

# MASTERPLAN LOGISTIK 2025

EINE STRATEGIE ZUR STÄRKUNG  
DES WIRTSCHAFTSSTANDORTES ÖSTERREICH





## STANDORTFAKTOR LOGISTIK

Logistik ist ein Schlüsselfaktor für die erfolgreiche Entwicklung unseres Industrie- und Wirtschaftsstandortes. Die bedarfsgerechte Gestaltung und effiziente Nutzung des Verkehrs- und Transportinfrastrukturnetzes sichert die Basis für Wertschöpfung und Arbeitsplätze. Darüber hinaus hilft Logistik, das Verkehrsaufkommen zu optimieren und Umweltbelastungen zu reduzieren. Je wettbewerbsfähiger der Logistikstandort Österreich ist, umso mehr Wertschöpfung kann das Land aus dem weiterhin wachsenden Transitaufkommen gewinnen.

Der österreichische Zentralverband Spedition & Logistik setzt sich deshalb als unabhängige und verkehrsmittelneutrale Branchenvertretung für eine intelligente und konsequente Weiterentwicklung des Logistikstandortes Österreich ein.

### DABEI ORIENTIEREN WIR UNS AN DER VISION

#### **Österreich 2025 – der führende Logistikstandort Zentral- und Osteuropas**

- Österreich hat sich bis 2025 dank eines bundesweit umgesetzten Masterplans zu einem hocheffizienten Logistikstandort entwickelt.
- Konsequente Digitalisierung ermöglicht modernstes Infrastruktur- und Verkehrsmanagement und sorgt für steigende Wertschöpfungsraten im E-Commerce.
- Logistiklösungen aus Österreich stehen für Innovation und ökologische Verantwortung.
- Wirtschaft und Politik haben alle Rahmenbedingungen für Österreich als zentraleuropäischen Knotenpunkt der neuen Seidenstraße geschaffen.

Der Zentralverband und seine Mitglieder wollen diese Vision im Einklang mit den Interessen von Wirtschaft, Bevölkerung und Umwelt Wirklichkeit werden lassen.





## MASTERPLAN LOGISTIK 2025

### **Ein wettbewerbsfähiger Logistikstandort für Wirtschaft und Konsumenten**

Als Bindeglied zwischen Menschen, Waren und Unternehmen braucht die Logistik wettbewerbsfähige wirtschafts-  
politische Rahmenbedingungen. Daher hat der Zentralverband Spedition & Logistik einen Masterplan erarbeitet,  
der auf die gezielte Anpassung infrastruktureller, wirtschaftlicher und rechtlicher Rahmenbedingungen für eine  
bessere Nutzung der bestehenden Infrastruktur abzielt.

## ÖSTERREICH UND EUROPÄISCHE UNION

### **One Belt, One Road: Entwicklung Österreichs zur Logistikkreuzung zwischen Westeuropa, Osteuropa und Asien**

Österreich muss sich aktiv und strategisch zum Projekt „One Belt, One Road“ positionieren. Während China  
1,3 Billionen US-Dollar in die Entwicklung der neuen Seidenstraße und aktuell weltweit größten Wirtschafts-  
initiative investiert, haben weder Europa noch Österreich eine Strategie dazu. Deshalb fordert der Zentralverband  
eine österreichische und eine europäische Seidenstraßenstrategie. Um die Potenziale dieser Jahrhundertchance  
zu nutzen, müssen zeitnah Investitions- und Förderentscheidungen getroffen werden. Wesentliche Voraus-  
setzungen sind die Verlängerung der Breitspurbahn aus der Slowakei in den Großraum Wien-Niederösterreich-  
Burgenland und der Aufbau eines entsprechenden, modernen Güterverkehrszentrums.

### **Zügige Umsetzung einer echten Liberalisierung des Marktes für Kurier-, Express- und Paketdienstleistungen**

Die geplante EU-Gesetzgebung für grenzüberschreitende Paket-Dienstleistungen zur Förderung des E-Commerce  
muss den Konsumenten bei Online-Bestellungen die freie Wahl ihres KEP-Dienstleisters ermöglichen. Online-  
Händler bieten oft preisgünstige Produkte an und holen sich ihre Marge über Transportpreis-Aufschläge. Die  
tatsächlich wesentlich geringeren Transportpreise erwirken sie über Rahmentransportvereinbarungen mit den  
KEP-Dienstleistern, die ohne diese keine Aufträge bekommen würden. Eine konsequente Liberalisierung muss  
sowohl zu Kostentransparenz und fairen Preisen führen, als auch die Reputation der KEP-Dienstleister schützen.

