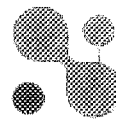

Management Summary

Arbeitsgruppenprozess zur Konkretisierung des Gesamtverkehrsplans im Bereich Güterverkehr und Logistik

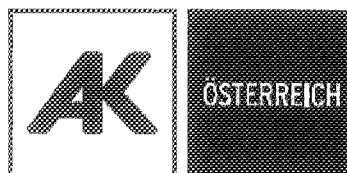
November 2014



LOGISTIKUM
Steyr



Zentralverband
Spedition & Logistik



vida

Impressum:

Herausgeber: bmvit – Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie,
Radetzkystraße 2, 1030 Wien
© Wien, November 2014

I. Einleitung

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

Der Gesamtverkehrsplan spannt einen Bogen über alle Verkehrsträger und verschiedene verkehrspolitische Bereiche. Seine Zielsetzungen können nur dann erfolgreich bewältigt werden, wenn alle beteiligten Akteure auf Bundes-, Länder- und Gemeindeebene, aber auch die Sozialpartner sowie die Stakeholder der österreichischen Wirtschaft gemeinsam an einem Strang ziehen.

Das Arbeitsprogramm der österreichischen Bundesregierung verankert den Gesamtverkehrsplan als Basis österreichischer Verkehrs- und Infrastrukturpolitik. Als Projektfeld, das es in diesem Zusammenhang weiter zu vertiefen gilt, wird insbesondere der Bereich Güterverkehr und Logistik hervorgehoben.

Auch für das bmvit ist es wichtig, über den verkehrspolitischen Tellerrand zu blicken und in enger Kooperation mit den Stakeholdern Strategien zu entwickeln, um die Wettbewerbsfähigkeit und die Standortqualität im Bereich Güterverkehr und Logistik unter Beachtung von Nachhaltigkeitsaspekten zu verbessern. Nicht zuletzt vor dem Hintergrund seiner großen gesamtwirtschaftlichen Bedeutung bekennt sich das bmvit zu einem starken Logistikstandort Österreich.

Vor diesem Hintergrund erteilte die damalige Bundesministerin Doris Bures im Sommer 2013 den Auftrag, gemeinsam mit den Stakeholdern die Grundlagen zu erarbeiten, um die verkehrspolitische Strategie des Gesamtverkehrsplans im Bereich Güterverkehr und Logistik zu vertiefen. Im September 2014 bekräftigte Bundesminister Alois Stöger diesen Auftrag.

Dazu wurde unter breiter Einbindung von VertreterInnen der Industrie-, Handels-, Transport- und Logistikdienstleistungsunternehmen sowie Sozialpartnern und WissenschaftlerInnen ein Arbeitsgruppenprozess in den Bereichen der verschiedenen Verkehrsträger sowie zur Querschnittsmaterie Logistik gestartet.

Träger des Prozesses waren das bmvit, die Wirtschaftskammer Österreich, die Bundesarbeitskammer, die Industriellenvereinigung, der Zentralverband Spedition und Logistik, die Gewerkschaft vda, das Logistikum Steyr der Fachhochschule Oberösterreich sowie das Institut für Transportwirtschaft und Logistik der Wirtschaftsuniversität Wien. Der Gesamtprozess wurde von Univ. Prof. Dr. Sebastian Kummer koordiniert, unter dessen Leitung die wissenschaftlichen Grundlagen federführend erarbeitet wurden.

II. Ausgangssituation und Prozess

Der Auftrag an die am Prozess beteiligten Institutionen war es, ein umfassendes Grundlagenpapier als Input für strategische Planungen des bmvit zu erstellen und konkrete Maßnahmenvorschläge zu entwickeln.

1. Rahmenbedingungen

In einem ersten Schritt wurden die bestehenden Rahmenbedingungen im Güterverkehrs- und Logistikbereich dargelegt und analysiert. Es wurde den Fragestellungen zur Positionierung des Industrie- und Logistikstandorts Österreich im internationalen Vergleich und zur gesamtwirtschaftlichen Bedeutung des nationalen Güterverkehrs- und Logistiksektors nachgegangen. Verkehre und Transportströme wurden analysiert und sektorspezifische Trends und Herausforderungen identifiziert.

2. Unternehmensbefragung

Im Rahmen der Arbeiten wurde Anfang 2014 eine breit angelegte Unternehmensbefragung durchgeführt. Es nahmen rund 1.200 österreichische Unternehmen aus den Bereichen Industrie, Handel, Gewerbe sowie Transport- und Logistikdienstleistung teil.

Die Befragung lieferte einen Überblick über die seitens der jeweiligen Branche wahrgenommenen Stärken und Schwächen der österreichischen Verkehrspolitik. Die Verkehrssicherheit und die Bereitstellung adäquater Infrastruktur wurden als Stärken beurteilt, steuerliche Regelungen und die Verwaltung als Schwächen gesehen. Generell lässt sich feststellen, dass sehr große Unternehmen (1000+ MitarbeiterInnen) der österreichischen Verkehrspolitik wesentlich mehr Stärken zugestehen als dies bei Klein- und Kleinstunternehmen der Fall ist. Die Auswertung nach Unternehmenstypen zeigt, dass die Transport- und Logistikdienstleister mehr Schwächen als andere Sparten wahrnehmen. Diese vergleichsweise negative Einschätzung kann einerseits daran liegen, dass die Betroffenheit in dieser Branche wesentlich direkter bzw. höher ist, oder aber, dass die derzeitigen Regelungen nicht den Anforderungen entsprechen.

Generell wurde von Seiten der antwortenden Unternehmen eine stärkere Wahrnehmung des Bereichs Transportwirtschaft und Logistik als wichtiger Wirtschaftsfaktor sowie eine positivere Kommunikation in den Medien durch die Politik eingefordert. Zusätzlich wurde klar kommuniziert, dass durch komplizierte oder fehlende Abstimmungsmechanismen zwischen einzelnen Teilen der österreichischen Verwaltung auf verschiedenen Ebenen Reibungsverluste auftreten, die der nachhaltigen Entwicklung des Wirtschaftsstandorts Österreich entgegenwirken.

