, dass sich die Metropolregion Niederösterreich-Wien bestmöglich entwickelt. Dafür braucht es zukunftsorientierte und resiliente Lösungen in der Logistik. Der Aktionsplan Logistik 2030+ verfolgt fünf Ziele in Niederösterreich und Wien:

1. **Wir lösen Nutzungskonflikte** im fließenden und ruhenden Güter- und Individualverkehr.
2. **Wir sparen CO_2.**
3. **Wir reduzieren das Verkehrsaufkommen** ohne Verluste bei Leistung und Qualität.
4. Wir entwickeln Logistik- und Verkehrskonzepte, die auf **breiten Konsens** stoßen.
5. Wir entwickeln und begleiten **Pilotprojekte**.

Der Plan.
Konkret.

Der Aktionsplan Logistik 2030+ liefert konkrete Ansätze und Lösungen, um künftigen Herausforderungen in der Logistik zu begegnen. Die einzelnen Maßnahmen haben wir in acht Themenbereiche gebündelt. Pro Maßnahme schlagen wir mehrere konkrete Aktionen vor, um sie umzusetzen.

Wir haben jede der 35 Maßnahmen zweifach bewertet. Sie finden unsere Einschätzung bei ihrer Beschreibung.

- **Triple-A-Bewertung** nach Umsetzungsgeschwindigkeit, Investitionskosten und laufenden Kosten bzw. Umsetzungsrisiken (A-B-C).
- **Impact-Bewertung:** Wie relevant ist diese Maßnahme, um das Verkehrs- und Logistiksystem zu verbessern?

Jede Maßnahme wird von allen Partnern mitgetragen. Aus praktischen Gründen bestimmen wir jeweils einen oder zwei koordinierende Projektträger pro Maßnahme.

Die vorgesehene **Bearbeitung** orientiert sich kurzfristig am Zeitraum 2020 – 2021 und mittelfristig am Zeitraum 2022 – 2025. Als langfristig wird eine Realisierung ab 2026 bis 2030 gesehen. Der Realisierungshorizont soll den Zeitraum vom Aufgreifen der Aktion bis zu deren Abschluss einschätzen; wiederkehrende und kontinuierlich wahrzunehmende Aufgaben sind hier ebenfalls mitgedacht und verlängern entsprechend die Realisierungsangaben. Geplant ist, die Umsetzungsarbeiten zum Aktionsplan zwischenzeitlich zu evaluieren und darauf aufbauend über die weiteren Schritte entsprechend zu entscheiden.

Zusätzlich. **Wichtig.**

Neben den Zielen des Aktionsplans unterstützen die Projektträger auch folgende Bereiche:

Digitalisierung und Breitband-/5G-Ausbau
Die Digitalisierung schreitet voran. Der Breitband- und 5G-Ausbau ist die Grundlage für eine weitere Vernetzung. Er ist wesentlich, wenn es um die Entwicklung von Betriebs- und Logistikstandorten geht.

Kooperationen und Innovationen im Energie- und Mobilitätsbereich
Nachhaltige Energie und Innovationen im Mobilitätsbereich gehören zusammen. Deshalb wollen wir Kooperationen und Innovationen im Energie- und Mobilitätsbereich gemeinsam fördern – insbesondere durch Pilotprojekte und deren Weiterentwicklung bis hin zu rolloutfähigen Lösungen.

Ausbildung im Bereich Automatisierung, um Arbeitsplätze zu stärken
Automatisierung stärkt regionale Produktions- und Arbeitsstätten. Wir wollen Kooperationen fördern zwischen Ausbildungsinstituten und Interessensvertretungen in den Bereichen neue Technologien und Automatisierung.

Verkehrssicherheit
Verkehrssicherheit ist uns ein gesamtgesellschaftliches Anliegen. Wir schließen dabei den individuellen Personenverkehr, den öffentlichen Personenverkehr und den Güterverkehr als wesentliche Faktoren ein.

Länder- und bundesweit. Eingebettet.

Der Aktionsplan Logistik 2030+ steht im Einklang mit den bereits abgestimmten Zielen auf Länder- und Bundesebene. Die Notwendigkeit von Maßnahmen im Bereich Güterverkehr und Logistik ist verankert in der österreichischen Klima- und Energiestrategie sowie in den Mobilitätskonzepten von Niederösterreich und Wien.

„Güterverkehr und -mobilität sind eine wichtige Voraussetzung für wirtschaftlichen Fortschritt und gesellschaftlichen Wohlstand. Der Verkehr gilt aber auch als einer der Hauptverursacher von negativen Umweltauswirkungen. Speziell dem Güterverkehr wird dabei ein signifikanter Anteil zugeschrieben. […] Die Gestaltung der Güterverkehrslogistik nimmt eine Schlüsselrolle bei der Erreichung der Klima- und Energieziele ein. […] 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.“

Quelle: #mission2030 – die österreichische Klima- und Energiestrategie | Medieninhaber und Herausgeber: BUNDESMINISTERIUM FÜR NACHHALTIGKEIT UND TOURISMUS, BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, INNOVATION UND TECHNOLOGIE | Wien, Juni 2018

„In Niederösterreich wird der Güterverkehr (Straße, Schiene, Schiff) laut ‚Güterverkehr in Niederösterreich – Prognose von Angebot und Nachfrage' von 2008 bis 2030 um 30 % wachsen. […] Mit der Zunahme der Bedeutung ökologischer Kriterien und des ökologischen Fußabdrucks von Unternehmen und deren Produkten ist die Verkehrsmittelwahl allerdings entscheidend. Informationen und Bewusstseinsbildung sind hier besonders wichtig. Dieser Entwicklung ist seitens der Logistikdienstleister mittels maßgeschneiderter und multimodaler Lösungen für Transportaufgaben Rechnung zu tragen. […] Insgesamt sollen Prozesse im Sinne einer Optimierung der Güterverkehrslogistik durch das Land begleitet werden, auch durch die Förderung von Innovationen und durch bewusstseinsbildende Maßnahmen."

Quelle: Mobilitätskonzept Niederösterreich 2030+ Mobilität in ihrer Vielfalt sichern, zukunftsfähig gestalten und fördern | Amt der Niederösterreichischen Landesregierung | St. Pölten, Juni 2015

„Ein zentrales Anliegen der Stadt Wien ist es, effiziente Transport- und Logistiksysteme zu etablieren und zu stärken. Von guten Bedingungen für den Wirtschaftsverkehr profitieren einzelne Unternehmen sowie Kundinnen und Kunden, die Waren zeitsparend und kostengünstig erhalten, wie auch die Wettbewerbsfähigkeit des Standortes als Ganzes. […] Durch einen kontinuierlichen und offenen Dialog zwischen Stadt, Unternehmen und Logistikbranche will die Stadt Wien Strategien und Lösungen für einen kostengünstigen, effizienten und ressourcenschonenden Wirtschaftsverkehr entwickeln."

Quelle: STEP 2025 Fachkonzept Mobilität – Miteinander Mobil | Stadtentwicklung Wien, Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung | Wien, Dezember 2014

Die acht Themencluster im Überblick

Logistikflächen vorausschauend planen und sichern

Güterkonsolidierung mit Hilfe neuer Geschäftsmodelle vorantreiben

Effiziente Lösungen für die Paketzustellung entwickeln und umsetzen

Nachhaltige Logistikkonzepte bei Unternehmen und Großprojekten unterstützen

Anreize für beschleunigte Fuhrparkumstellungen schaffen

Digitale Informationen und Services zur Effizienzsteigerung und Optimierung einsetzen

Rahmenbedingungen für eine nachhaltige Entwicklung festlegen

Leistungen und Kosten der Logistik aktiv kommunizieren

LOGISTIK-FLÄCHEN

VORAUSSCHAUEND PLANEN UND SICHERN

Schwerpunkte: Flächenwidmung / Flächennutzung

01 Flächen

Logistikflächen definieren und sichern

Triple-A:	Impact	NÖ	Wien	WKNÖ	WKW
A	9,5	●	●		

Darum geht es.

Basis dieser Maßnahme ist ein „Logistikflächen-Kataster". Darin definieren Land Niederösterreich und Stadt Wien die erforderlichen Logistikflächen. Raumordnung, Flächenwidmung, Bauordnung, Betriebsgenehmigungen etc. bilden die Rahmenbedingungen.
In einem weiteren Schritt geht es darum, die gemeinsam definierten Logistikflächen zu sichern. Dafür prüfen die Projektpartner rechtliche Instrumente und Förderungen.
Alte oder aufgelassene Verkehrs- & Betriebsflächen sind von Interesse: Wenn dafür Konzepte zur Belebung oder Nachnutzung entwickelt werden, dann auch für die logistischen Nutzungsmöglichkeiten.

Aktionen	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Ergebnisse der Studie „Screening Logistikflächen" veröffentlichen und eine Veranstaltung für die Logistik- und Immobilienbranche organisieren.	●		
Möglichkeiten überprüfen, wie man Eignungszonen für Logistik in Wien verankern kann. Zum Beispiel im „Wirtschaftsverkehrskonzept".	●		
Die Option „Eignungszonen für Logistik" in regionalen Raumordnungsprogrammen prüfen.	●		
Einen Prozess entwickeln, um die geeignetsten Instrumente zu finden: rechtliche und wirtschaftliche Möglichkeiten, Förderungen.	●		
Ungenutzte Verkehrs- & Betriebsflächen sichern, wenn die Studie „Screening Logistikflächen" sie als geeignet befindet.	●	●	●
Anforderungen definieren an die Logistik in Stadtentwicklungsgebieten und Transformationsflächen.	●	●	
Betriebsflächen werden im Zuge hochrangiger Verkehrsinfrastrukturprojekte mit dem Fokus auf Logistik entwickelt.	●	●	●

02 Flächen

Abstellflächen für den gewerblichen Verkehr: neue Lösungen entwickeln

Triple-A:	Impact	NÖ	Wien	WKNÖ	WKW
A	8				●

Darum geht es.

Wie wirken sich Abstellflächen für den gewerblichen Verkehr in Wien und Niederösterreich aus? Wo befinden sich mögliche LKW-Parkplätze? Wir stellen diese Fragen umfassend und entwickeln entsprechende Lösungen. Auch die Themen Fahrerversorgung und Abstellflächen für Anhänger/Wechselaufbauten spielen dabei eine Rolle.

Aktionen	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Mit einer Umfrage in Niederösterreich prüfen wir den Bedarf an Abstellflächen. Auch einzelne Unternehmen aus dem Burgenland binden wir dabei ein. Die Umfrage wird zwischen WKNÖ und WKW abgestimmt.	●		
Wir sondieren mögliche Flächen für LKW-Parkplätze. Dafür kommen Privatgründe und der öffentliche Raum in Frage (analog Reisebussen). Berücksichtigen müssen wir dabei die städteräumlichen Prämissen und die aktuellen LKW-Parkverbote in Wien.	●	●	
Alternative Lösungen finden, um die An-/Abfahrten zu reduzieren.	●		
Wir prüfen die entwickelten Lösungen von juristischer und planerischer Seite. Wesentlich dabei ist der Nutzen für die Stadt. Anschließend folgen die Prüfung und Ausweisung öffentlicher Parkplätze und Straßenzüge für LKW-Parken.	●		
Für Fahrer erstellen wir einen Folder und ein digitales Verzeichnis. Darin finden sie, wo sie ihren LKW im Raum Wien/Niederösterreich abstellen können.	●	●	
Eine neue gesetzliche Regelung anstoßen, um Leerfahrten der LKW zum Betriebsstandort zu vermeiden.	●	●	

03 Flächen — Unternehmensflächen für LKW / Container / WABs

Triple-A:	Impact	NÖ	Wien	WKNÖ	WKW
A	8				●

Darum geht es.

Industrie- und Handelsflächen sollen genützt werden, um LKW/Container/WABs (Wechselaufbauten) über Nacht abzustellen. Dafür müssen Betriebsanlagengenehmigungen gegebenenfalls angepasst werden. Ziel ist, LKW-Leerfahrten zu verringern.