### **Beschluss fairer Regelungen bei Nicht-Einhaltung der Mindestlohnbestimmungen**

Spediteure können und dürfen nicht für eine eventuelle Unterentlohnung oder Verletzung der Mindestlohn-  
bestimmungen durch Güterbeförderer haftbar gemacht werden. Sie können zwar vertraglich die Einhaltung der  
jeweils geltenden Mindestlohnbestimmungen vereinbaren, können aber nicht überprüfen, ob der vereinbarte  
Mindestlohn tatsächlich bezahlt wird.



## INFRASTRUKTUR

### **Schaffung einer bundesweit einheitlichen Regelung für die Widmung von Logistikflächen**

Die Genehmigungsverfahren für Infrastrukturprojekte müssen flexibler, effizienter und schneller abgewickelt werden, um zusätzliche Kostenbelastungen und Unsicherheiten für Investoren zu vermeiden. Dazu sind unter anderem folgende Maßnahmen zu setzen:

- Beschleunigung von Genehmigungsverfahren wie dem UVP-Verfahren;
- Nutzung aller Möglichkeiten eines schlanken administrativen Prozesses mit möglichst wenigen Kontaktstellen nach dem One-Stop-Shop-Prinzip;
- Verankerung einer Rahmenkompetenz des Bundes oder einer §15a-Vereinbarung zwischen Bund und Ländern in der Raumordnung, um verstärkte, wechselseitige Informations-, Koordinations- und Kooperationsverpflichtungen für Maßnahmen der Raumplanung zu regeln. Wesentlich ist dabei die rechtliche Absicherung von geeigneten Standorten, Trassen, Flächen und Korridoren für standortrelevante Infrastruktur;
- Stärkung der Österreichischen Raumordnungskonferenz (ÖROK) als Koordinationsorgan und Vereinheitlichung der neun unterschiedlichen landesspezifischen Raumordnungsgesetze.

### **Schaffung adäquater Straßeninfrastruktur sowie LKW-tauglicher Park- und Abstellmöglichkeiten**

Der Verkehrsträger Straße muss entsprechend den Anforderungen des weiterhin stark wachsenden Güterverkehrs permanent verbessert werden. Drei Viertel des inländischen Güterverkehrs und knapp die Hälfte (48 %) des grenzüberschreitenden Güterverkehrs werden über die Straße abgewickelt, im Transitverkehr sind es 61 %. Unter anderem sind folgende Maßnahmen zu setzen:

- Konsequenter Ausbau der Straßeninfrastruktur
- Schaffung adäquater LKW-Park- und -Abstellmöglichkeiten im höherrangigen Straßennetz
- Zulassung größerer LKW-Formate (z.B. Lang-LKW) im Sinne einer Ökologisierung des Straßenverkehrs
- Öffnung und Ausbau von Pannestreifen zur Verbesserung des Verkehrsdurchsatzes
- Ausweisung zusätzlicher Parkflächen für LKWs im städtischen Bereich und Bereitstellung von Flächen für City-Hubs und dazugehörige Parkplätze
- Verstärkter Einsatz von IT-Systemen (ASFINAG) im Sinne einer optimierten Verkehrsflusssteuerung

### **Förderung und Ausbau von Breitbandinternet und 5G-Netz**

- Der rasche und flächendeckende Ausbau von Breitbandinternet sowie der Ausbau des Mobilfunknetzes auf 5G-Standard sind zentrale Voraussetzungen für einen modernen und zukunftsfähigen Wirtschaftsstandort. Eine zeitgemäße digitale Infrastruktur ist die Basis für das Internet der Dinge und damit für eine sichere Infrastruktur für möglichst unterbrechungslose Verkehrsströme. Modernes Infrastrukturmanagement mittels Echtzeit-Daten und laufender Zustandserfassung erhöht die Verkehrssicherheit und vermeidet Kapazitätseinschränkungen durch Staus, Unfälle, Naturereignisse, Baustellen und Wartungsarbeiten. Synchro-modale Transportkonzepte ermöglichen zudem eine Verlagerung auf alternative Verkehrsträger bei Staus und Unfällen sowie eine gezieltere Verlagerung auf Verkehrsträger wie Schiene und Schiff.