III. Ergebnisse

1. Vision und Strategien

Im internationalen Kontext haben logistische Drehscheiben in den vergangenen Jahren eine deutlich bessere wirtschaftliche und soziale Entwicklung vollzogen. Güterverkehr und Logistik tragen wesentlich zur heimischen Wertschöpfung bei und sichern dementsprechend Arbeitsplätze und wirtschaftlichen Wohlstand.

Für Österreich bietet sich eine starke Positionierung als Drehscheibe für Mittel- und Osteuropa an, um auch in Zukunft von den Wachstumsimpulsen profitieren zu können. Im Rahmen des Prozesses wurde deshalb folgende gemeinsame Vision formuliert:

Österreich soll der beste Logistikstandort für den Raum Bayern/Bodenseeregion/Norditalien/Südtschechien sowie für den mittel- und osteuropäischen Zentralraum werden.

Österreich wird in der Regel nicht auf Basis der Lohnkosten mit anderen Standorten in Mittel- und Osteuropa konkurrieren können. Mit der Schaffung der besten Standortbedingungen für Industrie, Handel, Gewerbe sowie Transport- und Logistikdienstleister muss es daher letztendlich gelingen, Qualitätsführerschaft zu erreichen und dabei hochwertige Arbeitsplätze zu schaffen und gute Arbeitsbedingungen zu sichern.

Um die skizzierte Vision zu realisieren, sollte die Politik bei der Schaffung von Rahmenbedingungen folgende Strategien berücksichtigen:

- Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit für Industrie und Gewerbe, Handel und Dienstleistungsbranche sowie Transport- und Logistikdienstleistungsbranche
- Steigerung der internationalen, nationalen und regionalen Standortattraktivität
- Schaffung von wirtschaftlich, sozial und ökologisch nachhaltigen Güterverkehren und Logistikdienstleistungen

2. Arbeitsgruppenberichte

Aufgrund der Komplexität der Materie und der Vielfalt des benötigten Know-hows wurden zu Beginn des Prozesses zu folgenden Themenbereichen vier Arbeitsgruppen eingerichtet:

- Straßengüterverkehr
- Schienengüterverkehr
- Binnenschifffahrt
- Logistik (inklusive Luftfracht)

Das Grundlagenpapier enthält die Abschlussberichte der Arbeitsgruppen. Deren Auftrag war es, nicht nur bereits bestehende Positionen der vertretenen Institutionen einzubringen, sondern auch über potenzielle Gründe für Stärken und Schwächen im jeweiligen Bereich zu diskutieren. Schlussendlich wurden unter Bedachtnahme auf Machbarkeit und Wirksamkeit konkrete Maßnahmenvorschläge ausgearbeitet.

3. Maßnahmenkatalog

Als Kernstück des gesamten Prozesses wurde auf Basis der Analyseergebnisse und der Diskussionen in den Arbeitsgruppen ein umfassender Maßnahmenkatalog erarbeitet. Dieser enthält 119 Maßnahmenvorschläge mit dem primären Ziel, die Wettbewerbsfähigkeit des österreichischen Güterverkehrs- und Logistiksektors zu steigern, die Standortattraktivität zu erhöhen sowie soziale und ökologische Nachhaltigkeit sicherzustellen. Dabei kann nicht jede Maßnahme in allen vier Zielkategorien positive Wirkung erzielen. Die Maßnahmenvorschläge setzen hier unterschiedliche Schwerpunkte.

- *Wettbewerbsfähigkeit*
Welche Wirkung zeigt die vorgeschlagene Maßnahme auf die Wettbewerbsfähigkeit der österreichischen Güterbeförderungs- und Logistikbranche sowie der verladenden Wirtschaft im Vergleich zu anderen Mitbewerberstaaten?
- *Standortattraktivität*
Welchen Einfluss hat die vorgeschlagene Maßnahme auf den Standort Österreich aus Sicht der Branchen Industrie, Handel, Gewerbe sowie der Verkehrs- und Logistikdienstleister aufgrund von Verbesserungen im Bereich Güterverkehr und Logistik?
- *Soziale Nachhaltigkeit*
Welchen Einfluss hat die angedachte Maßnahme auf soziale Parameter (etwa Beschäftigungszahl, Arbeits- und Einkommensbedingungen, Arbeitssicherheit, Gender Equality) in Österreich?
- *Ökologische Nachhaltigkeit*
Wie wird die Umwelt durch die Auswirkungen der vorgeschlagenen Maßnahme beeinflusst (etwa Luftreinhaltung, Gewässerschutz, Lärmreduktion)?

Anhand dieser strategischen Dimensionen sowie anhand der allgemeinen Umsetzungsfaktoren *Investitionskosten* und *laufende Kosten* (aus Sicht der öffentlichen Hand) sowie *Umsetzungsgeschwindigkeit* wurden die Maßnahmen seitens der AG Leitungen beurteilt. Nicht bei allen Vorschlägen war eine einheitliche Einschätzung innerhalb der Arbeitsgruppen gegeben. Dissens-Punkte wurden im Grundlagenpapier transparent festgehalten.

Die 119 Maßnahmenvorschläge stellen keinen kleinsten gemeinsamen Nenner aller Beteiligten dar, sondern bilden die unterschiedlichen Zugänge und teilweise divergierenden Positionen der Prozessbeteiligten ab.

Im Hinblick auf die Komplexität der Querschnittsmaterie und die unterschiedlichen zu berücksichtigenden Interessenlagen ist es ein großer Erfolg, dass ein großer Teil der erarbeiteten Vorschläge die grundsätzliche Zustimmung aller betroffenen Stakeholder findet und somit einen Ausgangspunkt für eine rasche, konsensgetragene Umsetzung bildet.