Aktionen	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Wir prüfen den Bedarf. Dann definieren wir geeignete Flächen und die Zeiträume, in denen sie zur Verfügung stehen müssen. Dabei fragen wir die Betriebe, was sie konkret brauchen: wie viele Flächen an welchen Standorten. So wollen wir LKW-Leerfahrten verringern.	●		
Angebots-/Flächenerhebung: Wir erstellen ein Verzeichnis mit den geeigneten Flächen. Diese definieren wir als Abstellplätze ohne zusätzliche Funktionen. Hier findet kein Umschlag statt.	●	●	
Die Betriebsanlagengenehmigung prüfen und anpassen sowie die Zulässigkeit rechtlich prüfen (zum Beispiel Gewerberecht).	●		
Eine Plattform fördern, auf der Anbieter und Nutzer zueinander finden.	●	●	

04 Flächen — Flächennutzung für Micro-Hubs planen und ermöglichen

Triple-A:	Impact	NÖ	Wien	WKNÖ	WKW
B	8				●

Darum geht es.

Micro-Hubs sind Mini-Logistikzentren in Frequenzgebieten als Ergänzung zu großen Logistikzentren am Stadtrand. Wir planen Micro-Hub-Flächen und wollen neue Konzepte ermöglichen: Stichwort „Customization und User Centricity".

Aktionen	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Wir definieren die Anforderungen und Zusatzfunktionen von Micro-Hubs. Parallel prüfen wir den Bedarf.	●		
Flächen bewerten, die in Frage kommen: leerstehende Lokale im Erdgeschoß und gegebenenfalls Garagen. Die jeweiligen Anforderungen definieren.	●	●	
Vertragspartner für die Umsetzung finden – zum Beispiel über einen Arbeitskreis mit Kurier-Express-Paket-Dienstleistern (KEP) und Handel im Paketbereich.	●	●	

GÜTER-KONSOLIDIERUNG

MIT HILFE NEUER GESCHÄFTSMODELLE VORANTREIBEN

Schwerpunkte:
Güterverkehrszentren / HUBs / Konsolidierung

05 Flächen

System/Hierarchie für regionale Güterverkehrszentren und Hubs entwickeln und verorten

Triple-A:	Impact	NÖ	Wien	WKNÖ	WKW
AB	9	●	●		

Darum geht es.

Stichwort Regionallogistik: Wir entwickeln ein System und eine Hierarchie für die regionalen Güterverkehrszentren und Hubs (Hauptumschlagsbasis). Zum Beispiel für B2B, B2C, LaaS (Logistics as a Service) und MaaS (Mobility as a Service).

Aktionen

	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Wir erstellen ein gemeinsames Konzept für das Hub-System in Wien und der gesamten Region. Darin ist auch eine „Hub-Hierarchie" enthalten. Stadtnahe regionale Zentren, Midi-Hubs, Micro-Hubs – wir berücksichtigen dabei die erforderlichen Hub-Größen und die Verortung des Bedarfs im Raum.	●	●	
Wir fragen die verladende Wirtschaft und die Speditionswirtschaft, wie sie zu Konsolidierungszentren und Midi-Hubs im Raum Wien-Niederösterreich stehen. Sobald wir den Bedarf kennen, folgt die Prüfung eines tragfähigen Konzeptes an verschiedenen Logistikstandorten.	●	●	
Wir suchen Standorte und wählen die am besten geeigneten aus. Wichtig dabei sind uns kooperative Nutzungskonzepte.	●	●	●

06 Kooperation

Geschäftsmodelle für Güterverkehrszentren entwickeln, Konsolidierungszentren und Midi-Hubs intelligent betreiben

Triple-A:	Impact	NÖ	Wien	WKNÖ	WKW
B	9	●	●		

Darum geht es.

Wir wollen Geschäftsmodelle entwickeln und die Verteilung von Gütern intelligent gestalten. Dafür brauchen wir Güterverteilzentren (GVZ) und Konsolidierungszentren (Cross Docking) in Stadtnähe sowie ein gutes Netz an Midi-Hubs in der Stadt. Für die Last Mile wollen wir auch verstärkt alternative Antriebe nutzen. Wir kooperieren mit Herstellern regionaler Erzeugnisse, zum Beispiel zur Bündelung von Transporten. Kooperative regionale Vertriebsformen wie Foodtrucks und regionale Verlader-Kooperationen unterstützen wir. Genauso wie Konzepte für White-Labeling der Ver- und Entsorgung. Wenn es notwendig ist, treffen wir regulatorische bzw. Pricing-Maßnahmen, zum Beispiel in den Bereichen Lärm, Feinstaub oder Stau.
Konzepte sollen auf einheitlichen Technologien basieren und für Mitbewerber offen sein: Mit Coopetition setzen wir auf die Kooperation zwischen Mitbewerbern.

Aktionen

	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Regionales Güterverkehrszentrum: gemeinsames Commitment mit der Wirtschaft herstellen und Kooperationskonzepte und Geschäftsmodelle entwickeln.		●	
Öko-Baustellenhub: gemeinsames Commitment mit der Wirtschaft herstellen und Kooperationskonzepte und Geschäftsmodelle entwickeln.		●	
Kooperationskonzept für Midi-Hubs in Wien erarbeiten und notwendige Micro-Hubs schätzen. Inklusive der Auswirkungen auf die Logistik-Kette und unter Berücksichtigung der Belieferung von Zentrallagern.		●	
Wie kann ein zusätzlicher Hub mit einem zusätzlichen Umschlag funktionieren? Wir klären die Voraussetzungen und evaluieren unterstützende Vorgaben und Anreize. Wir fördern eine pragmatische Diskussion darüber, welche Maßnahmen im Innenstadtbereich notwendig sind, zum Beispiel Zufahrtsregelungen. Dabei nützen wir die Erfahrungen aus Pilotprojekten (LogPoint, Paketboxen, HUBERT etc).		●	●
Freiwillige Kooperationsplattformen prüfen und evaluieren.		●	●
Rechtliche Rahmenbedingungen für White-Label-Logistikkonzepte prüfen und ihre Umsetzbarkeit bewerten.	●		
Handlungsoptionen für regionale Vertriebs- und Transportkooperationen prüfen.	●		
Geschäftsmodelle entwickeln für GVZ, Konsolidierungszentren und Midi-Hubs. Basis soll die kooperative Nutzung durch die verschiedenen Dienstleister sein.	●		
Bau, Betreibersuche, Businessplanerstellung und Betrieb von GVZ, Konsolidierungszentren, Midi-Hubs. Zum Beispiel in Form von PPP-Modellen (gegebenenfalls gemeinsam mit Entwicklern von Logistikimmobilien).	●	●	●

07 Kooperation

Integrierte Plattformen für Logistikservices (LaaS) entwickeln

Triple-A:	Impact	NÖ	Wien	WKNÖ	WKW
AB	8	●			

Darum geht es.

Wir entwickeln integrierte Plattformen für Logistikservices. Gleichzeitig schaffen wir Anreize und Steuerungssysteme für Logistics as a Service (LaaS) und Mobility as a Service (MaaS). Ein Beispiel dafür ist die konsolidierte Anlieferung bei Einkaufszentren. Wir schaffen Plattformen für kooperative Logistikdienstleister (LDL), um die Last Mile zu optimieren. Dafür nutzen wir beispielsweise: Verwaltung von Sendungsdaten, Optimierungs-Algorithmik für Sendungsabwicklung, Tourenplanung, Ticketing bzw. Zuweisung zu Hubs/LDL, Zeitfenster mit eventuell dynamischer Preisbildung etc.

Aktionen

	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Kooperations- und Förderkonzept gemeinsam erarbeiten mit Logistikverantwortlichen.	●		
„Sondierungsstudie LaaS" beauftragen, um existierende LaaS-Anwendungen zu evaluieren. Der Inhalt kann in Anlehnung an die NÖ-MaaS Studie entwickelt werden, um deren Erkenntnisse zu nutzen. LaaS soll als digitale Grundlage für ein GVZ/Hub betrachtet werden. Dabei müssen wir die Marktentwicklungen beobachten und auf eine „Fast Follower"-Rolle fokussieren. Die Wirksamkeit von LaaS-Konzepten evaluieren wir in Bezug auf Verkehr und Umwelt. Wir definieren das gewünschte Verhalten und die rechtliche Umsetzung, zum Beispiel die Regelung für die Bereitstellung der Auslastungsdaten. Wir entwickeln technische Instrumente, um den Grad der Konsolidierung zu überprüfen (zum Beispiel Ladefaktoren).		●	
Pilotregionen ausschreiben zur technischen Umsetzung und, wenn notwendig, zur Anpassung des Rechtsrahmens.		●	

08 Kooperation

Sharing-Konzepte weiterentwickeln

Triple-A:	Impact	NÖ	Wien	WKNÖ	WKW
AB	8		●		

Darum geht es.

Wir fördern Kooperation und Sharing. Dafür entwickeln wir bestehende Konzepte weiter und schaffen Anreize und Steuerungssysteme im Handel. Ein Beispiel ist die Mehrfachnutzung von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben.

Aktionen

	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Projekte promoten, die bereits mit Sharing-Ansätzen arbeiten. Zum Beispiel Grätzlfahrrad, Pilotprojekte etc.	●	●	
Grätzlfahrräder und Transportleihräder: Systeme verbessern und weiterführen.	●	●	
Neue Pilotprojekte suchen und eventuell ein Förderprojekt initiieren. Zum Beispiel Einkaufsstraße/EKZ, Werkverkehr mit E-Fahrzeugen, „Handwerkertaxi" für den Sanitärgroßhandel etc.	●	●	●
Pilotprojekt mit den KEP-Diensten initiieren, damit Flächen kooperativ genutzt werden. Zum Beispiel als Nachfolge-/Umsetzungsphase des Pilotprojekts zu „Midi-Hubs".	●	●	

09 Kooperation

Rahmenbedingungen schaffen für eine nachhaltige Güterkonsolidierung

Triple-A:	Impact	NÖ	Wien	WKNÖ	WKW
C	7	●	●		

Darum geht es.

Wir schaffen die Rahmenbedingungen für eine nachhaltige Güterkonsolidierung, zum Beispiel in Abhängigkeit der Fahrzeugauslastung und Infrastruktur-Nutzung. Wir setzen Maßnahmen zur Nutzung von White-Label-Hubs, Sharing-Modellen etc.

Aktionen

	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Konzept erstellen über Vorgaben und Anreize für die Güterkonsolidierung im dicht verbauten Bereich.	●		
Echtzeit-Verkehrssteuerung: EU-konforme Leitlinien und technische Voraussetzungen entwickeln. Zum Beispiel Mindestladefaktoren festlegen für die Nutzung einer belasteten Infrastruktur, CO_2-Ausstoß erfassen etc.	●	●	

EFFIZIENTE

LÖSUNGEN FÜR DIE PAKET-ZUSTELLUNG

ENTWICKELN UND UMSETZEN

Schwerpunkte:
Last Mile / Boxen / Parkgaragen

10 Kooperation

Nicht-Zustellung vermeiden

Triple-A:	Impact	NÖ	Wien	WKNÖ	WKW
A	10				●

Darum geht es.

Wir wollen ergebnislose erste Zustellversuche vermeiden. Zum Beispiel durch Angabe einer alternativen Zustelladresse. Kunden sollen künftig bei der Bestellung Alternativen für den Empfang definieren können (Änderung Adresse, Paketboxen etc.).

Aktionen	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Neutrale Paketboxen: Bewusstsein schaffen bei Immobilieneigentümern und Sendungsempfängern. Studienergebnisse des Projekts „Evaluierung Paketboxen“ kommunizieren.	●	●	
Welche aktuellen Angebote in der Zustellung gibt es? Wir prüfen Art und Umfang bei Bestellplattformen. Wir setzen uns dafür ein, dass die Plattformen alternative Zustelladressen zulassen und die Wahl des Zustelldienstes anbieten. Um alternative Zustellmöglichkeiten zu promoten, führen wir Marketingaktionen mit KEP-Dienstleistern durch.	●		
Durch die Lieferung an einen Hub oder eine Paketbox wollen wir die Kosteneffizienz steigern und Zustellversuche verringern. Dafür müssen wir die Rahmenbedingungen für Geschäftsmodelle klären anhand der Pilotprojekte HUBERT, LogPoint, Paketboxen etc.	●	●	
Gespräche mit der Sparte Handel über Info-Maßnahmen für Online-Händler.	●		
Kunden-Bewusstsein schärfen hinsichtlich einer ökologischen E-Commerce-Bestellung (Retouren vermeiden, sparsame Bestellungen, Gütesiegel etc.)	●	●	
Wiederauflage der KEP-Studie: Schwerpunkt auf die Bewusstseinsbildung, dass Erst-Zustellquoten gesteigert werden müssen.	●		

11 Flächen

P&R-Anlagen und ÖPNV-Stationen als White Label B2C-Knoten nützen

Triple-A:	Impact	NÖ	Wien	WKNÖ	WKW
B	8	●			●

Darum geht es.