## UMWELT UND INNOVATION

### **Förderung innovativer und umweltfreundlicher Logistiklösungen**

Das zunehmende Verkehrsaufkommen macht eine Reduktion der Umweltauswirkungen unumgänglich. Dazu müssen sowohl die Infrastruktur modernisiert, als auch die gesetzlichen und steuerlichen Rahmenbedingungen für die Nutzung umweltfreundlicher Fahrzeuge und alternativer Antriebsformen verbessert werden. Dazu zählen:

- die schnellstmögliche Festsetzung der Abschreibungsdauer für E-LKWs auf 4 Jahre;
- ein mehrjähriges Programm zur Förderung des Erwerbs von E-Fahrzeugen (Lieferwagen und LKWs)
- die umgehende Förderung des flächendeckenden Ausbaus eines Tankstellennetzes für alternative Treibstoffe (Strom, Wasserstoff, LNG)

### **Förderung und Ausbau multimodaler Verkehrslösungen**

Die öffentliche Hand muss den multimodalen Ausbau von Güterterminals und eine bessere Anbindung des Schienenverkehrs an die Überseehäfen fördern, um der Wirtschaft attraktivere Transport- und Logistiklösungen zu ermöglichen. Das funktioniert durch Förderanreize für Transporteure und für Spediteure, die eine wesentliche Rolle bei der Verlagerung spielen. Bei einer direkten Fördermittelvergabe für Schienentransporte an die Ur-Verlader, also Spediteure, könnten diese mit den Fördermitteln für Wettbewerb zwischen Carriern sorgen und so den Anreiz für eine Verlagerung von der Straße auf die Schiene erhöhen.

### **Förderung und Ausbau der Rollenden Landstraße**

Das Angebot der Rollenden Landstraße (RoLa) muss endlich attraktiver gemacht und ausgebaut werden, um die steigenden Mengen an Gütertransporten zumindest teilweise von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Als Beispiele seien hier nur die Brennerstrecke und die Strecke Wörgl–Trento genannt. Zudem muss die Nutzung des begleiteten kombinierten Verkehrs auf der Schiene durch Förderungen finanziell attraktiver gemacht werden.

### **Stärkere Beachtung des Themas Lang-LKWs**

Dem stark steigenden Gütertransportaufkommen, vor allem auf der Straße, ist auch technologisch Rechnung zu tragen. Neben der Prüfung neuer und alternativer Antriebstechnologien muss vor allem durch Fahrzeuge mit mehr Volumen die Effizienz gesteigert werden. Lang-LKWs oder Ökoliner sind wirtschaftlicher und umweltfreundlicher, zwei Lang-LKWs können die Frachtmenge von drei konventionellen LKWs transportieren. So können Schadstoffe, CO<sub>2</sub>-Ausstoß und Verkehrsaufkommen reduziert werden. Die Einrichtung entsprechender Teststrecken wäre ein erster wichtiger Schritt.

### **Umgehende Harmonisierung der Länge von Autotransportern auf 20,75 Meter**

Die rechtlichen Vorgaben für Autotransporter müssen entsprechend den europäischen Rahmenbedingungen harmonisiert werden, bestehende technische Möglichkeiten sind dabei effizient zu nutzen. Österreich liegt mit der bestehenden Längenregelung im letzten Drittel Europas. Dadurch haben nicht nur Unternehmen wettbewerbliche Nachteile, es wird auch die Umwelt über Gebühr belastet. Bei einer Länge von 20,75 Metern könnten die Autotransporter ein bis zwei zusätzliche Fahrzeuge pro Fahrt laden und ihre Effizienz stark verbessern. Das würde auch folgende Vorteile für die Umwelt bringen:

- 100.000 weniger Ladungen pro Jahr
- Minus 600 LKWs auf Europas Straßen
- CO<sub>2</sub>-Einsparung von 63.000 t pro Jahr



## RECHTLICHE UND POLITISCHE RAHMENBEDINGUNGEN

### **Einrichtung von Logistikbeauftragten in den Bundesländern**

Um der wachsenden Bedeutung des Logistikthemas zu entsprechen, müssen in den relevanten Ressorts der Landesregierungen, so zum Beispiel bei den Verkehrslandesräten oder -referenten, Logistikbeauftragte installiert werden. Viele Logistikthemen, wie Flächenwidmung, Fahrverbote oder Ansiedlungspolitik betreffen Länderkompetenzen. Die Etablierung des Logistikbeauftragten als Stabsstelle im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie hat hier Vorbildwirkung. Sie war ein wichtiger Schritt für die Interessenwahrung des Logistikstandortes. Unter anderem können erstmals Logistikthemen direkt an eine für das Gesamtthema zuständige Stabsstelle gemeldet werden.

