

Positionspapier zum Stakeholder-Prozess Logistikstandort Österreich 2026

(Stand: Februar 2026)

Logistikstandort Österreich 2026

Bedeutung des Logistikstandorts für Wirtschaft, Versorgungssicherheit und Standortqualität

Der Logistikstandort Österreich ist ein tragender Pfeiler des Wirtschafts- und Industriestandorts. Logistik ist kein reiner Begleitfaktor, sondern eine strategische Kernstruktur der Volkswirtschaft. Rund 250.000 Beschäftigte, etwa 4 % der Bruttowertschöpfung sowie eine hohe Vernetzungswirkung mit Industrie, Handel und Exportwirtschaft unterstreichen diese Rolle.

Als Transit- und Drehscheibenland im Zentrum Europas kommt Österreich eine besondere Verantwortung zu. Funktionierende Logistik entscheidet über Versorgungssicherheit, Resilienz in Krisenzeiten, internationale Wettbewerbsfähigkeit sowie über die Attraktivität des Standorts für Investitionen. Produktionsstandorte, Handelsunternehmen und Exportbetriebe sind unmittelbar auf verlässliche, leistbare und planbare Logistik angewiesen.

Vor diesem Hintergrund muss Logistik integrativer Bestandteil einer umfassenden Standortstrategie sein. Einzelmaßnahmen im Verkehrs- oder Umweltbereich greifen zu kurz, wenn sie nicht auch systemisch gedacht werden.

Zielsetzung des Stakeholder-Prozesses 2026

Der von der Bundesregierung zugesagte Stakeholder-Prozess soll Anfang 2026 starten und bis Mitte 2026 eine konkrete, umsetzungsorientierte Maßnahmen-Roadmap liefern. Ziel ist es, gemeinsam mit der Logistikbranche, der Industrie, den Infrastrukturbetreibern, der Energiewirtschaft und öffentlicher Hand tragfähige Lösungen zu erarbeiten.

Dieser Prozess darf kein isoliertes Fachformat bleiben, sondern muss explizit als integrativer Bestandteil der nationalen Standortstrategie verankert werden. Nur so kann sichergestellt werden, dass Maßnahmen zur Dekarbonisierung, Infrastrukturentwicklung, Kostensteuerung und Wettbewerbsfähigkeit aufeinander abgestimmt werden.

Governance des Stakeholder-Prozesses

Vorschlag: Einrichtung eines ständigen, institutionalisierten Logistik-Stakeholder-Gremiums.

Begründung: Die Herausforderungen im Logistikbereich sind langfristig, komplex und stark miteinander verknüpft. Punktuelle Dialogformate reichen nicht aus. Notwendig ist eine dauerhafte Governance-Struktur mit klaren Zuständigkeiten, regelmäßigen Sitzungen und verbindlicher Ergebnisverfolgung.

Das Gremium soll die Logistikwirtschaft, Industrie, Energiewirtschaft, ASFINAG, ÖBB sowie die relevanten Bundesministerien einbinden. Ergänzend ist ein laufendes Monitoring und eine Evaluierung der Maßnahmen vorzusehen, um Fehlentwicklungen frühzeitig zu erkennen und nachzusteuern.

Fokus Straßengüterverkehr

Vorschlag: Klare Priorisierung der Dekarbonisierung des Straßengüterverkehrs bei gleichzeitiger Technologieoffenheit.

Begründung: Rund 70 % des Güterverkehrs werden in Österreich auf der Straße abgewickelt. Damit liegt auch der größte Hebel für Emissionsreduktionen im Straßengüterverkehr. Eine Verlagerung auf andere Verkehrsträger ist nur begrenzt möglich und stößt zunehmend an Kapazitätsgrenzen.