Besseres und günstigeres Angebot für Pendler schaffen: Parkgaragen, Parkflächen mit U-Bahn-Anbindung und ÖPNV-Stationen (Öffentlicher Personennahverkehr) sollen verstärkt als Abholknoten genutzt werden. Sowohl für Pakete als auch für Lebensmittel-Lieferungen, Getränkekisten etc.

Aktionen	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Verträge abschließen zwischen Garagenbetreibern sowie ÖBB (P&R) und Boxenbetreibern.	●	●	
Paketboxen umsetzen als Zustell-Alternative bei P&R-Anlagen, Parkgaragen, Parkflächen, zentralen Punkten im Siedlungsraum und an ÖPNV-Stationen.	●	●	●

12 Regulative

Logistische Infrastrukturen in Siedlungsgebieten schaffen

Triple-A:	Impact	NÖ	Wien	WKNÖ	WKW
A	8,5		●		

Darum geht es.

Wir müssen die logistischen Infrastrukturen im bebauten Gebiet sichern. Zum Beispiel Lademöglichkeiten errichten, Ladehöfe und Ladezonen schaffen. Dafür prüfen wir die rechtlichen und fördertechnischen Instrumente.

Aktionen	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Grundlagen entwickeln für die Erhebung des Ladezonenbedarfs in Wien, unabhängig von Gewerbebetrieben.	●		
Prüfung und rechtliche Umsetzung von Aktionsladezonen.	●	●	
Anforderungen definieren und Logistik in städtebauliche Verfahren integrieren. Dafür braucht es einen Kriterienkatalog, zum Beispiel für Ladezonen, Micro-Hubs, Zufahrtskonzept, Ladehöfe.	●		
Einen Leitfaden entwickeln und prüfen, wie weit man ihn auf Niederösterreich übertragen kann.	●	●	
Prüfung, Finanzierung und Errichtung der „Ladezonen NEU“ – unabhängig vom Gewerbebetrieb.	●	●	

13 Regulative

„Grätzlboxen“ und Boxen-/Logistikräume in Neubauten und Bestandsimmobilien

Triple-A:	Impact	NÖ	Wien	WKNÖ	WKW
A	8,5		●		

Darum geht es.

Wir wollen „Grätzlboxen“ schaffen, das sind Micro-Hubs mit Zusatzfunktionen. Parallel dazu forcieren wir Boxen-/Logistikräume in Neubauten und Bestandsimmobilien, bevorzugt im Erdgeschoß. Dafür prüfen wir die rechtlichen und fördertechnischen Instrumente.

Aktionen

	kurz-fristig	mittel-fristig	lang-fristig
Rechtliche Rahmenbedingungen klären über das Pilotprojekt „Evaluierung Paketboxen“. Zum Beispiel: erforderliche Änderungen der Bauordnungen Wien und Niederösterreich, Postmarktgesetz, Rolle der RTR – Rundfunk und Telekom Regulierungs-GmbH.	●		
Wir stimmen unsere Konzepte mit Wohnbauträgern und Partnern aus der Privatwirtschaft ab. Dabei unterstützen wir gemeinsame Versuche auf freiwilliger Basis.	●	●	●
Erforderliche rechtliche Rahmenbedingungen umsetzen.	●	●	
Implementierung starten mit Paketboxen in Stadt-Wien-eigenen/-nahen Gebäuden. Im geförderten Wohnbau und bei Bürostandorten könnten Best-Practice-Lösungen umgesetzt werden (Prüfung Wohnungsgenossenschaftsgesetz).	●	●	●

14 Kooperation

Bedingungen für die logistische Nutzung von Leerstandsflächen in Innenstädten (Einkaufsstraßen) verbessern

Triple-A:	Impact	NÖ	Wien	WKNÖ	WKW
B	7				●

Darum geht es.

Viele Leerstandsflächen, besonders jene in Erdgeschoßen, könnten logistisch genutzt werden. Wir müssen dafür die Rahmenbedingungen verbessern – zum Beispiel durch Förderungen, Anreize zur Nutzung für Micro-Hubs, Paketboxen, White-Label-Lösungen etc. Dafür benötigt es vorab die Ergebnisse der Studie zur Hub-Struktur.

Aktionen

	kurz-fristig	mittel-fristig	lang-fristig
Wir definieren logistische Nutzungsoptionen von Leerstandsflächen in Innenstädten (Einkaufsstraßen). Dabei müssen auch die Anforderungen an die Erreichbarkeit festgelegt werden und gegebenenfalls die Definition juristischer Prozesse und Werkzeuge. Den Fokus legen wir dabei auch auf die Stärkung regionaler Produkte, Synergien zwischen Gastronomie/Handel/Büchereien/etc., Innovationen wie 3D-Druck sowie Synergien zwischen B2C- und B2B-Lösungen. Nicht auf „Dark Stores“.	●		
WKW wird mit den intern zuständigen Stellen Marketingmaßnahmen umsetzen, um Akteure auf die Möglichkeiten der Nutzung freier Lokale als (Micro-)Hubs hinzuweisen.	●		
Studienergebnisse beim NÖ-Gemeindebund und beim Städtebund präsentieren, damit Aktionen auch in Niederösterreich umgesetzt werden können.	●		

NACHHALTIGE LOGISTIKKONZEPTE

BEI UNTERNEHMEN UND GROSSPROJEKTEN UNTERSTÜTZEN

Schwerpunkte:
Werkverkehr / Baustellen / Schiene

15 Kooperation

Werkverkehr optimieren

Triple-A:	Impact	NÖ	Wien	WKNÖ	WKW
A	7			●	

Darum geht es.

Wir wollen den Werkverkehr optimieren. Eine Maßnahme dabei ist, die Transporte von Emballagen und Verpackungen gezielt zu organisieren.

Aktionen

	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Wir setzen Sensibilisierungsmaßnahmen und Beratungsprojekte auf. Ziel ist, Auslastung und Kosteneffizienz des Werkverkehrs zu optimieren. Das Programm „Logistik fit" wird neu aufgelegt.	●	●	
Wir betreiben Lobbying für verpackungsarme Transporte. Dabei binden wir den Handel aktiv ein.	●	●	

16 Kooperation

Logistikkonzepte für Großbauvorhaben und städtebauliche Verfahren

Triple-A:	Impact	NÖ	Wien	WKNÖ	WKW
A	10		●		●

Darum geht es.

Wir entwickeln Logistikkonzepte für Großbauvorhaben (Bau und Betrieb) und städtebauliche Verfahren. Zum Beispiel für die Bauphase. Hier geht es um emissionsarme Baustellenlogistik (Ver-/Entsorgung) und mehr Effizienz in der Baustellenorganisation. Themen für die spätere Betriebsphase sind: entsprechende Ladehöhen vorsehen, Zu- und Abfahrten regeln etc.

Aktionen

	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Pilotprojekt „Wastebox.biz" evaluieren und verbessern.	●		
Wir prüfen die notwendigen Voraussetzungen zur Verpflichtung von Bauträgern. Das UVP-Gesetz (Umweltverträglichkeitsprüfungs-Gesetz) prüfen wir auf Logistik-Aspekte. Diese arbeiten wir auch in die Raumverträglichkeitsprüfung ein.	●		
Anforderungen definieren bei Großbauvorhaben, Stadterweiterungsgebieten mit mehr als 300 Wohneinheiten, Mehrzweckbauten und Einkaufszentren. Wir ergänzen die Anforderungen in der Wiener Bauordnung (§ 7b) und arbeiten einen Vorschlag für eine Bauordnungsnovelle aus. Entsprechende Regelungen werden verankert in der Bauordnung für nicht UVP-pflichtige Projekte, bei der Flächenwidmungs- und Bebauungsplanung sowie über städtebauliche Verträge.	●		
Wir prüfen die Vorgaben für landeseigene Gebäude.		●	●
Richtlinie RUMBA der Stadt Wien evaluieren und Konzepte für „nachhaltige Baustellenlogistik" weiterentwickeln.	●	●	

17 Kooperation

Schienen-Kapazitäten erheben

Triple-A:	Impact	NÖ	Wien	WKNÖ	WKW
AB	8	●			

Darum geht es.

Wir stellen fest, welche Schienen-Kapazitäten für den Güterverkehr vorhanden sind und setzen fehlende Verbindungen um. Zum Beispiel rund um den Gewerbepark Guntramsdorf.

Aktionen

	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Wir unterstützen das Projekt Gewerbepark Guntramsdorf/IZ-Süd, um hier die Lücke in der Gleisverbindung zu schließen.	●	●	
Wir stellen fest, wie hoch die benötigte Kapazität für den Güterverkehr im Schienennetz im Raum Wien/Niederösterreich ist. Ein Faktor dabei ist auch der steigenden Personenverkehr auf der Schiene.	●	●	
Screening der Anschlussbahnen in der Region in Hinblick auf Nutzung, Standorte, Kapazität, Kosten, Nutzungsgrad, Anforderungen, Potenzial in Zukunft.	●	●	

ANREIZE FÜR

BESCHLEUNIGTE FUHRPARK-UMSTELLUNGEN

SCHAFFEN

Schwerpunkte:
alternative Antriebe / postfossile Mobilität

18 Technologie

Förderungen und Vorgaben, um postfossile Mobilität zu stärken

Triple-A:	Impact	NÖ	Wien	WKNÖ	WKW
AB	8,5		●		

Darum geht es.

Wir wollen postfossile Mobilität stärken. Dafür entwickeln wir Förderkonzepte und langfristige Vorgaben für die Umsetzung. Ein Ziel ist, dass Fahrzeug- und Komponentenhersteller verstärkt in alternative Antriebe investieren.

Aktionen	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Schnell-Ladestationen für E-Taxis sollen auch dem Lieferverkehr zur Verfügung stehen. Wir prüfen laufende und auslaufende Verträge und promoten diese Möglichkeit.	●	●	
Wir schaffen ein Förderkonzept für alternativ angetriebene Fahrzeuge (Flotten). Dabei geht es um Anreize, keine monetären Förderungen. Abstellflächen für Flotten könnten ein solcher Anreiz sein. Vorgaben und Förderprogramme sind auch seitens der EU und des Bundes notwendig. Beispiele dafür: CO2-Flottenziele für die Fahrzeughersteller und Ziele für EU-Mitgliedstaaten. Wichtig dabei: Doppel-Förderungen vermeiden.	●	●	

19 Flächen

Vorrang für nicht fossil betriebene Fahrzeuge

Triple-A:	Impact	NÖ	Wien	WKNÖ	WKW
B	7	●	●		

Darum geht es.

Wir bevorrangen nicht fossil betriebene Fahrzeuge bei verkehrsorganisatorischen Maßnahmen.

Aktionen	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Definition innerstädtischer Gebiete in Wien und in Städten in Niederösterreich in Hinblick auf eine etwaige emissionsfreie Zustellung innerhalb dieser Gebiete.	●		
Expertise aufbauen und Maßnahmen entwickeln, um nicht fossil betriebene Fahrzeuge zu bevorrangen (vgl. Weißbuch Verkehr). Zum Beispiel durch Ausnahmen bei Wochenend- und Nachtfahrverboten, räumliche und zeitliche Entflechtung von Lieferfahrten, Halten und Gratisparken.	●	●	
Bevorzugung von postfossiler Mobilität: rechtliche Vorgaben prüfen.	●	●	

20 Technologie

Alternative Antriebe in der Beschaffung forcieren

Triple-A:	Impact	NÖ	Wien	WKNÖ	WKW
B	7			●	●

Darum geht es.

Wir forcieren die breite Einführung von alternativen Antrieben. Dabei nutzen wir die Marktmacht in öffentlichen oder Konzern-Beschaffungsprozessen.