Die Maßnahmen behandeln die folgenden Themenfelder:

- *Aus- und Weiterbildung*
Verbesserung und Vereinheitlichung von Lehr- und Lerninhalten für Fahrpersonal, AusbilderInnen und LogistikerInnen über alle Verkehrsträger hinweg
- *Förderungen und Subventionen*
Staatliche Zuschüsse und monetäre Anreize zur Entwicklung bzw. Forcierung bestimmter innovativer Technologien oder zum vermehrten Einsatz gewünschter Verkehrsmittel und Verkehrsträger (Verlagerung)
- *Forschung und Entwicklung*
Entwicklung neuer Technologien für den Bereich Güterverkehr und Logistik innerhalb einer langfristigen Innovations- und Forschungsplanung
- *Infrastruktur*
Effizientere Nutzung der bestehenden Infrastrukturen
- *Institutionalisierte Kommunikation – Kooperation*
Verbesserung der Kommunikation der Stakeholder innerhalb des Bereichs Güterverkehr und Logistik
- *Institutionalisierte Kommunikation – Marketing*
Außenkommunikation des Bereichs Güterverkehr und Logistik; Vermittlung eines positiven Gesamtbilds sowie Darstellung der umfassenden Funktionen und des Nutzens der Branche
- *Internationalisierung*
Übergreifende Abstimmung, Regelsetzung und Kommunikation zwischen europäischen Staaten insbesondere im Bereich des Wasserstraßenverkehrs und des Kombinierten Verkehrs, um ein gemeinsames Vorgehen und einheitliche Regelwerke zu fördern
- *Rahmenbedingungen, gesetzliche Regelungen und Normen*
Harmonisierung gesetzlicher Bestimmungen und Kompetenzbündelung, um insbesondere die Planbarkeit für Unternehmen zu erhöhen und einen fairen Wettbewerb zu ermöglichen
- *Technologie*
Einsatz moderner Technologien und optimal abgestimmter Fahrzeugeinsatz zur Verbesserung der ökologischen Auswirkungen sowie der persönlichen Arbeitsbedingungen
- *Wegekosten*
Ausgestaltung des österreichischen Mautsystems

IV. Darstellung ausgewählter Maßnahmen

Folgende Maßnahmen, die kurz- bis mittelfristig und bei relativ geringen Kosten umgesetzt werden können sowie einen hohen Nutzen versprechen, fanden die Zustimmung aller Stakeholder, die empfahlen, diese Konsensmaßnahmen im weiteren Umsetzungsprozess vorrangig anzugehen:

Bereich Straße

Klares Verbot von Pauschalentlohnungen

Entlohnungen nach zurückgelegter Strecke oder beförderter Menge sind weiterhin weit verbreitet, weil sie nur verboten sind, "falls diese Zahlungen geeignet sind, die Sicherheit im Straßenverkehr zu beeinträchtigen".

Ausnahmeregelungen zu Aus- und Weiterbildung im Güterbeförderungsgesetz konkretisieren

Konkretisierung der derzeit bestehenden Ausnahmeregelungen zur GWB/FS-Code 95-Regelung vor allem in Hinblick auf Werkverkehre.

Bekanntgabe von Mautsätzen

Frühzeitige Veröffentlichung neuer Mautsätze, um Unternehmen Zeit zur Anpassung zu geben (etwa Mitte des Jahres).

Einheitliche Qualitätskriterien für Lehrunterlagen

In Österreich gibt es keine Voraussetzungen für Lehrunterlagen. Lehrunterlagen sind sehr uneinheitlich und nehmen bisweilen auf nationale Regelungen keine Rücksicht.

Einheitliche Anerkennung ausländischer Weiterbildungen

Einheitliche Anerkennung von ausländischen Ausbildungen im Inland (Mitgeführte Qualifizierungsdokumente). Anerkennung von inländischen Ausbildungen im Ausland (etwa FS-Code 95 Eintragung). Selbiges für den Bereich Weiterbildung.

Bekennnis zum Technologiemix im Straßenverkehr

Verstärkung und Förderung des Einsatzes von E-LKWs für City-Verkehre und kommunale Fahrzeuge (z.B. Müllabfuhr), aber gleichzeitig Realisation, dass für die Langstrecke derzeit andere Technologien effizienter und sinnvoller einsetzbar sind.

Gefahrgut Dialog Wirtschaft, Arbeitnehmervertreter, Polizei, Verkehrsministerium

Der Dialog soll möglichst konsequent weiterentwickelt werden; ADR und GGBG haben z.T. einen großen Interpretationsspielraum, der zugunsten einer funktionierenden Gefahrgut-Transportwirtschaft genutzt werden sollte, ohne auf Kontrolle und Sicherheit verzichten zu müssen.

Bei Gefahrguttransporten Erleichterungen per Verordnung statt Einzelbescheiden

Vereinfachte Anwendung der Gefahrgutrichtlinien für Unternehmen, die durch häufige Umladung bzw. häufige Transporte ein großes Aufkommen an Einzelbescheiden für ihre Aktivität benötigen (etwa Abfallentsorgung, Landmittelhandel). Vereinheitlichung der Abfall-/Deponietransporte insbesondere hinsichtlich der mitzuführenden Unterlagen und der Anbringung von Tafeln, Kennzeichnungen; EU-weit einheitliche Abgasplaketten, etc.

Bereich Schiene

Grundlagen für die Integration der Schiene in die örtliche und überörtliche Raumplanung

Gestaltung eines Handbuches mit der Zielgruppe „regionale Planer“ zur Erleichterung der Integration des Systems Schiene in die örtliche und regionale Planung, insbesondere auch bei Planung von Güterzentren/GvZ/Wirtschaftsparks, etc. Mitbeachtung und Verankerung des Verkehrsträgers Schiene als Teil der wirtschaftlichen Entwicklung von Räumen, in gleicher Gestaltungsintensität wie sie derzeit im Verkehrsträger Straße bereits gegeben ist.

Partizipative Gestaltung und Entwicklung

Aufbereitung und Vermittlung der geplanten Entwicklungen der heimischen Infrastrukturnetze in den kommenden Jahren bzw. der übergeordneten europäischen Planungen für die regionalen Verantwortlichen als Bringschuld der Planungsverantwortlichen auf nationaler Ebene. ("Mit welchen infrastrukturellen Entwicklungen kann auf regionaler Ebene in den nächsten Jahren gerechnet werden") Darüber hinaus auch Darlegung, Diskussion und Kommunikation der zu erwartenden Entwicklungen in nationalen wie europäischen Rechtsbereichen.