Die Transformation muss daher realistisch, wirtschaftlich tragfähig und technologieoffen erfolgen. Neben batterieelektrischen Lkw sind Wasserstoff, HVO100 und eFuels als Übergangs- und Ergänzungstechnologien notwendig. Parallel braucht es eine flächendeckende Lade- und Tankinfrastruktur sowie Planungssicherheit bei Förderinstrumenten. Weiter fordern wir eine Zulassung größerer LKW-Formate (z.B. Lang-LKW) im Sinne einer Ökologisierung des Straßenverkehrs. Neben der Prüfung neuer und alternativer Antriebstechnologien muss vor allem durch Fahrzeuge mit mehr Volumen die Effizienz gesteigert werden.

Lkw-Maut und Kostenbelastung

Vorschlag: Maßvolle, planbare und wettbewerbsverträgliche Mautpolitik.

Begründung: Die Lkw-Maut ist ein zentraler Kostenfaktor entlang der gesamten Wertschöpfungskette. Überproportionale Erhöhungen wirken unmittelbar preistreibend für alle Produkte auch des Endkunden und schwächen den Standort. Insbesondere Strafmauten für moderne, emissionsarme Fahrzeuge sind kontraproduktiv.

Mautanpassungen sollen nicht über der Inflationsrate liegen und müssen frühzeitig und rechtsverbindlich im September des Vorjahres angekündigt werden, um betriebliche Planung zu ermöglichen. Flächendeckende Ausweitungen der Maut ist schädlich für den Standort und ist abzulehnen.

Verkehrsorganisation und Fahrverbote

Vorschlag: Flexible, situationsangepasste Verkehrsregelungen.

Begründung: Starre Fahrverbote führen in Zeiten hoher Verkehrsbelastung und intensiver Baustellentätigkeit zu Staus, Umwegen und höheren Emissionen. Eine (zumindest für die Phase multipler Großbaustellen 2026 – 2028) Lockerung des Wochenend- bzw. Nachtfahrverbots sowie die Aufhebung des generellen Nacht-Tempolimits von 60 km/h für Lkw können zur Entzerrung des Verkehrs beitragen.

Ziel ist eine intelligente Verkehrsorganisation, die Umwelt, Anrainer, Pkw-Verkehr und Güterverkehr gleichermaßen berücksichtigt.

Schiene und kombinierter Verkehr

Vorschlag: Verbesserung der Zuverlässigkeit und Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs.

Begründung: Der kombinierte Verkehr ist ein wichtiger Baustein, kann aber nur dann wachsen, wenn Zuverlässigkeit, Planbarkeit und Wirtschaftlichkeit gegeben sind. Derzeit behindern bürokratische Hürden, unterschiedliche technische Standards sowie mangelnde Pünktlichkeit eine stärkere Nutzung.

Erforderlich sind der Abbau administrativer Hemmnisse, die Harmonisierung technischer und rechtlicher Standards auf europäischer Ebene sowie realistische Modal-Split-Ziele, die sich an tatsächlichen Kapazitäten orientieren.

Multimodaler Ausbau und TEN-T

Vorschlag: Koordinierter multimodaler Ausbau der transeuropäischen Netze.

Begründung: Österreichs Rolle im TEN-T-Netz erfordert eine verkehrsträgerübergreifende Betrachtung. Investitionen müssen aufeinander abgestimmt erfolgen und durch Digitalisierung, KI-gestützte Prozesse und innovative Logistiklösungen ergänzt werden.

Parallel ist ein abgestimmtes Energiekonzept für den (Straßen-) Güterverkehr notwendig, um Infrastruktur-, Energie- und Verkehrsplanung zu synchronisieren.

Infrastruktur und Raumordnung

Vorschlag: Sicherung und Beschleunigung logistischer Infrastruktur.

Begründung: Logistikflächen und -trassen sind strategische Infrastruktur. Unterschiedliche Widmungen, lange Genehmigungsverfahren und fehlende rechtliche Absicherung gefährden Investitionen und Standortentwicklung.

Erforderlich sind eine einheitliche Widmung von Logistikflächen, beschleunigte Verfahren sowie eine rechtliche Absicherung über eine §15a-Vereinbarung zwischen Bund und Ländern.