Aktionen	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Best-Practice-Beispiele rund um die alternativen Fuhrparks des Landes Niederösterreich kommunizieren.	●	●	
Marketingmaßnahmen und Veranstaltungen durchführen mit Anbietern von alternativen Fuhrparklösungen. Zum Beispiel einen E-Mobilitätstag am Wachau-Ring organisieren mit Side-Event für den Wirtschaftsverkehr. Dabei sind grundsätzlich alle Alternativen zu adressieren wie H2, CNG etc.	●	●	●
Wir beginnen, die Fuhrparks der öffentlichen Hand, der Gebietskörperschaften etc. umzustellen – sowohl PKW als auch Nutzfahrzeuge. Dabei kommunizieren wir unsere Vorbildfunktion hinsichtlich der CVD-Richtlinie/Clean Vehicles Directive.	●		
Gemeinsame Veranstaltungen zum Thema Fuhrparkmanagement durchführen.	●	●	
Möglichkeiten für ein Gütesiegel prüfen. Zum Beispiel ähnlich dem FORS – Fleet Operator Recognition Scheme in London.	●		

21 Regulative

Umstellung von Kleinfahrzeugen bis 3,5t auf nicht fossile Antriebstechnologien unterstützen

Triple-A:	Impact	NÖ	Wien	WKNÖ	WKW
B	7,5		●		

Darum geht es.

Wir beschleunigen die Umstellung von gewerblichen Kleinfahrzeug-Flotten auf nicht fossile Antriebstechnologien, wie zum Beispiel durch Maut- oder Steuererleichterungen.

Aktionen	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Förderkonzepte für alternativ angetriebene Fahrzeuge unterstützen.	●	●	
Rechtslage klären rund um diverse Maßnahmen (vgl. Studie „Smart Urban Logistics“) sowie Stellhebel identifizieren.	●		
Marketingmaßnahmen durchführen rund um die Umstellung von Kleinfahrzeugen bis 3,5t auf nicht fossile Antriebstechnologien.	●	●	
Prüfung von weiteren Regionen zur CO_2-freien Zustellung von diversen Anbietern und Definition der Rolle der Stadt.	●	●	

22 Regulative

Transporträder fördern

Triple-A:	Impact	NÖ	Wien	WKNÖ	WKW
A	8		●		

Darum geht es.

Wir schaffen Anreize, damit Transporträder als günstige Alternative für die Last Mile genützt werden.

Aktionen	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Transportfahrrad-Förderung evaluieren. Darauf aufbauend: Screening der Fördermaßnahmen und eventuelle Wiederaufnahme der Förderaktion.	●		
Langfristiges Förderkonzept entwickeln für Transporträder für Unternehmen bzw. den gewerblichen Einsatz.	●	●	
Transportfahrrad-Zustellung: Anforderungen definieren an die Last Mile sowie an Micro-Hubs. Dabei geht es um Haltemöglichkeiten, Radwege, Vergünstigungen im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr (MIV).	●		
Rechtliche und infrastrukturelle Anforderungen von 1- und 2-spurigen Transportfahrrädern prüfen: Straße und Radwege, Halten und Parken (in zweiter Reihe), Befahren von Einbahnstraßen in Gegenrichtung, Platzbedarf in Garagen, Abkürzungen bei Pollern, Stauabkürzung bei Radwegen, Befahrung von Fußgängerzonen, Ausnahme von Radwegbenutzungspflicht etc.	●		

23 Flächen

Lade- und Tankinfrastruktur für alternative Antriebsformen – vor allem abseits des öffentlichen Raumes

Triple-A:	Impact	NÖ	Wien	WKNÖ	WKW
B	7				●

Darum geht es.

Wir planen alternative Lade- und Tankinfrastruktur flächendeckend für alle Fahrzeugtypen (PKW, LKW, Busse etc.). Vor allem abseits des öffentlichen Raumes soll die E-Ladeinfrastruktur ausgebaut und zugänglich gemacht werden – zum Beispiel durch E-Garagenplätze und E-Ladezonen auf Parkplätzen bei Wohnbauten, Büros, Supermärkten und Industrie.
Wir führen Energiebereitstellung und Mobilität zusammen, insbesondere durch Pilotprojekte und deren Weiterentwicklung bzw. Roll-out. Langfristige Planungsstrategien passen wir in Hinblick auf die postfossile Energiezukunft an.

Aktionen	kurz-fristig	mittel-fristig	lang-fristig
Ausbau der E-Ladeinfrastruktur konzipieren.	●		
EU-konforme Fördermodellen unterstützen.	●	●	●
Bauordnungen evaluieren hinsichtlich der Ausstattung der öffentlich zugänglichen Garagen und Parkplätze mit Stromanschlüssen. Wenn Abstellplätze neu geschaffen werden, ist ein Mindestanteil von elektrifizierten Plätzen vorzuschreiben. Auch andere Gesetze sind zu berücksichtigen wie Wohnungseigentumsrecht, Gebäudeeffizienz-RL etc.	●		
Wir prüfen den Bedarf an Lade- und Tankinfrastrukturen an Unternehmensstandorten mittels einer Umfrage.	●	●	
Ladeinfrastruktur forcieren auf öffentlich zugänglichem Privatgrund (Tankstellen, Supermarktparkplätze, Mobilitätsstationen) sowie in Ladezonen.	●	●	
Leitlinien entwickeln für die Sektorkopplung (Energie + Mobilität), damit die richtigen Marktimpulse gesetzt und optimale Standorte identifiziert werden.	●	●	
Wir prüfen den Ausbau und die Förderung von Tankstellen für regenerativen Verbrennungstreibstoffen wie synthetisches Erdgas oder synthetisches Benzin/Diesel.		●	●

DIGITALE INFORMATIONEN UND SERVICES

ZUR EFFIZIENZSTEIGERUNG UND OPTIMIERUNG EINSETZEN

Schwerpunkte:
Navigationsdaten / intelligente Multifunktionsflächen

24 Technologie

Navigationsdaten verbessern und Schnittstellen öffnen

Triple-A:	Impact	NÖ	Wien	WKNÖ	WKW
A	10	●	●		

Darum geht es.

Navigationsdaten im Güterverkehr sind oft fehlerhaft oder nicht aktuell. Das schränkt deren Nutzung ein. Eine reibungslose Routenplanung braucht aktuelle Daten für den Zustellverkehr inklusive Informationen zu Ladezonen etc. Das wollen wir vorantreiben, unter anderem durch die Kommunen. Bestehende digitale Plattformen für den Güterverkehr öffnen wir gezielt für Kooperationen. Parallel bauen wir weitere offene Informations- und Steuerungsfunktionen auf, wie zum Beispiel Verkehrsmanagement, Leitsysteme zur Flächennutzung, Buchungssysteme, Koppelung von Services (B2B, B2C) etc.

Aktionen

	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Güterverkehrsrelevante Merkmale und Daten in die Graphenintegrations-Plattform (GIP) einpflegen. Basis dafür ist ein qualitätsgesicherter Prozess, damit Daten laufend und aktuell integriert werden.	●		
Verbesserte Navigationsdaten im fließenden Güterverkehr für die Anbieter von Routing- und Navigationssystemen (LKW Routing) über offene APIs (Application Programming Interface) zur Verfügung stellen. GIP ist bereits Open Government Data.	●	●	
Möglichkeiten prüfen in den Bereichen Leitsysteme und Verkehrsmanagement.	●		

25 Flächen

Multifunktionsflächen und Flächen-Mehrfachnutzung

Triple-A:	Impact	NÖ	Wien	WKNÖ	WKW
AB	8		●		

Darum geht es.

Wir fördern und forcieren Multifunktionsflächen und Flächen-Mehrfachnutzung. Bei der Flächen-Neuordnung berücksichtigen wir die neuen Zustellformen auch bei Verkehrsflächen und starten Pilotierungen, zum Beispiel Multifunktionsstreifen.

Aktionen

	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Rechtsgrundlagen für Multifunktionsflächen im öffentlichen Raum prüfen und schaffen.	●		
Flächen- und Umsetzungskonzepte erarbeiten (Ladezonen neu und Multifunktionsflächen).	●	●	
Übertragbarkeit für Niederösterreich prüfen (Leitfaden auf Basis der Erfahrungen in Wien) sowie Prüfung der Möglichkeiten im aktuellen Rechtsrahmen.	●	●	

26 Technologie

Intelligente Ladezonen und Parkplätze schaffen

Triple-A:	Impact	NÖ	Wien	WKNÖ	WKW
B	8,5		●		●

Darum geht es.

Ladezonen und Parkplätze digital erfassen und verwalten. Das ermöglicht: Ladezonenbuchung, Parkzeitmanagement, ETA-Integration (Estimated Time of Arrival) in ein TMS (Transportmanagement-System), Überwachung aktueller Status der Ladezone (Neubetrachtung aller Halte- und Parkeinschränkungen & Integration in Navigationssysteme) etc.

Aktionen	kurz-fristig	mittel-fristig	lang-fristig
Ladezonen-App Wien in Niederösterreich vermarkten.	●	●	
Weitere Synergien nützen im Rahmen der Park & Ride-Innovationspartnerschaft zwischen Land Niederösterreich und der ÖBB Infra. Bereits ausgeschriebene Entwicklungen: Echtzeitauslastungsstand P&R, Prognosemodell, widmungskonforme Nutzung, buch-/bezahlbare Premiumparkplätze. Entwickelte Technologien werden für logistische Anwendungen geprüft und genutzt.	●	●	●
Wir prüfen den Bedarf nach intelligenten Ladezonen und Parkplätzen in Wien und größeren Städten in Niederösterreich.	●		
Rechtsgrundlagen prüfen und schaffen für die Installierung im öffentlichen Raum sowie für Buchungsplattformen.	●		
Skalierbarkeit der Lösungen aus dem Pilotprojekt „SCHNURRR“ darstellen	●		
Weitere technische Möglichkeiten der Auslastungserkennung in Echtzeit prüfen. Ziel ist, möglichst wenig infrastrukturell einzugreifen und zu adaptieren.	●	●	
Ladezonen-App weiterentwickeln und erweitern: Anzeige bei Ladezonen, Buchungsmöglichkeiten, Implementierung in Navigationssysteme etc. Basis dafür ist das Projekt „SCHNURRR“.	●	●	
Buchungsplattform einrichten oder Informationsservices über ITS Vienna Region in das Echtzeitmodell integrieren.		●	

RAHMEN-BEDINGUNGEN

FÜR EINE NACHHALTIGE ENTWICKLUNG FESTLEGEN

Schwerpunkte:
Koordination / Steuerung / Regulative

27 Regulative

Ausgewählte Wochenend-Fahrverbote evaluieren

Triple-A:	Impact	NÖ	Wien	WKNÖ	WKW
A	8			●	

Darum geht es.

Lieferungen mit lärmarmen Antrieben am Wochenende ermöglichen, zum Beispiel E-Antriebe. Ausnahme-Regelungen anpassen. Ein Beispiel dafür: Tiefkühlware soll gemeinsam mit leichtverderblichen Gütern transportiert werden können.

Aktionen

	kurz-fristig	mittel-fristig	lang-fristig
Wir fragen die (Lebensmittel-)Branche, wie sie zur Ausnahmeregelung steht und in welchen Bereichen die Produktliste ergänzt werden soll. Wir prüfen mögliche sinnvolle Neuregelungen und die entsprechenden Einsparungen von Fahrleistung.	●		
Auswirkungen auf die Bevölkerung prüfen. Anrainerverträgliche Lösungen und internationale Best Practices erheben.	●	●	
Einbringung als Wirtschaftsparlament-Anträge bezüglich Änderung/Anpassung der Rechtslage.	●		

28 Regulative

Ausgewählte Nachtfahrverbote evaluieren

Triple-A:	Impact	NÖ	Wien	WKNÖ	WKW
A	8			●	

Darum geht es.

Nacht-Zustellungen evaluieren und Alternativen prüfen. Verträgliche Lösungen sind das Ziel.

Aktionen

	kurz-fristig	mittel-fristig	lang-fristig
Anrainerverträgliche Rahmenbedingungen erheben. Dafür führen wir gegebenenfalls eine Studie durch, eventuell in Verbindung mit dem Thema Wochenend-Fahrverbot. Wir prüfen die Emissionen des gesamten Lieferablaufes (Lärm, Luftschadstoffe etc.). Gegebenenfalls auch mit Fokus auf Sonderregelungen für alternative Antriebe sowie die rechtlichen Rahmenbedingungen (einheitliche Genehmigungen etc.).	●		
Lärmarme Lieferung in der Nacht: Pilotprojekt initiieren und begleiten (vgl. GeNaLog Projekt in DE; lärmmindernde Maßnahmen: Schulung Mitarbeiter, lärmarme Rollcontainer, Ladehöfe, Gütesiegel etc.).	●	●	
Einbringung als Wirtschaftsparlament-Anträge.	●		

29 Regulative

Instrumente zur Flächen- und Infrastrukturnutzung

Triple-A:	Impact	NÖ	Wien	WKNÖ	WKW
AB	8		●		

Darum geht es.