Grenzüberschreitende Kooperationen

Intensivierung der grenzüberschreitenden Kooperationen z.B. mit Hilfe der Finanzierung von regionalen Projekten mit der Zielsetzung des Erhalts des Schienengüterverkehrs insbesondere in den neuen Mitgliedsstaaten der Europäischen Union durch Kooperationen/Know-how-Transfer/Förderungen. Intensivierung der Angebote an grenzüberschreitenden, kooperativen Schienengüterverkehren in grenzüberschreitenden Einzelwagenverkehren sowie im Stückgutbereich durch die Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Unterstützung der Politik.

Bereich Binnenschifffahrt

Unterstützung im Wasserstraßen- & Projektmanagement

Unterstützung der Donauanrainerstaaten bei Wasserstraßen- und Projektmanagement. Ein Best-Practice-Ansatz im Wasserstraßenmanagement der Donau ist wirkungsvoll implementiert.

Mitwirkung an der Forschungsagenda für die europäische Binnenschifffahrt

Bereich Logistik

Umsetzung/Unterstützung durch EU-kofinanzierte Projekte; Festlegung von Themenfeldern, die verstärkt in Zukunft bei EU-Projekten bearbeitet werden sollen. Aufgrund seiner Best-in-Class Stellung erfolgt die Forschungsagenda im Bereich der Binnenschifffahrt unter aktiver Mitgestaltung Österreichs.

Bereich Logistik

Ausbildung

Vision: die weltweite Nummer 1 im gesamten logistischen Ausbildungsbereich; Logistik als Zukunftsberufsbild: Erstellung und Kommunikation eines Ausbildungsplans (inkl. diverser Fixelemente wie ökologische, soziale Aspekte...) für logistische Berufe. Ein Informationsfolder für jede Funktion entlang der Logistikkette mit Funktionsbeschreibung, Ausbildungsmöglichkeiten, Grundmodulen der Ausbildung, Aufstiegschancen, Beitrag zum Unternehmenserfolg,... klärt potentielle Logistikberufsanwärter über die Logistikfunktionen auf. Die Ausbildung für logistische Berufe wird in diverse Marketingprogramme von universitären Ausbildungsmöglichkeiten und von logistischen Lehr- und Fachberufen eingebunden. Erstellung einer Logistikpotenzialanalyse.

Transparenz in air-cargo schaffen

Vision: nutzenbringende nachhaltige Einbindung des Verkehrsträgers air-cargo. Derzeit gibt es wenig Transparenz über das Verkehrsaufkommen im Bereich air-cargo. Seitens der Wirtschaft gibt es wenig Wissen über die Art von Gütern, die sich für einen Lufttransport eignen. Eine ausgewählte Gruppe aus Experten im Bereich air-cargo soll Transparenz schaffen, indem alle Mengengerüste und wichtigen Informationen im air-cargo Bereich aufgearbeitet und publiziert werden (z.B.: auf der Logistikplattform).

Es ist wichtig zu betonen, dass jenen Maßnahmenvorschlägen, die keinen Konsens unter den am Prozess Teilnehmenden fanden, deshalb nicht weniger Relevanz im weiteren Umsetzungsprozess zukommt. Zum Teil bestanden Auffassungsunterschiede lediglich in der konkreten inhaltlichen Ausgestaltung der Maßnahmenvorschläge.

Der gesamte Maßnahmenkatalog wird im Anhang geordnet nach Verkehrsträgern bzw. dem Logistikbereich wiedergegeben.

V. Umsetzung

Mit dem Grundlagenpapier steht dem bmvit ein umfassender Input für strategische Planungen und eine möglichst breite Zusammenstellung von potenziellen Maßnahmen zur Verfügung. Eine endgültige Auswahl der umzusetzenden Maßnahmen und weitere Schritte zur Konkretisierung des Gesamtverkehrsplans im Bereich Güterverkehr und Logistik werden nun seitens des bmvit vorangetrieben und einem politischen Entscheidungsprozess zugeführt.

Das Thema Güterverkehr und Logistik ist eine Querschnittsmaterie. Die Vorschläge des Maßnahmenkatalogs richten sich neben dem bmvit auch an andere Ministerien, Länder und Gemeinden, Sozialpartner, aber auch Unternehmen. Zudem müssen manche der Maßnahmen zur Umsetzung auf europäischer Ebene koordiniert werden. In weiterer Folge müssen die jeweils relevanten Stakeholder in den Umsetzungsprozess einbezogen werden. Neben anderen Fachressorts müssen in der Umsetzungsphase z.B. auch Länder und Gemeinden an einem Strang ziehen, um die hier skizzierten Visionen und Strategien zu verwirklichen und den heimischen Logistikstandort nachhaltig zu stärken.

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

VI. Vollständige Maßnahmenliste

Maßnahme	Kurzbeschreibung	¹⁾	²⁾
Straße-01	Planbarkeit, Vorhersehbarkeit und Rechtssicherheit verkehrspolitischer Maßnahmen im Straßengüterverkehr	X	
Straße-02	Reduzierung der Kosten der Fahrkarte und Unternehmerraten	X	
Straße-03	Reduktion der Zulassungskosten	X	
Straße-04	Änderung der geographischen Einschränkung bei Abstellplätzen im Güterbeförderungsgesetz		X
Straße-05	Klares Verbot von Pauschalentlohnungen	X	X
Straße-06	Ausnahmeregelungen zu Aus- und Weiterbildung im GüterbG konkretisieren	X	X
Straße-07	Einfrieren der bilateralen Kontingente für den grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr		
Straße-08	Transparenz über Zustand der Straßeninfrastruktur	X	
Straße-09	Konkretisierung der Begriffe im Kurier-, Express- und Paketdienstleistungsbereich		X

¹⁾ Maßnahme mit grundsätzlichem Konsens

²⁾ Quick Win; Triple-A Bewertung: Umsetzungsgeschwindigkeit, laufende Kosten, Investitionskosten (aus Sicht der öffentlichen Hand)