Wettbewerbsfähigkeit und Bürokratieabbau

Vorschlag: Spürbare Entlastung durch Deregulierung und Harmonisierung.

Begründung: Bürokratische Auflagen belasten insbesondere international tätige Logistikunternehmen. Erforderlich sind Vereinfachungen bei Gefahrguttransporten, die Harmonisierung technischer Vorgaben (z.B. Autotransporter), effiziente Zollverfahren (Verfahren 4200) sowie eine praxisnahe Einbindung der Branche bei Lieferkettensorgfaltspflichten und CBAM. Keine Pflichtverlagerung von Abfalltransporten auf die Schiene, da Kapazitäten bzw. Umschlagsstellen nicht vorhanden sind, bzw. Vor- und Nachlauf auf der Straße zu zusätzlichen Umweltbelastungen führen, die vermeidbar sind.

Nur durch wettbewerbsfähige Rahmenbedingungen kann Österreich seine Rolle als leistungsfähiger Logistikstandort sichern.

Zusammenfassung

Governance des Stakeholder-Prozesses

- Einrichtung eines ständigen Logistik-Stakeholder-Gremiums
- Einbindung von Logistikwirtschaft, Industrie, Energiewirtschaft
- Einbindung von ASFINAG, ÖBB sowie relevanten Bundesministerien
- Laufendes Monitoring und Evaluierung der Maßnahmen

Fokus Straßengüterverkehr

- Straßengüterverkehr trägt rund 70 % des Güterverkehrs
- Dekarbonisierung der Straße ist zentral
- Technologieoffene Roadmap (E-Lkw, Wasserstoff, HVO100, eFuels)
- Zulassung größerer LKW-Formate (z.B. Lang-LKW) im Sinne einer Ökologisierung
- Flächendeckende Lade- und Tankinfrastruktur
- Zweckbindung von Maut- und Energiesteuern

Lkw-Maut & Kostenbelastung

- Keine flächendeckende Maut
- Keine Strafmaut für umweltfreundliche Lkw
- Mauterhöhungen nicht über Inflation
- Frühzeitige Bekanntgabe von Mautänderungen

Verkehrsorganisation

- Lockerung des Wochenendfahrverbots
- Aufhebung des Tempolimits von 60 km/h für Lkw in der Nacht
- Vermeidung von Verkehrsüberlastungen durch angepasste Fahrverbote
- Temporäre Aufhebung Nacht-Fahrverbot

Schiene & Kombinierte Verkehr

- Abbau bürokratischer Hürden
- Höhere Zuverlässigkeit im europäischen Schienengüterverkehr
- Harmonisierung technischer und rechtlicher Standards
- Keine Pflichtverlagerungen auf die Schiene, sondern Verbesserung von Anreizen und Rahmenbedingungen
- Realistische Modal-Split-Ziele

Multimodaler Ausbau & TEN-T

- Multimodaler Ausbau der transeuropäischen Netze
- Förderung innovativer Logistiklösungen
- Einsatz von Digitalisierung und KI
- Entwicklung eines abgestimmten Energiekonzeptes

Infrastruktur & Raumordnung

- Einheitliche Widmung von Logistikflächen
- Beschleunigung von Genehmigungsverfahren
- Rechtliche Absicherung von Logistikstandorten und Trassen
- §15a-Vereinbarung zwischen Bund und Ländern



Zentralverband
Spedition & Logistik

Wettbewerbsfähigkeit & Bürokratieabbau

- Entbürokratisierung bei Gefahrguttransporten
- Harmonisierung der Länge von Autotransportern
- Keine Slot-Systeme, die den freien Warenverkehr behindern
- Verbesserung der Zollabwicklung (Verfahren 4200)
- Einbindung bei Lieferkettensorgfaltspflicht und CBAM

ZENTRALVERBAND SPEDITION & LOGISTIK

1051 Wien, Nikolsdorfer Gasse 7-11 / 1

E-mail: zv@spediteure-logistik.at

www.spediteure-logistik.at