Wir setzen rechtliche Instrumente punktuell ein zur Effizienzsteigerung der Flächen- und Infrastrukturnutzung und zur Verkehrsreduktion bzw. -lenkung. Wir schaffen nachvollziehbare Rahmenbedingungen mit entsprechend langen Vorlauf- und Umstellungszeiten, um Investitionsentscheidungen zu vereinfachen.

Aktionen

	kurz-fristig	mittel-fristig	lang-fristig
Umfrage durchführen über die Auslastung von Lieferfahrzeugen und die Möglichkeiten der räumlichen und zeitlichen Entflechtungen der Güterverkehre.	●		
Studie erstellen über die geeigneten Instrumente (Umweltzone, IGL für LKW in Wien/Niederösterreich aktualisieren etc.) und Bewertung der Instrumente hinsichtlich des Wirtschaftsverkehrs. Vorteile für alternativ betriebene Fahrzeuge darstellen und bewerten.	●	●	

30 Regulative

Betriebsanlagenrecht anpassen

Triple-A:	Impact	NÖ	Wien	WKNÖ	WKW
A	7			●	●

Darum geht es.

Wir prüfen die Gewerbeordnung hinsichtlich aktueller und künftiger Logistikanforderungen und passen sie an. Das geschieht in Kooperation mit der Wirtschaft, entsprechend der steigenden kundennahen Wertschöpfung.

Aktionen	kurz-fristig	mittel-fristig	lang-fristig
Wir definieren die Logistikanforderungen, die im Betriebsanlagenrecht berücksichtigt werden sollen. Parallel erheben wir jene Punkte in der Gewerbeordnung, die aus Sicht der Logistik angepasst werden sollten. Gegebenenfalls verbinden wir den Prozess mit der Erhebung rund um das Wochenendfahrverbot und Nachtfahrverbot.	●	●	
Einbringung als Wirtschaftsparlament-Anträge.	●		

31 Kooperation

Institutionelle Verantwortlichkeit zu postfossiler Gütermobilität stärken

Triple-A:	Impact	NÖ	Wien	WKNÖ	WKW
B	7	●	●		

Darum geht es.

Wir etablieren je eine Ansprechstelle in Wien und Niederösterreich unter dem Titel „Logistikbeauftragte/r“. Sie soll die Querschnittsmaterie Logistik verwaltungsintern steuern und offizieller Ansprechpartner nach außen sein.

Aktionen	kurz-fristig	mittel-fristig	lang-fristig
Aufgabenbereich für die Funktion „Logistikbeauftrage/r“ definieren.	●		
Institutionelle Verantwortlichkeit und Verankerung innerhalb der jeweiligen Organisationen klären.	●		
Lobbying und Unterstützung für dieses Vorhaben.	●		
Einbringung als Wirtschaftsparlament-Anträge.	●		

LEISTUNGEN UND KOSTEN

DER LOGISTIK AKTIV KOMMUNIZIEREN

Schwerpunkte:
Standards / Bewusstseinsbildung

32 Technologie

Projekte für innovative, postfossile Logistik-Wertschöpfungsketten unterstützen

Triple-A:	Impact	NÖ	Wien	WKNÖ	WKW
AB	7				●

Darum geht es.

Best-Practice-Beispiele sammeln und neue Projekte unterstützen. Zum Beispiel E-Ladestationen oder Boxensysteme.

Aktionen

	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Neue Pilotprojekte starten gemeinsam mit Praktikern und Integratoren, zum Beispiel KEP-Dienstleistern. Ableitung und Entwicklung von Best-Practice-Ansätzen.	●	●	

33 Kooperation

Kosten der Last Mile sichtbar machen

Triple-A:	Impact	NÖ	Wien	WKNÖ	WKW
B	7				●

Darum geht es.

Wir wollen ein höheres Bewusstsein schaffen über die tatsächlichen Kosten der Last Mile. Das schafft Anreize für Konsolidierung, gegebenenfalls mit zusätzlichem Umschlag. So wird Konsolidierung/Hub-Umschlag interessanter für Unternehmen.

Aktionen

	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Zielgruppen definieren, die wir mit bewusstseinsbildenden Maßnahmen erreichen wollen. Speziell in Richtung der Konsumenten.	●		
Wir stellen die Logistik-Kette nach Kostenfaktoren dar – inklusive der Kosten eines zusätzlichen Umschlags. Ggf. führen wir eine Metastudie durch auf Basis bestehender Pilotprojekte oder im Rahmen einer Masterarbeit.	●		
PR-Kampagnen zur Bewusstseinsbildung durchführen.	●	●	

34 Regulative

Ausweis ökologischer Fußabdruck im (Online-)Handel

Triple-A:	Impact	NÖ	Wien	WKNÖ	WKW
B	7				●

Darum geht es.

Wir streben einen Ausweis des ökologischen Fußabdrucks an, vor allem im Distanzhandel. Die Sichtbarkeit stärkt die Wahrnehmung und erhöht die Wertigkeit der Logistik. Mögliche Maßnahmen speziell im Versandhandel: Mehrwegverpackungen vorgeben und Einwegverpackungen besteuern, wenn dies zu einem nachhaltigeren Gesamtkonzept beiträgt.

Aktionen

	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Gespräche mit Gremien aus dem Online-Handel über mögliche Umsetzungsmaßnahmen. Dabei berücksichtigen wir: internationaler Vergleich und EU-Vorgaben, Online-Händler im Ausland, Vermeidung zusätzlicher Bürokratie durch Ausweispflichten etc.	●	●	
Mehrwegverpackungen anstatt Einwegverpackungen im Versandhandel: Wir klären die Möglichkeiten im Rahmen einer Studie. Dabei beziehen wir den Handel mit ein.	●	●	

35 Kooperation

Regelwerk für Datenschutz bei Zustell-Kooperationen

Triple-A:	Impact	NÖ	Wien	WKNÖ	WKW
B	7			●	

Darum geht es.

Datenschutz sicherstellen: Das ist die Voraussetzung für die Verwendung von Informationen, um mehrfache Zustellversuche zu vermeiden.

Aktionen

	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Behandlung des Themas Datenschutz im Rahmen des Pilotprojekts „Paketboxen“.	●		
Bedürfnisse der Zustellbranche und des Versand- bzw. Distanzhandels erheben. Klären, wer wem wie welche Daten übergeben kann.	●	●	
Kontakt aufnehmen mit RTR Rundfunk und Telekom Regulierungs-GmbH, Experten etc. und Grenzen des Datenschutzes evaluieren.	●	●	

DARUM.

MOTIVATIONSBERICHT UND PROZESSBESCHREIBUNG

Logistik 2030+ ist die Antwort auf Bevölkerungs- und Verkehrswachstum in der Region sowie auf Veränderungen in der Logistik.

Mit dem Projekt Nachhaltige Logistik 2030+ Niederösterreich-Wien stellen wir uns den großen Herausforderungen der Zukunft. Mehr noch: Wir haben damit einen Aktionsplan in Händen, der heutigen und künftigen Anforderungen an die Logistik gerecht wird. Ein Bündel an ziel- und umsetzungsorientierten Maßnahmen, die sich ergänzen und ineinandergreifen.

Wir müssen koordiniert handeln. Niederösterreich und Wien wachsen schnell. Beides sind prosperierende Wirtschaftsräume. Die Bevölkerung in Wien wird bis 2030 auf 2 Millionen Einwohnerinnen und Einwohner steigen, in der Großregion auf 3 Millionen. Damit wächst auch das Verkehrsaufkommen. Alleine der Straßengüterverkehr in Niederösterreich könnte bis 2030 um 23 % (Basis 2008) zunehmen. In der erweiterten Centrope Region gehen wir von noch höheren Zahlen aus. All das wird sich auf das Leben der Menschen in der Region auswirken. Denken wir zum Beispiel an Emissionen und Konflikte um den begrenzten Raum. Auch die Raumplanung sowie die Stadt- und Regionalentwicklung stehen damit vor großen Aufgaben.

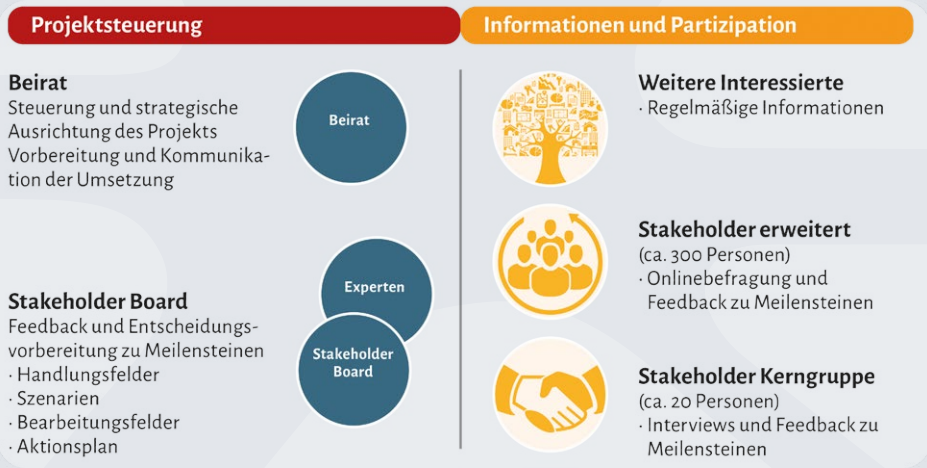
Technologische Entwicklungen, Änderungen in der Sendungs- und Flottenstruktur, zunehmende Regulierungen sowie Verlagerungen von Logistikflächen an den Stadtrand: Auch die Logistik verändert sich tiefgreifend, besonders in den Städten. Um das Güterverkehrsaufkommen in Zukunft zu steuern, müssen wir auf diese Trends reagieren und unsere Strategien anpassen. Das Projekt Nachhaltige Logistik 2030+ Niederösterreich-Wien tut genau das.

Nachhaltige
Logistik 2030+
Niederösterreich-Wien

Wir bauen auf einem breiten Stakeholder-Prozess auf.

Hinter dem Projekt Logistik 2030+ stehen die vier Projektträger Land Niederösterreich, Stadt Wien, Wirtschaftskammer Niederösterreich und Wirtschaftskammer Wien. Die denkstatt GmbH und ECONSULT Betriebsberatungsgesmbh haben das Projekt fachlich und organisatorisch unterstützt.

Einmalig ist, dass die Wirtschaft mit den beiden Ländern Niederösterreich und Wien so eng zusammengearbeitet hat und dass so viele Stakeholder mitgearbeitet haben. Im Zentrum der Entwicklung des Aktionsplans Logistik 2030+ stand ein strukturierter Prozess, der die Mitwirkung auf unterschiedlichen Ebenen und während des gesamten Projekts organisierte. Der Beirat und das Stakeholder Board haben den Prozess gesteuert. Darüber hinaus wirkte eine breite interdisziplinäre Gruppe von rund 300 Stakeholdern regelmäßig mit.



Projektsteuerung und Stakeholderstruktur

Der Beirat und die Projektträger danken den vielen Mitwirkenden in den Arbeitskreisen im Rahmen des Sommerfestes Logistik 2030+ mit einer Anerkennungsurkunde (© WKW Florian Wieser).

Beirat.
Steuerung mit dem Blick auf das Ganze.

Der Beirat besteht aus Vertretern der Projektträger-Organisationen und steuerte die Entwicklung des Aktionsplans Logistik 2030+. Der Beirat ist auch bei den kommenden Schritten zentral: Er verantwortet die Vorbereitung und die Kommunikation der Umsetzung in den Ländern Niederösterreich und Wien. Das Team wirkt an der strategischen Ausrichtung des Projekts mit und gibt die wesentlichen Ergebnisse frei. Weiters sorgt der Beirat für die Verankerung von zentralen Projektinhalten in der Landes- und Kammerpolitik.