Straße-10	Vereinfachung sowie Harmonisierung und mehr Praxisnähe der EU-Sozialvorschriften	Ausnahmekatalog von Art 13 VO 561/2006 für alle MS verbindlich machen Ausnahmemöglichkeit (im Sinne von Artikel 13) für Fahrzeuge, die im Baustellenverkehr zur Zu- und Ablieferung von Baumaterialien eingesetzt werden, von den Art 5-9 (tägliche Lenkzeit, Lenkpause, Ruhezeit) Mehr Rechtssicherheit des Textes der VO 561/2006 durch klarere und verständlichere Regelungen	
Straße-11	Umfassende Überarbeitung der EG-VO 1072_2009 (Kabotage)	Umfassende Überarbeitung der VO 1072/2009: Klarstellung der Kabotagebestimmungen, wie z.B. insbesondere Kabotagezeitraum, Begleitpapiere, u.a.m.; Überprüfung der vorhandenen Regelungen in den Mitgliedstaaten; einheitliche Bestimmungen für alle Mitgliedstaaten, die auch von den Kontrollorganen EU-weit einheitlich kontrolliert werden können.	X
Straße-14	Finanzierung von Landesstraßen durch (Teil-)Zweckbindung der Abgaben aus dem Verkehrssektor	Zweckbindung von Mauteinnahmen und Bestimmung im Umgang mit Mehreinnahmen	
Straße-15	Bekanntgabe von Mautsätzen	Frühzeitige Veröffentlichung neuer Mautsätze, um Unternehmen Zeit zur Anpassung zu geben (etwa Mitte des Jahres)	X
Straße-16	Wirtschaftsverträgliches Mautsystem in Österreich	Die Mauttarife sollen künftig solange nicht angehoben werden, als der Aufwand für Errichtung und Erhalt des hochrangigen Straßennetzes durch die bisherigen Einnahmen basierend auf geltenden Mauttarifen abgedeckt werden kann	
Straße-18	Änderung der Differenzierungsstruktur nach EURO-Emissionsklassen - Zusammenführung der Mauttarifgruppen	Aufgrund der Entwicklung der Fahrleistungsanteile nach Euro-Emissionsklassen müssen mittelfristig die Tarifgruppen auch wieder näher zusammengeführt werden, d.h. es sollte in Zukunft wieder weniger Tarifgruppen geben. Dabei sind Fahrzeug-Investitionszyklen und das Prinzip der Investitionssicherheit zu berücksichtigen.	
Straße-19	Einführung einer Lkw-Maut am niederrangigen Straßennetz	Maut-Ausdehnung, damit Lkw-Ausweichverkehre unterbunden werden können. Die Mauteinnahmen werden in einem Fonds zweckgewidmet zum Erhalt der Straßen und für ÖV-Maßnahmen eingesetzt (Berücksichtigung der Unfallfolgekosten) Finanzierung der Instandhaltung der niederrangigen Verkehrsinfrastruktur nicht durch LKW-Maut auf dem niederrangigen Netz, sondern durch Zweckbindung anderer Verkehrsabgaben (WKÖ BSTV)	
Straße-20	Internalisierung externer Kosten	Maut nutzen, um externe Effekte (Lärm, Stau, etc.) zu internalisieren/zu reduzieren	
Straße-21	Koordinierung von Fahrverboten	Entwicklung eines standardisierten Vorgehens zur Erhebung von Fahrverboten unter Berücksichtigung überregionaler Auswirkungen	
Straße-22	Kompetenz für Fahrverbote	Kompetenz für die Erlassung soll zentralisiert werden (Bundeskompetenz)	
Straße-23	Evaluierung von Fahrverboten	Regelmäßige Überprüfung bestehender Fahrverbote auf Notwendigkeit und sachliche Rechtfertigung	X
Straße-24	Harmonisierung der Ausnahmen für alle Fahrverbote	Restriktive Harmonisierung der Ausnahmen aller Fahrverbote (Wochenend- und Feiertagsfahrverbot, Nachtfahrverbot und Fahrverbotskalender)	
Straße-25	Harmonisierung von Kennzeichnungen - mitzuführenden Unterlagen	Europaweit einheitliche Plaketten/Kennzeichnungen zur Befahrung von Umweltzonen sowie frühestmögliche Kennzeichnung von Fahrzeugen (optimal bei Produktion) z.B. mit Abgaswerten	X

Straße-26	Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie Schadstoffoptimierung durch Geschwindigkeitsangleichung	Abschaffung der generellen Beschränkung der Geschwindigkeit auf 60 km/h in der Nacht		X
Straße-27	Zentralisierung der Steuerung von Lern- und Prüfungsinhalten	Zentralisierung der Steuerung von Lern- und Prüfungsinhalten und Bestimmungen im Rahmen der Ausbildung von Fachkräften im Straßengüterverkehr Vereinfachung und praxisnahe Gestaltung der Grundqualifikation	X	
Straße-28	Berufskraftfahrer-Weiterbildung - Entwicklung von E-Learning	Entwicklung standardisierter e-Learning/blended learning Angeboten für Grundqualifikation und Weiterbildung	X	
Straße-29	Vereinheitlichung der Regelungen für Grundqualifikation und Weiterbildung	EU-weit einheitliches Zulassungskriterien für Ausbildungsstätten und Ausbilder: Durch Festsetzung der Kriterien für Ausbildungsstätten und Ausbilder sowie Einrichtung eines Registers kommt es zu Erleichterung bei der gegenseitigen Anerkennung der Aus- und Weiterbildung; es kann leichter kontrolliert werden	X	
Straße-32	Weiterbildung für Ausbilder	Ausbilder für Grundqualifikation und Weiterbildung haben sich regelmäßig fortzubilden		X
Straße-33	Einheitliche Qualitätskriterien für Lehrunterlagen	In Österreich gibt es keine Voraussetzungen für Lehrunterlagen. Lehrunterlagen sind sehr uneinheitlich und nehmen bisweilen auf nationale Regelungen keine Rücksicht.	X	X
Straße-34	Förderung von Aus- und Weiterbildungskosten	Förderungen Weiterbildungskosten		
Straße-35	Kostentragung Aus- und Weiterbildung	Kostentragung durch den Arbeitgeber - Weiterbildung in der Arbeitszeit		
Straße-36	Einheitliche Anerkennung ausländischer Weiterbildungen	Einheitliche Anerkennung von ausländischen Ausbildungen im Inland (Mitgeführte Qualifizierungsdokumente) Anerkennung von inländischen Ausbildungen im Ausland (etwa FS-Code 95 Eintragung) Selbiges für den Bereich Weiterbildung	X	X
Straße-37	Erleichterung bei der Berufskraftfahrergundqualifikation für Berufsein- und umsteiger	Der Beruf des Kraftfahrers wird häufig nicht als Erstberuf gewählt, sondern von Berufsumsteigern. Gerade für Umsteiger und Quereinsteiger stellt die Grundqualifizierung bzw. Weiterbildung eine finanzielle und vor allem auch zeitliche Hürde dar. Daher soll es ermöglicht werden, auch ohne Grundqualifizierung bzw. Weiterbildung (nur auf Grundlage des entsprechenden Führerscheins) den Kraftfahrberuf ein Jahr lang auszuüben und die Grundqualifikationsprüfung bzw. Weiterbildung innerhalb dieses Jahres nachzuholen.		X
Straße-38	Vereinfachung und praxisnahe Gestaltung der Grundqualifikation für Fahrer	Unter den EU-Mitgliedstaaten sind die Vorgaben für die Grundqualifikation sehr unterschiedlich geregelt, in Österreich gibt es unterschiedliche Prüfungsmodi. Es gibt keinerlei Regelungen für die Ausbildung.		
Straße-39	Stromanschlüsse auf Rastplätzen	Durchgänge/Bedarfsgerechte Verfügbarkeit von Stromanschlüssen für LKWs auf Autobahnrastplätzen, um Hilfsaggregate (etwa Kühlkompressoren) auch während der Ruhezeiten elektrisch betreiben zu können	X	
Straße-40	Komfortmaßnahmen für LKW-Fahrer	Nutzung von Hilfs- und Zusatzaggregaten (etwa Standklimaanlage) zur effizienteren Erholung der Fahrer in Pausen sowie erhöhten Aufmerksamkeit während der Fahrt		