### **Ausbau des E-Commerce-Sektors und Verbesserung der Zollabwicklung**

Österreich muss, um mittelfristig als Handelsstandort erfolgreich zu sein, eine konsequente Ansiedlungspolitik verfolgen und gezielt mehr Arbeitsplätze im E-Commerce-Sektor schaffen. Seine Wertschöpfung liegt zu einem gewichtigen Teil in der Lagerung und Logistik bei der Belieferung der Kunden. Heute gehen aber große Teile der E-Commerce-Wertschöpfung an Österreich vorbei. Der Weg zu einem starken E-Commerce-Standort führt über

- die sofortige Vereinfachung der Zollabwicklung und die Zulassung der direkten Stellvertretung für das Zollverfahren 42 in Österreich,
- den Wegfall der persönlichen Haftung für Zollspediteure und deren Mitarbeiter bei Abgabenschulden von Auftraggebern (die Kriminalisierung von Zolldeklaranten macht bereits die Anwerbung von qualifiziertem Nachwuchs nahezu unmöglich),
- die Versorgung mit Breitbandinternet und 5G innerhalb der kommenden 5 Jahre auch in der Peripherie.

Hier gilt es, schnell zu handeln, da Unternehmen ansonsten ihre Logistik-Hubs in angrenzende Länder verlagern werden.

### **Bundesweite Abschaffung des Nacht-60ers für LKWs**

Die Evaluierung des Nacht-60ers ist ein Schritt in die richtige Richtung, jedoch müssen Worten auch Taten folgen. Der Nacht-60er stellt ein Sicherheitsrisiko für den fließenden Verkehr dar. Auch ist dem Bund eine Koordinierungs- und Letztentscheidungsfunktion beim Erlass von Fahrverboten zuzuordnen.

### **Zügiger Ausbau der 3. Piste am Flughafen Wien-Schwechat sofort nach Genehmigung**

Der wirtschaftliche Erfolg der Flughafen Wien AG darf nicht durch eine Einschränkung des Pistenbaus behindert werden. Auch der Ausbau des Flughafens Wien als Cargo-Terminal ist wesentlich. Die bauliche Erweiterung der temperaturgeführten Lagerung am Flughafen Wien ist ein erster Schritt in die richtige Richtung.

### **Forcierung der nationalen Logistikmarke Austrian Logistics**

Im April 2018 wurde die Dachmarke Austrian Logistics präsentiert. Sie soll dazu beitragen, die Exzellenz der österreichischen Logistikwirtschaft einer breiteren Öffentlichkeit nahezubringen. Die Marken-Träger, wie der Zentralverband Spedition & Logistik und federführend das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, sollen Austrian Logistics ab sofort intensiv bewerben. Darüber hinaus sollen die Branchen-Betriebe ihre Funktion als Markenbotschafter bewusst wahrnehmen.



## **Eine starke Basis: 160.000 Beschäftigte und 33,6 Milliarden Euro Umsatz**

Als zentrales Nervensystem der österreichischen Wirtschaft verbindet das Logistiknetz Menschen, Unternehmen und Waren. Die Ausgestaltung des Logistikstandortes Österreich ist deshalb entscheidend für die Zukunft unserer Exportwirtschaft sowie für die Ansiedlung und den Erfolg von Schlüsselbranchen wie der Automotive-Industrie.

Der für Zentral-, Südost- und Osteuropa wesentliche Logistikstandort Österreich schafft und sichert hochwertige Arbeitsplätze. 11.000 Unternehmen des österreichischen Logistik-Wertschöpfungskerns beschäftigen unmittelbar 160.000 Menschen. Spediteure, Transport-, Umschlag-, Lager-, Logistik- und Technologie-Anbieter schaffen einen direkten Umsatz in Höhe von 33,6 Milliarden Euro. Darin enthalten ist eine direkte Wertschöpfung in Höhe von 8,6 Milliarden Euro (Quelle: IWI).

Jeder Beschäftigte der österreichischen Logistikwirtschaft sichert in der österreichischen Volkswirtschaft bis zu 3,5 Arbeitsplätze. Jeder Euro an Wertschöpfung der Logistikbranche in Österreich schafft bis zu 4,11 Euro an Wertschöpfung in Österreichs Wirtschaft.



**HABEN SIE FRAGEN ZUR LOGISTIK-STRATEGIE 2025?  
SCHREIBEN SIE UNS ODER RUFEN SIE UNS AN:**

---

**Zentralverband Spedition & Logistik**  
Nikolsdorfer Gasse 7–11/1  
1050 Wien

E-Mail: [zv@spediteure-logistik.at](mailto:zv@spediteure-logistik.at)  
Tel.: +43 (0)1 512 35 38-0  
[www.spediteure-logistik.at](http://www.spediteure-logistik.at)



**Zentralverband  
Spedition & Logistik**

MARKENTRÄGER



**AUSTRIAN  
LOGISTICS**