Die Mitglieder des Beirats:

- Dr. Christian Moser (Vizepräsident Wirtschaftskammer Niederösterreich) [Vorsitzender]
- DI Thomas Madreiter (Planungsdirektor Stadt Wien)
- Dr. Werner Pracherstorfer (Leiter Gruppe Raumordnung, Umwelt und Verkehr, Niederösterreich)
- Mag. Davor Sertic (Spartenobmann Transport & Verkehr Wirtschaftskammer Wien)
- KR Alfred Wolfram (Stv.-Spartenobmann Transport & Verkehr Wirtschaftskammer Niederösterreich)

Stakeholder Board

Das Board besteht aus aus 13 Stakeholdern aus unterschiedlichen Vertretungsfeldern, ergänzt von drei Experten. Das Stakeholder Board gab wertvolles Feedback zum Projektdesign und zu den Zwischenergebnissen. Es war bei allen Entscheidungen rund um die „Meilensteine" von Logistik 2030+ eingebunden. Mitglieder des Stakeholder Boards haben darüber hinaus an den Maßnahmen-Vorschlägen und der Szenarien-Entwicklung mitgearbeitet.

Die Mitglieder des Stakeholder Boards:

- DI Andreas Bayer, REWE International AG
- Paul Brandstätter, Veloce Botendienste GmbH
- Roman Divoky, Frankstahl Rohr & StahlhandelsgmbH
- Mag. Beate Färber-Venz, Venz GmbH
- Mag. Herwig Gruber, Kastner GroßhandelsgmbH
- DI Andreas Hacker, Stadt Umland Management Süd
- Mag. (FH) Stefan Heiglauer, Österreichische Post AG
- Mag. Wolfgang Knezek, Frauenthal Service AG
- Georg Papai, Bezirksvorsteher des 21. Wiener Gemeindebezirkes, Stadt Wien
- DI Peter Rojko, Wiener Hafen GmbH & Co KG
- Alexander Schaffer, (ehemals) Q Logistics GmbH
- DI Anna Steindl, Bürgermeisterin der Stadtgemeinde Wolkersdorf a. D.
- Mag. Karl Zöchmeister, Rail Cargo Austria AG
- Dr. Andreas Breinbauer, Rektor der Fachhochschule des bfi Wien
- DI Gerald Gregori, BVL Bundesvereinigung Logistik Österreich
- DI Franz Schwammenhöfer, BMVIT Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Stabstelle Logistikkoordination

Der Beirat formuliert seine Erwartungen an das Projekt in der Auftaktveranstaltung 2017. Von links nach rechts: Mag. Davor Sertic, KR Alfred Wolfram, DI Thomas Madreiter, Dr. Werner Pracherstorfer, Dr. Christian Moser (© WKW by picturesborn)

Das Stakeholder Board gibt Feedback und unterstützt die Projektträger in der Entscheidungsfindung (© denkstatt).

Erweiterte Stakeholdergruppe

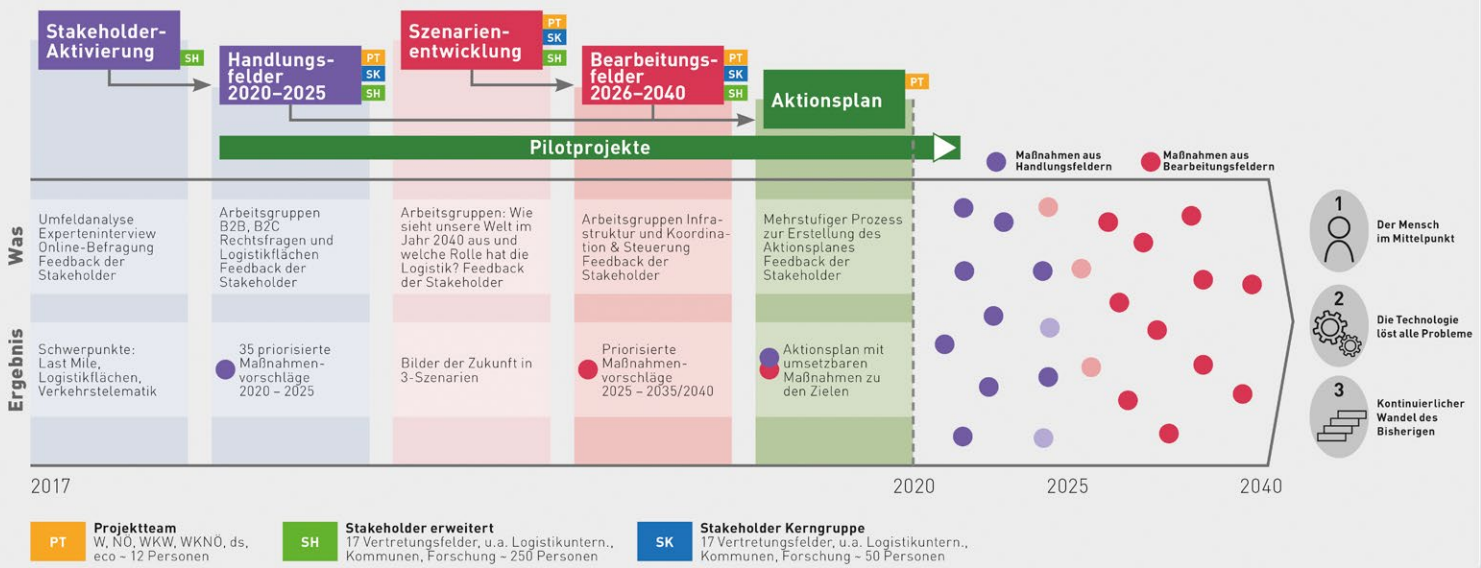
Die erweiterte Stakeholdergruppe gab Feedback zu Projektbeginn und zu den einzelnen Projekt-Zwischenergebnissen. Dafür haben wir sie online befragt. Die Gruppe besteht aus rund 300 Stakeholdern aus unterschiedlichen Vertretungsfeldern.

Die Vertretungsfelder wurden bewusst weit gefasst, die angefragten und eingebundenen Stakeholder decken diese wie folgt ab:

1. Transportunternehmen, Frächter
2. Spediteure, Logistikdienstleiter
3. Kurier-, Express-, Paketdienste (KEP)
4. Werkverkehrsbetreiber
5. Handwerk, Gewerbe, Dienstleister
6. Handel
7. Industrie
8. Gastronomie, Tourismus
9. Flächen-/Immobilienentwicklung, Bauwirtschaft
10. Infrastrukturbetreiber
11. Politik, Verwaltung, Administration
12. Verkehrs-, Stadt-, Raumplanung
13. Unternehmen im Personenverkehr
14. Technologiebereich, Logistik-/Verkehrssteuerung
15. Vertretung von Fokus- und Bevölkerungsgruppen
16. Experten für nachhaltige Logistik und Entwicklungstrends

Der Aktionsplan Logistik 2030+ ist Ergebnis eines mehrstufigen Prozesses.

Projektbild Logistik 2030+: der Weg zum Aktionsplan



Die Projektphasen im Überblick

Das Projekt lief **von Jänner 2017 bis Oktober 2019 in drei Phasen,** die aufeinander aufbauen. Zu jedem Zeitpunkt war uns wichtig, möglichst viele Stakeholder einzubinden. Das garantiert breite Unterstützung für die gemeinsame Gestaltung unserer Logistik-Zukunft.

In einem strukturierten **Stakeholder-Prozess** haben wir über vertiefte Interviews und Onlinebefragung wesentliche Eckpunkte abgefragt: aktuelle Entwicklungen, Technologien, Handlungsfelder und Maßnahmen zur Erreichung der Projektziele. Im anschließenden Schritt wurden die erforderliche **Handlungsfelder** mit einer zeitlichen Perspektive der Jahre 2020-2025 identifiziert. Interdisziplinäre Arbeitsgruppen haben die Handlungsfelder weiterbearbeitet und entsprechende Maßnahmen formuliert.

In einem Zwischenschritt haben wir **Szenarien** zur möglichen Entwicklung der Zukunft (nach) 2030+ entwickelt. Danach haben wir unsere Überlegungen auf drei prägnante Szenarien verdichtet. Anschließend haben wir **Bearbeitungsfelder** für die längerfristige Perspektive 2025-2040 abgeleitet. Interdisziplinäre Arbeitsgruppen haben die Handlungsfelder weiterbearbeitet und entsprechende Maßnahmen formuliert. Alle Maßnahmen haben wir geprüft, ob sie auch unter allen drei verdichteten Zukunftsszenarien bestehen.

Das **Ergebnis** des mehrstufigen Prozesses liegt vor: **der Aktionsplan Logistik 2030+ mit einem Bündel an konkreten Maßnahmen.** Nun geht es darum, sie zeitnah umzusetzen.

Prozess online nachvollziehbar

Ergebnisse der einzelnen Phasen haben wir auf der Projekt-Website **www.logistik2030.at** veröffentlicht. Die Stakeholdergruppe gab dazu Feedback (via Online-Befragung).

Begleitende Pilotprojekte

Von Beginn an haben Pilotprojekte den Prozess begleitet. Manchmal war es umgekehrt und Projekte konnten durch den Prozess initiiert werden. Mehr Informationen zu den Pilotprojekten findet man auf **www.logistik2030.at.**

Die Schritte im Detail

Auf dem Weg zum Aktionsplan **Nachhaltige Logistik 2030+ Niederösterreich-Wien.**

Stakeholder aktivieren durch qualitative Interviews und Online-Befragungen

Am Beginn des Projekts stand eine breite Aktivierung der Stakeholder: mit qualitativen Interviews in der Kerngruppe und Online-Befragungen unter den Kammermitgliedern sowie in der erweiterten Gruppe.

Zwischen April und Juli 2017 haben wir 20 qualitative Interviews mit Stakeholdern und Experten geführt. Die Ergebnisse nützten wir als Grundlage, um die relevanten Handlungsfelder im Projekt zu spezifizieren. Auch die Ergebnisse der Online-Befragung haben wir dabei genützt. **Eine Erkenntnis war, dass die Befragten das Projekt als sehr relevant beurteilten.**
Und: Die Thematik wird bis 2030 noch an Bedeutung gewinnen, so die Meinung.

Parallel haben wir die bestimmenden Themen im Güterverkehr abgefragt: Entwicklungen, Trends und Technologien, Handlungsfelder mit dem größten Impact auf die Projektziele. Als wesentlich stuften die Befragten Lösungen für folgende Bereiche ein: Nutzungskonflikte, Flächenwidmung und Raumplanung und Standort-/Hub-Entwicklungen. Neue Geschäftsmodelle, innovative Antriebe, Digitalisierung, E-Commerce, Last Mile und Konkurrenz um Raum und Infrastruktur sind dabei die wichtigsten Treiber für Veränderungen.

Zwischen Mai und Oktober 2017 haben wir zwei Online-Befragungen mit unterschiedlichen Stakeholder-Gruppen durchgeführt: Die eine war eine Stimmungsbild-Umfrage unter Kammermitgliedern, um Feedback zum Projekt, den Zielen und Rahmenbedingungen zu erhalten. Die andere, umfassendere Befragung bat Stakeholder um eine ausführliche Einschätzung zu Rahmenbedingungen und Erwartungen, Herausforderungen, möglichen Hebeln und Maßnahmen.

Dabei zeigte sich: **Nur jede(r) Dritte kann sich eine Reduktion von CO2-Emissionen im Verkehr vorstellen.** Ob die eigene Dienstleistung mit weniger Verkehrsaufkommen erbracht werden könnte? Die überwiegende Mehrheit der befragten Unternehmen aus Wien und Niederösterreich verneinte. Nutzungskonflikte um Verkehrsraum wie Stellflächen, Ladezonen und Staus sind zentrale Themen.

Handlungsfelder definieren und Vorschläge für Maßnahmen 2020–2025

Wir haben zwei Handlungsfelder definiert: B2B (Business to Business + Werksverkehre) und B2C (Business to Consumer + Handwerksverkehre). Für beide haben wir Maßnahmen-Vorschläge entwickelt. Diese Maßnahmen haben kurz- bis mittelfristigen Relevanz, wir sprechen von 3 bis 5 Jahren. Diese Vorschläge waren eine Basis für den Aktionsplan.