Straße-41	Fahrsicherheitsassistenten	Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Eingriff während der Fahrt (Spurhalteassistent, Bremsassistent) gesetzlich verpflichtend eingebaut	X
Straße-43	Verbesserung der Sicherheit auf Rasplätzen	Sichere Parkplätze für LKW Fahrer durch Ausbau der Sicherheitsstandards, Beleuchtung, den Einsatz von Wachpersonal und Videoüberwachung (kostenfrei für LenkerInnen)	X
Straße-44	Einsatz von E-Motoren und Energierückgewinnung	Erhöhte Umweltfreundlichkeit durch Unterstützung im „Stop and Go“-Verkehr (Anfahren mit Elektromotor) sowie Energierückgewinnung	X
Straße-45	Nutzung aerodynamisch optimierter Fahrzeuge	Adaptierung bestehender Sonderrichtlinie für die Nutzung aerodynamisch optimierter FZ, um volle Potenziale realisieren zu können (bspw. Indirekt proportionale Skalierung von Länge zu CW-Wert)	X
Straße-46	Bekanntnis zum Technologiemix im Straßenverkehr	Verstärkung und Förderung des Einsatzes von E-LKWs für City-Verkehre und kommunale Fahrzeuge (z.B. Müllabfuhr), aber gleichzeitig Realisation, dass für Langstrecke derzeit andere Technologien effizienter und sinnvoller einsetzbar sind.	X
Straße-47	a) CO2 Klimaziele durch wirtschaftsverträgliche Vorgehensweisen erreichen b) Luftreinhaltemaßnahmen verursachergerecht je nach Notwendigkeit EU-konform festlegen	Luftreinhaltemaßnahmen verursachergerecht je nach Notwendigkeit EU-konform festlegen CO2 Klimaziele durch wirtschaftsverträgliche Vorgehensweisen erreichen Förderung umweltfreundlicher Technologien (konventionell, alternativ) Bekanntnis zum Technologiemix (Wahlfreiheit Antriebstechnologie)	
Straße-48	Energieziele durch Elektromobilität stärken	Elektromobilität als Zukunftstechnologie mit großem Potenzial. Durch verstärkten Einsatz sowie die Förderung von E-Mobilität auch im Güterverkehr lassen sich die Energie-, aber auch CO2-Ziele unterstützen oder erreichen. Dies sollte auch in die entsprechenden Richtlinien und politischen Programme einfließen.	X
Straße-49	Förderung umweltfreundlicher Fahrzeugtechnologien	Unterstützung von Investitionen in die Erneuerung von Fuhrparks sowie die Entwicklung umweltfreundlicher Technologien zur Reduktion der Schadstoffbelastung durch den Straßengüterverkehr	X
Straße-50	Zulassung von Lang-LKW auf ausgewählten Hauptrouten	Zulassung von Lang-LKWs für dezidierte Hub-zu-Hub-Verkehre	
Straße-51	Neuregelung der Gewichtstoleranzen und Anpassung der höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte von LKWs	Anpassung der zulässigen Maße und Gewichte der Fahrzeuge an aktuelle Entwicklungen im Bereich Sicherheits- und Qualitätsstandards zur Erleichterung spezieller Transporte (etwa Fahrzeugtransporte, Containertransport) Ergänzender Einsatz von kranbaren Sattelauflegern mit höherem Gesamtgewicht zusätzlich zum kombinierten Verkehr, um Investitionen rentabel zu gestalten	
Straße-53	Lenk- und Ruhezeiten auch für Fahrzeuge unter 3,5t	Steigende Zersplitterung der Sendungen in Ballungsgebieten durch Güterstruktureffekt (kleinere Transporteinheiten mit höherer Sendungsfrequenz). Lenkzeitregime greift nicht bei FZ unter 3.5t	