Zwischen Februar und März 2018 haben daran jeweils zirka 20 Vertreter unterschiedlicher repräsentativer Organisationen gearbeitet. Vertreter der Projektträger haben die Ergebnisse zusätzlich bewertet.

Jede Arbeitsgruppe hat in zwei Workshops Vorschläge zu diesen Hot Spots entwickelt:

- Zustellung/Kooperation (Hubs, Last Mile)
- Technologie
- Flächen, Abstellflächen, Ladezonen
- Straße, Schiene, ÖV
- Verkehrsorganisatorische Maßnahmen, Nachtlieferung
- Rechtliches
- Sonstiges

Dabei konnten wir rund **70 Maßnahmen** sammeln. Diese haben wir im ersten Schritt individuell evaluiert mit einer

- **Triple-A-Bewertung** nach (1) Umsetzungsgeschwindigkeit, (2) Investitionskosten und (3) laufenden Kosten sowie einer
- **Impact-Bewertung** nach (1) Relevanz für eine Verbesserung des Verkehrs-/Logistiksystems NÖ-W und (2) Unterstützung der Zielsetzungen Logistik 2030+.

Die Arbeitsgruppen haben die Ergebnisse kritisch geprüft, die Bewertung der Projektträger wurde ergänzt. Anschließend wurden **35 Maßnahmen ausgewählt** und veröffentlicht. Alle davon mit einer Impact-Einschätzung von ≥ 7 (von 10). Danach gaben rund 100 Stakeholder Online-Feedback. Das Ergebnis: **Die Stakeholder bewerteten die Maßnahmen als geeignet, um die Projektziele zu erreichen: Rund 7 von 10 Punkten war der Mittelwert pro Hot Spot.**

Zukunftsszenarien entwickeln und Vorschläge prüfen

Im nächsten Schritt haben Stakeholder Szenarien entwickelt, um die Maßnahmen-Vorschläge zu prüfen. Wie geeignet sind diese, um die Herausforderungen der Zukunft zu lösen? **Tauglichkeit und Resilienz der Maßnahmen wurden bewertet.** Die Szenarien basieren auf intensiv diskutierten sogenannten „Bildern der Zukunft", die auf Schlüsselfaktoren basieren. Aus sechs „Bildern der Zukunft" wurden diese drei Szenarien verdichtet:

- **Der Mensch im Mittelpunkt**
- **Die Technologie löst alle Probleme**
- **Kontinuierlicher Wandel des Bisherigen**

Ausgangsbasis waren mehr als 50 Schlüsselfaktoren für die globale Entwicklung und die des Lebens- und Wirtschaftsraumes Niederösterreich und Wien. Die beteiligten Experten bewerteten folgende Schlüsselfaktoren als relevant: Urbanisierung | Glokalisierung | E-Commerce | Customization, User Centricity | Data Security & Privacy | Sharing/Kooperationen | Infrastruktur für neue Technologien | Traffic Technology | Automatisierung/Permanent Connection, Tracking | Postfossile Mobilität. All diese Faktoren verfügen über hohe Veränderungsdynamik.

Auf Basis dieser Schlüsselfaktoren arbeiteten wir an einem „Bild der Zukunft" (Umfeldprojektionen) und an sich daraus ergebenden Zukunftsszenarien. Besonders wichtig dabei war uns, wie Personen aus der Praxis die Lage einschätzten. Diese Punkte haben wir berücksichtigt:

- Das Optimal-Szenario im Sinne des Projekts
- Der Mensch im Mittelpunkt
- Die Technologie löst alle Probleme
- Weiter wie bisher
- So haben wir noch nie darüber nachgedacht

Danach haben wir versucht, aus den Szenarien konkrete Bilder abzuleiten. Griffige Überschriften sollten es sein. Diese können zwar nicht die gesamte lebendige Diskussion abbilden, dafür einen guten ersten Einblick geben:

- „Neue Ruhe nach dem Sturm" | „Ostern 2050 kann kommen / Ostern 2050, wir kommen!"
- „Smart Human City"
- „Tausch Privatsphäre gegen Versorgungssicherheit"
- „Denn sie wissen nicht, was sie tun!"
- „A(u)to(no)mic City"

Im letzten Schritt hat das Projektteam die **Zukunftsszenarien zu den drei genannten Szenarien verdichtet.** Diese entsprechen nicht unbedingt einer Wunschvorstellung oder bilden die Meinung der Projektträger vollständig ab. Vielmehr sind sie das Ergebnis des klaren Arbeitsauftrags, die Resilienz des künftigen Aktionsplans gegenüber den Szenarien zu spiegeln.

Rund 100 Stakeholder gaben online Feedback zu den drei Szenarien. Sie haben für jedes Szenario beurteilt, wie wahrscheinlich bzw. wie erstrebenswert die jeweilige Entwicklung bis 2030+ ist.

Ergebnis: **Das Szenario „Der Mensch im Mittelpunkt" gilt als am erstrebenswertesten. Das Szenario „Kontinuierlicher Wandel des Bisherigen" wird als am wahrscheinlichsten beurteilt.** Das Szenario „Die Technologie löst alle Probleme" bewerteten die Stakeholder als am wenigsten wahrscheinlich und erstrebenswert. Hier waren die Rückmeldungen auch sehr unterschiedlich.

Bearbeitungsfelder ableiten und Vorschläge für Maßnahmen 2025–2040

Auf Basis der Szenarien haben wir **Bearbeitungsfelder** abgeleitet, die für die weitere Zukunft erforderlich sind. Diese Punkte waren dabei richtungsweisend: Raum schaffen für Menschen und Güter | Postfossile Mobilität umsetzen | Automatisierung akzeptieren | Autonomes Fahren ermöglichen | Sharing-Konzepte weiterentwickeln | Datenhoheit klären | Plattformen/Steuerung einführen | Transformation des Handels antizipieren | Neue Zustellformen umsetzen | Customization/User Centricity berücksichtigen.

In den beiden Bearbeitungsfeldern „Infrastruktur" und „Koordination & Steuerung" haben wir Maßnahmen-Vorschläge mit einer **mittel- bis langfristigen Relevanz** (2025–2040) entwickelt. Neben den Vorschlägen aus den Handlungsfeldern sind sie die Basis des Aktionsplans. Zwischen Oktober und November 2018 haben daran mehr als 30 Vertreter unterschiedlicher repräsentativer Organisationen gearbeitet. Vertreter der Projektträger haben die Ergebnisse zusätzlich bewertet.

Die Maßnahmen-Vorschläge wurden in drei Workshops zu folgenden Hot Spots entwickelt:

- Flächen
- Regulative
- Technologie
- Kooperation

Dabei konnten wir rund 120 Maßnahmen sammeln. Diese haben wir im ersten Schritt individuell evaluiert mit einer

- **gesamthaften Bewertung** der Umsetzungsrisiken (Triple-A: gering … A, mittel … B, hoch … C) sowie einer
- **Impact-Bewertung** nach (1) Relevanz für eine Verbesserung des Verkehrs-/Logistiksystems NÖ-W und (2) Unterstützung der Zielsetzungen Logistik 2030+.

Die Arbeitsgruppen haben die Ergebnisse kritisch geprüft und rund 50 Vorschläge ausgewählt, die die Projektträger anschließend bewertet haben. Es gilt: **Die Projektträger und die repräsentativen Unternehmensvertreter schätzen die Vorschläge großteils ähnlich ein,** insbesondere den Impact „inwieweit werden dadurch die Zielsetzungen des Projekts unterstützt".

Die 38 priorisierten Maßnahmen-Vorschläge mit einer Impact-Einschätzung von ≥ 7 (von 10) wurden veröffentlicht, danach das Online-Feedback von rund 120 Stakeholdern eingeholt. Abgefragt haben wir, wie geeignet das jeweilige Maßnahmen-Bündel je Hot Spot ist, die Projektziele zu erreichen. Die Stakeholder bewerteten die meisten Maßnahmen als geeignet – mit Mittelwerten zwischen 7,10 und 7,74 von 10 Punkten über alle vier Hot Spots hinweg.

Maßnahmen-Vorschläge zusammenführen im Aktionsplan Logistik 2030+

Dieser **Aktionsplan basiert auf den priorisierten kurz- und längerfristigen Maßnahmen-Vorschlägen (2020–2040)** aus den Handlungs- und Bearbeitungsfeldern. Die Vorschläge wurden dabei zunächst zusammengefasst und in mehreren Schritten durch die Projektträger aufbereitet – ganz bewusst aus den unterschiedlichen Perspektiven der Projektträger.

Danach folgte eine eineinhalbtägige Klausur in St. Pölten. Dabei haben die Projektträger die rund 50 zusammengeführten Maßnahmen und geschätzten 250 Aktionen im Detail bearbeitet, gekürzt, ergänzt, zusammengeführt, neu formuliert und schlussendlich auf Plakaten dokumentiert.

Weitere Ergänzungen und Detaillierungen folgten. Grundsätzlich finalisiert haben wir den Aktionsplan Logistik 2030+ in einem weiteren Workshop, bevor er in den finalen Bearbeitungs- und Freigabeprozess ging.

PILOTPROJEKTE

ZEIGEN, WIE DIE PRAXISNAHE UMSETZUNG FUNKTIONIERT.

Parallel zum Aktionsplan Logistik 2030+ entstanden Pilotprojekte. So können wir Ideen in der Praxis testen und die künftigen Umsetzungschancen von Konzepten rasch beurteilen.

Die folgenden Pilotprojekte wurden im Rahmen von Logistik 2030+ initiiert und begleitet (in alphabetischer Reihenfolge):

- **Central LogPOINT – DER Logistik-Hub im Herzen von Wien**
  Das Projekt testet, wie ein Citylogistik-Hub mit E-Commerce-Zustellung in der Stadt funktionieren kann. Geplant ist Logistik-Full-Service bis zum Umschlag von Paketsendungen in vielen Varianten. Im Hub wird gebündelt, danach CO2-frei mittels Lastenfahrrad und E-Fahrzeugen zugestellt. Sowohl an B2B- als auch B2C-Adressen.
- **City Hub Wien**
  Die Post AG führt eine Studie durch über die alternative Paketzustellung in der Wiener Innenstadt via City Hub und E-Zustellfahrzeugen. Es geht um ein ganzheitliches Logistikkonzept einer nachhaltigen Zustellung auf der Last Mile. Dieses wird dann unter realen Bedingungen pilotiert. Pakete sollen nicht – wie heute üblich – einzeln in Fahrzeuge geladen, sondern in kleinere Zustellboxen vorbeladen werden. Anschließend werden die Boxen mehrerer Zusteller gemeinsam per LKW in einen City Hub in der Innenstadt transportiert. Ab dort stellen unterschiedliche emissionsfreie Fahrzeuge die Lieferungen zu.
- **Evaluierung von betreiberunabhängigen Paketboxen**
  Betreiberunabhängige Paketboxen für B2C-, B2B- und C2C-Anwendungen werden evaluiert. Parallel dazu auch Boxensysteme, die einzelnen Betreibern zugeordnet sind. So können wir vergleichen zwischen betreiberunabhängigen Systemen und Einzelanbieter-Systemen. Im Rahmen des Pilotprojekts geben die Betreiber-Gruppen die Daten weiter, damit wir sie evaluieren können. Ziel ist, die Umwelt zu entlasten: durch eine höhere Erstzustellungsquote und die Bündelung in der Zustellung.
- **GÜMORE – Güterverkehrsmodell Ostregion**
  Die Länderverwaltungen in Wien, Niederösterreich und dem Burgenland reagieren auf die neuen Herausforderungen im urbanen Bereich: Sie entwickeln ein realitätsnahes Planungsverkehrsmodell für den Güterverkehr. Experten aus unterschiedlichen Fachgebieten – Verkehrsplanung und Verkehrsmodellierung, Logistik, Straßenerhaltung, öffentliche Verwaltung – arbeiten zusammen. Bestehende Vorgehensweisen werden mit neuen Ansätzen zu einem Güterverkehrsmodell für Straße und Schiene kombiniert, das den Güterverkehr prognosefähig abbildet. Das Projekt wird bereits umgesetzt und ist FFG-gefördert*.
- **HUBERT**
  Mehr E-Commerce bedeutet: mehr Güterverkehrsfahrten in städtischen Gebieten. Um die Fahrten zu reduzieren, können die Güter in einem Hub innerhalb des Stadtgebiets firmenunabhängig gebündelt werden. Um die Effekte zu testen, pilotieren wir den City Hub HUBERT. Dafür hat die Stadt Wien das „Agile Team" eingerichtet, das für ihn einen Businessplan entwickelt hat. Das Geschäftsmodell ist mit einer Anstoßfinanzierung nach drei Jahren kostendeckend. Bei Erfolg kann das Modell langfristig skaliert werden.