Straße-54	Nachweis gerechtfertigter Lenkzeitüberschreitungen	Durch Nutzung von GPS-Tracking und zentral gespeicherten Verkehrsdaten kann Fahrer ohne hohen Administrationsaufwand verbindlich nachweisen, dass Lenkzeit notwendigerweise überschritten wurde (Parkplatz voll, Stau, etc.)	
Straße-57	Prüfung der Schaffung einer einheitlichen Kontrollbehörde für den Güterverkehrsbereich	Schaffung einer zentralen Behörde (analog BAG), die alle Kompetenzen für umfassende Verkehrskontrollen bündelt und entsprechend ausgebildetes Personal besitzt (etwa auch Gewerberecht)	
Straße-59	Vermeidung von Doppelbestrafung	Vermeidung der doppelten Bestrafung desselben Vergehens durch unterschiedliche Behörden bzw. Strafaufrechnung	X
Straße-61	Maßnahmen zur Wiederherstellung /-erlangung der Zuverlässigkeit ("Rehabilitierungsmaßnahmen")	Möglichkeiten für Transportunternehmen, sich zu rehabilitieren (Zuverlässigkeitsprüfung)	
Straße-62	Verantwortung für Mautentrichtung für den Zulassungsbesitzer - Mehr Fairness für Lkw-Lenker	Durch Solidarhaftung zwischen Zulassungsbesitzer und Lenker werden von den Behörden primär Sanktionen gegen Lenker verhängt, die keinerlei wirtschaftlichen Vorteil aus der Nichtbezahlung der Maut haben. Dies soll auf gesetzlicher Ebene geändert werden (Änderung BundesstraßenmautG)	
Straße-64	Bei Ladungssicherung gewichtsabhängige Einzelfallbeurteilung gemäß EN Normen statt dirigistischer Gefährdungsbeurteilung gem. EU-RL-Vo	Beibehalten des Systems der gewichtsabhängigen Toleranzen für Abstandsmaße bei der Ladungssicherung; insgesamt soll aus Wettbewerbsgründen die Überschreitung des höchsten zulässigen Gesamtgewichtes um 6% straffrei sein, keine Verpflichtung zur Abladung bis 10% (wie D)	
Straße-68	EU-Sozialvorschriften - keine Übererfüllung der Kontrollvorgaben und gleich hohe Kontrolldichte bei In- und Ausländern	Verlässliche Erfüllung bei gleichzeitiger Beobachtung der EU-weiten Erfüllungspraxis der Anforderungen der neuen Kontrollrichtlinie für Verkehrsunternehmen Hierbei keine nationale Übererfüllung der Kontrollvorgaben und gleiche Kontrolldichte für In- und Ausländer	X
Straße-69	Keine persönliche Haftung für Zolspediteure und deren Mitarbeiter bei Abgabenschulden von Auftraggebern	Restriktive Haftungsbestimmungen für Zolspediteure führen zu einem Abwandern der Unternehmen bzw. Aufträge in andere Länder.	X
Straße-70	Digitales Beförderungspapier	Voraussetzungen auf nationaler und internationaler Ebene (Änderung des ADR) schaffen, damit die Vorlage des Beförderungspapiers in elektronischer Form (ohne es im Lkw ausdrucken zu müssen) bei der Kontrolle durch die Polizei akzeptiert werden kann	X
Straße-71	Ausbildung Gefahrgutbeauftragter	Erstellung eines einheitlichen Fragenkatalogs für ganz Österreich. Nur Fragen daraus sollen zur Prüfung des GG-Beauftragten verwendet werden dürfen. Dieser Fragenkatalog soll wie in Deutschland im Internet veröffentlicht sein. Dies soll sowohl für die Erstausbildung als auch für die Auffrischungsschulung gelten. Die Gültigkeit von Vereinbarungen von Straßenaufsichtsorganen soll harmonisiert und auf ganz Österreich ausgedehnt werden.	X

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

Maßnahme		Kurzbeschreibung	1)	2)
Schiene-01	Konzeption und Anreiz	Schwerpunkt Konzeption und Forschung: Konzeption und Auflage von entwicklungs- und umsetzungsnahen nationalen Programmlinien bzw. verstärktes Engagement Österreichs im Rahmen europäischer F&E-Schwerpunkte im Schienengüterverkehr z.B. zur Intensivierung der Zusammenarbeit der wesentlichen Systembeteiligten im Schienengüterverkehr entlang der Produktionskette sowie Steigerung der Effizienz.	X	
Schiene-02	Förderprogramme bzw. finanzielle Unterstützungssysteme	Umfassende und breite Diskussion der bestehenden Förderlandschaft und Unterstützungsinstrumentarien im Schienengüterverkehrsbereich. Entwurf einer Gesamtstrategie für den SGV und allfällige Neugestaltung bestehender Beihilfeinstrumentarien bzw. Begünstigungen. Im Detail betrifft dies insbesondere z.B. die Förderadressaten selbst, die Beseitigung von Ungleichbehandlungen im Steuersystem in Form der Energieabgabenrückvergütung, die Möglichkeiten und Wirksamkeit von Anreizsetzungen zum Erhalt des SGV in der Fläche sowie die Schaffung von Anreizen zur Entwicklung von bzw. zur Investition in modernes und innovatives Wagen- und Traktionsmaterial. Ein Awareness-Paket im Rahmen einer nationalen Auszeichnung z.B. für herausragende Auftraggeber von SGV-Leistungen bzw. erfolgreich implementierte Innovationen (z.B. in Form eines Staatspreises) rundet das Gesamtpaket ab.		
Schiene-03	Verbesserung der ROLA	Die qualitative Ausstattung der Rollenden Landstraße (ROLA) wird verbessert und der Transportlauf auf der Schiene attraktiviert.	X	
Schiene-04	Gestaltungssicherheit und Vorhersehbarkeit	„Empfehlungen an Entscheider aus Wirtschaft/Verkehr/Politik“: Erhebung und Formulierung von schienengüterverkehrsrechtlichen Rahmenbedingungen mit Schwerpunktsetzung in den Bereichen „Vorhersehbarkeit“, „Planbarkeit“ und „Berechenbarkeit“. Schaffung eines dauerhaften Anreizsystems mit Rechtssicherheit und Kostentransparenz auf Seiten Kunden, EIU und Betreiber.	X	
Schiene-05	Sichere Schiene und fairer Markt durch verbindliche und klare technische und soziale Regeln	Der Schienenmarkt ist geöffnet, dennoch fehlen in vielen Bereichen klare und allgemein gültige Regelungen. Dies trifft auf technische Regelungen (Wartungsintervalle, Wagenuntersuchung usw.) und auf soziale Festsetzungen (Ausbildung, Einsatzbedingungen) zu. Dadurch wird die Sicherheit gefährdet und es entstehen jenen Unternehmen Wettbewerbsvorteile, die keine oder geringere Standards anwenden. Nur eine Harmonisierung sorgt für Fairness und Sicherheit. Konkret fehlen derartige Regelungen für: Mindestwartungsintervalle beim Rollmaterial, Mindestkontrollen auf der Schiene (im Betrieb), verpflichtender Einsatz und Ausstattung mit Arbeitszeit-/Lenk- und Ruhezeiten-Aufzeichnungsgeräten („digitaler Tachograph“, EU-weite Harmonisierung der Ausbildung des gesamten sicherheitsrelevanten Personals (analog zur EisbEPV))		X
Schiene-06	Rechtsanspruch der Privatbahnen auf Infrastrukturfinanzierung und -erhaltung	Die aktuellen Rahmenbedingungen erzeugen ein Ungleichgewicht in der Eisenbahnbranche zum Nachteil kleinerer und mittlerer Eisenbahnunternehmen insbesondere bei den Privatbahnen. Sämtliche rechtlichen und budgetären Rahmenbedingungen, technische Normen sowie Förderprogramme für den Schienenverkehr orientieren sich am Standard der größten Eisenbahnunternehmen. Das geht auf Kosten der kleinen und mittleren Eisenbahnunternehmen, die massiv unter Druck geraten und dringend nötige Investitionen nicht mehr tätigen können. Die Herstellung gleicher Rahmenbedingungen sollte durch einen Rechtsanspruch der Privatbahnen bei der Finanzierung ihrer Infrastruktur nach dem Beispiel im Bundesbahngesetz erfolgen. Forderung: • Höhere Infrastrukturfinanzierung bei Privatbahnen • Herstellung gleicher Rahmenbedingungen bei der Infrastrukturfinanzierung/-erhaltung (Rechtsanspruch)		