- **MiHu – Analyse von Kooperationsmöglichkeiten für urbane Midi-Hubs**
  Ein Midi-Hub ist ein innerstädtisches Güterkonsolidierungszentrum, das die Kapazität besitzt, einen größeren Stadtteil mit Gütern zu versorgen. Es kann von mehreren Dienstleistern gemeinsam genutzt werden, zum Beispiel von Kurier-Express-Paket-Diensten. Das Projekt analysiert und testet geeignete Standorte innerhalb der Stadt Wien. Dabei werden die Auswirkungen von unterschiedlichen Hub-Systemen abgeschätzt. Auswirkungen auf den Verkehr werden getestet. Abschließend geben wir Empfehlungen für künftige kooperative Midi-Hubs ab. Das Projekt ist FFG-gefördert*.
- **SCHNURRR**
  In diesem Projekt wird ein flexibles und mobiles Detektions-System entwickelt: Es erfasst punktuell und temporär die Belegung von Zonen für den ruhenden Güterverkehr. Diese Belegungsdaten werden online verfügbar sein. Ziel ist es, damit die Ladezonen noch besser zu planen und zu validieren. Auch die Prognosen von Stellplatzinformationssystemen können so verbessert werden. Das Projekt ist FFG-gefördert*.
- **Screening Logistikflächen**
  Die Bevölkerung in den Stadtgebieten in Wien und Niederösterreich ist stark gewachsen. Aus vielen Betriebsflächen wurden Wohngebiete. Wir wollen die verbleibenden Flächen für die Logistik sichern und deren Nutzungseffizienz steigern. Im Rahmen des Projekts werden Potentialflächen für Logistikzwecke im Großraum Wien (Wien und Niederösterreich) erhoben und klassifiziert.
- **Wastebox.biz – Reduktion Baustellenverkehr**
  Reduktion der Entsorgungsverkehre von Großbaustellen im Raum Wien und Niederösterreich: Über die Plattform Wastebox.biz und eine Smartphone-App werden mehrere Entsorgungs-Dienstleister „koordiniert". Das funktioniert so: Der Ladeträger-Stellauftrag (Big Bag, Mulden, Container) und/oder der Abholauftrag des Poliers wird dem räumlich nächstgelegenen „freien" Dienstleister zugewiesen. Stichwort: „Meldung an alle verfügbaren & logistisch am günstigsten positionierten Fahrzeuge". Das Pilotprojekt verfolgt zwei Ziele: Die dadurch entstehende Verkehrsreduktion soll nachgewiesen werden und die teilnehmenden Unternehmen sollen den Nutzen (Logistikvorteil) erkennen.

* Die Projekte werden im Rahmen des Programms „Mobilität der Zukunft" durch das BMVIT gefördert.

GLOSSAR

Anschlussbahn: Nichtöffentliche oder beschränkt öffentliche Eisenbahninfrastruktur, die unmittelbar an das Gleisnetz eines öffentlichen Eisenbahninfrastrukturbetreibers angeschlossen ist.

API – Application Programming Interface: Application Programming Interface (wörtlich ‚Anwendungs-Programmier-Schnittstelle') ist ein Programmteil, der von einem Softwaresystem anderen Programmen zur Anbindung an das System zur Verfügung gestellt wird.

Customization: Customizing (englisch to customize = anpassen) ist der Ausdruck für die Anpassung eines Serienprodukts an die Bedürfnisse eines Kunden.

Dark Store: Ein Dark Store ist eine Einrichtung bzw. ein Lager zur Abwicklung von E-Commerce-Geschäften und erinnert meist an einen Supermarkt, ist jedoch nicht öffentlich zugänglich.

Emballagen: Verpackungen

ETA – Estimated Time of Arrival: Estimated Time of Arrival (kurz ETA; englisch für voraussichtliche Ankunftszeit) bezeichnet die geplante Ankunftszeit eines Verkehrsmittels am Ziel unter den gegebenen Voraussetzungen.

GIP – Graphenintegrations-Plattform: Die Graphenintegrations-Plattform GIP ist das intermodale Geographische Informationssystem (GIS) der öffentlichen Verwaltung für das Verkehrsnetz Österreichs und bildet dieses als Referenz-Graph in standardisierter Form digital ab.

GVZ – Güterverkehrszentrum: Güterverkehrszentren (GVZ) sind Logistik-Zentren, in denen Güter zwischen unterschiedlichen Verkehrsträgern umgeladen, für Ladungen zusammengestellt und für Transportfahrten vorbereitet werden.

Hub: Ein Hub (auch Hauptumschlagsbasis – kurz HUB) bezeichnet ein Verteilsystem für Sendungen, wie z.B. Pakete. Der englische Begriff „Hub" (dt. Nabe) wird für solche Umschlagszentren verwendet („Hub and Spoke"-Systeme).

Impactbewertung: Von 1 geringer bis 10 hoher Relevanz bzw. Unterstützung der Zielsetzungen Logistik 2030+.

ITS Vienna Region: Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) GmbH.

KEP – Kurier, Express, Paket: KEP-Dienste (Kurier-, Express- und Paketdienste) sind Logistik- und Postunternehmen. Die Abgrenzungskriterien zu anderen Märkten sind unter anderem das Gewicht und Volumen der Sendungen, die Geschwindigkeit des Güterversandes und die angebotenen Dienstleistungen.

Last Mile: Die letzte Meile (engl.: last mile) ist das letzte Wegstück beim Transport von Sendungen zur Haustüre der Kunden und erzeugt in der Regel den überwiegenden Anteil an den Gesamtkosten einer Zustellung.

LDL – Logistikdienstleister: Logistikdienstleister sind gewerbliche (Transport-)Unternehmen, die logistische Dienstleistungen für Dritte erbringen.

Micro-Hub: Kleine Hub-Standorte mit regionalem Zielgebiet vorwiegend in dicht verbauten Gebieten.

Midi-Hub: Mittelgroße Hub-Standorte mit regional erweitertem Zielgebiet in unmittelbarer Nähe zu dicht verbauten Gebieten.

MIV – motorisierter Individualverkehr: Kraftfahrzeuge zur individuellen Nutzung wie PKW und Krafträder (Zweiräder, die zu 100 % durch Motorleistung fahren wie Motorräder, Motorroller, Mopeds und Mofas) werden als „motorisierter Individualverkehr" (MIV) bezeichnet.

ÖPNV – öffentlicher Personennahverkehr: Als öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) wird der Personenverkehr als Teil des öffentlichen Verkehrs (ÖV) im Rahmen der Grundversorgung auf Straße, Schiene, Wasser und mittels Luftseilbahn bezeichnet. Trotz des Begriffs „öffentlicher Personennahverkehr" ist dieser nicht nur im Nahverkehr, sondern teils auch im Regionalverkehr anzutreffen.

Terminal: Im Verkehr Bezeichnung für Bahnhöfe (End- oder Kopfbahnhof), Teile von Flughäfen (Passagier-Terminal, Luftfracht-Terminal) und für Umschlagsbetriebe und -anlagen (Container-Terminal) in Häfen und auf Bahnhöfen.

TMS – Transportmanagement-System: Transportmanagement-Systeme umfassen Software-Komponenten zur Verwaltung, Berechnung, Abrechnung, Kontrolle und Durchführung von Transportdienstleistungen.

Triple-A: Von A positiv bis C weniger positiv im Sinne der Zielsetzungen Logistik 2030+.

User Centricity: Unter User Centricity bzw. Kundenorientierung werden in der Betriebswirtschaftslehre die Anteile einer Prozessorientierung und Marketingausrichtung verstanden, mit Hilfe derer die Abhängigkeit der Unternehmen vom Kunden in den Mittelpunkt unternehmerischer Entscheidungen gestellt wird.

UVP – Umweltverträglichkeitsprüfung: Die Umweltverträglichkeitsprüfung ist in ein konzentriertes Genehmigungsverfahren eingebettet, in dem eine Behörde, die Landesregierung, alle für die Verwirklichung eines Vorhabens relevanten Materiengesetze anwendet. Ziel der Umweltverträglichkeitsprüfung ist es, mögliche Auswirkungen eines Vorhabens auf die Umwelt im Vorhinein, das heißt vor seiner Verwirklichung, zu prüfen.

WAB – Wechselaufbau: Ein Wechselaufbau (auch Wechselbehälter, Wechselbrücke, Wechselpritsche, Wechselaufbaubrücke, Wechselkoffer) ist ein austauschbarer Ladungsträger, der ähnlich wie ein ISO-Container von dem Trägerfahrzeug unterfahren (bei LKW, LKW-Anhänger) oder gekrant wird (bei Bahnwaggon).

White Label: Bei einem White Label (engl. für „weißes Etikett") handelt es sich um ein Produkt oder eine Dienstleistung einer Firma, die nicht unter der eigenen Marke angeboten wird.

Nachhaltige
Logistik 2030+
Niederösterreich-Wien

DI Christian Popp
Abteilung Raumordnung und Gesamtverkehrsangelegenheiten
christian.popp@noel.gv.at | +43 2742 9005 140 83

DI[in] Angelika Winkler
Stadtentwicklung und Stadtplanung
angelika.winkler@wien.gv.at | +43 1 400088812

Dr.[in] Eva Hahn
Abteilung für Außenwirtschaft & Verkehrspolitik
eva.hahn@wknoe.at | +43 2742 851 164 02

DI[in] Andrea Faast
Standort- und Infrastrukturpolitik
andrea.faast@wkw.at | +43 1 514 501 863

www.logistik2030.at
info@logistik2030.at

Impressum:
ARGE L2030+ | c/o denkstatt GmbH | Hietzinger Hauptstraße 28 | 1130 Wien
ARGE L2030+ | c/o ECONSULT Betriebsberatungsges.m.b.H. | Jochen Rindt-Straße 33 | 1230 Wien
Telefon: +43 1 786 89 00 | E-Mail: info@logistik2030.at | www.logistik2030.at
Für den Inhalt verantwortlich: Ferdinand Koch | Jürgen Schrampf
Konzept und Grafik: FRIEDL UND PARTNER | www.friedlundpartner.at
Fotocredits: Philipp Monihart | Christian Skalnik | Grüne Wien/Pernegger
MA 18 – Stadt Wien | istockphoto.com | Coverfoto – Shutterstock.com
Druck: Riedldruck, gedruckt nach Umweltzeichen 24 PEFC
Aus Gründen der Lesbarkeit wird auf geschlechtsspezifische Formulierungen verzichtet. Soweit personenbezogene Bezeichnungen nur in männlicher Form angeführt sind, beziehen sie sich auf Männer und Frauen in gleicher Weise.
Stand: Oktober 2019

Aktionsplan Logistik 2030+
Die Zukunft gemeinsam gestalten.

Vier Projektträger, ein gemeinsames Ziel: Wir wollen die Logistik in Niederösterreich und Wien in Zukunft bestmöglich gestalten. Deshalb haben das Land Niederösterreich, die Stadt Wien, die Wirtschaftskammer Niederösterreich und die Wirtschaftskammer Wien das Projekt „Nachhaltige Logistik 2030+ Niederösterreich-Wien“ ins Leben gerufen.

Dieser Aktionsplan ist Ergebnis eines mehrstufigen Prozesses, in den mehr als 300 Stakeholder eingebunden sind. Wir haben 35 Maßnahmen entwickelt, die ineinandergreifen. Damit sind wir gerüstet, um auf Veränderungen zu reagieren. Denken wir daran, dass der Raum Wien-Niederösterreich weiterwachsen wird – und damit auch das Verkehrsaufkommen. Gleichzeitig verändert sich die Logistik tiefgreifend, zum Beispiel durch technologische Entwicklungen.

Mit dem Aktionsplan Logistik 2030+ können wir koordiniert handeln. Damit wir die Zukunft unseres gemeinsamen Wirtschaftsraumes nachhaltig und lebenswert gestalten.

Nachhaltige
Logistik 2030+
Niederösterreich-Wien