Schiene-07	Gesamtpaket ASB	Intensivierung der Betreuung und Unterstützung der Verantwortlichen im ASB-System, insbesondere bei den Verladern, Bezirkshauptmannschaften und Planungsverantwortlichen auf kommunaler Ebene. Betreuung und Monitoring der Anschlussbahnanlagen über ihren gesamten Lebenszyklus hinweg, damit auch Sicherung bestehender und temporär nicht mehr genutzter ASB mit Zukunftspotential. (Anlagen für den SGV im urbanen Bereich gehen bei Auffassung unwiederbringlich und oft unbemerkt z.B. durch Nutzungsdruck aus dem Bereich Wohnen etc. verloren. Dies entwirft den SGV zusehends weiter von den Nachfragern. Gezielte Erhaltung von geeigneten Anlagen für den SGV in Abstimmung mit örtlicher Raumplanung. Offensive Vermarktung der Anlagen in bahnnahen Bereichen.)	X	
Schiene-08	Kapazitätssteigerung durch betriebliche Maßnahmen	Hebung von kurzfristigen, betrieblichen Verbesserungspotenzialen statt Abwarten auf einen späteren Ausbau (z.B. Nachschiebelok als lokale Traktionsdienstleistung Dritter).	X	
Schiene-09	Terminalkonzept NEU	Erweiterung der bestehenden Konzeptionen mit ihren kapazitiven Schwerpunkten hin zu umfassenden Ansätzen. Integration der regionalen und überregionalen verkehrlichen Beziehungen und Angebote in die Konzeption. Formulierung und Definition von Erreichbarkeiten im Güterverkehr.	X	
Schiene-10	I&R Infrastruktur (Reparatur/ Servicing) Rolling stock auch für Privatwegeneinsteller flächendeckend verfügbar	Eine ausreichende Anzahl an Werkstätten bzw. mobiler Servicestellen minimiert Ausfallszeiten und fördert die Verlässlichkeit des Verkehrsträgers. In den letzten Jahren wurden diese unterstützenden Leistungen in Österreich stark reduziert. Dieser Trend muss/soll durch eine bedarfsgerechte Planung zumindest gestoppt werden.		
Schiene-11	Qualität	Messung von Qualität, Darstellung, Kommunikation und allenfalls Sanktionierung von Nichtqualität insbesondere im Betrieb auf internationalen Korridoren, Installation von Verantwortlichen zur Behebung (Fokus im Betrieb der Infrastruktur, z.B. mit den Themenfeldern Pünktlichkeit, Verlässlichkeit, Security).		
Schiene-12	Grundlagen für die Integration der Schiene in die örtliche und überörtliche Raumplanung	Gestaltung eines Handbuchs mit der Zielgruppe „regionale Planer“ zur Erleichterung der Integration des Systems Schiene in die örtliche und regionale Planung, insbesondere auch bei Planung von Güterzentren/GüZ/Wirtschaftsparks, etc.. Mitbeachtung und Verankerung des Verkehrsträgers Schiene als Teil der wirtschaftlichen Entwicklung von Räumen, in gleicher Gestaltungsintensität wie sie derzeit im VT Straße bereits gegeben ist.	X	X
Schiene-13	Partizipative Gestaltung und Entwicklung	Aufbereitung und Vermittlung der geplanten Entwicklungen der heimischen Infrastrukturen in den kommenden Jahren bzw. der übergeordneten europäischen Planungen für die regionalen Verantwortlichen als Bringschuld der Planungsverantwortlichen auf nationaler Ebene. ("Mit welchen infrastrukturellen Entwicklungen kann auf regionaler Ebene in den nächsten Jahren gerechnet werden") Darüber hinaus auch Darlegung, Diskussion und Kommunikation der zu erwartenden Entwicklungen in nationalen wie europäischen Rechtsbereichen.	X	X
Schiene-14	Intensivierung der nationalen und regionalen Anbindung bei SGV-Leistungen	Intensivierung der Bemühungen zum Erhalt von der Bedienungseinstellung bedrohter Verkehre: •Bündelung der Zustellung + Öffnung privater Anlagen •Bedienung durch integrierte Verkehrsunternehmen •Bewusstseinschaffung und regionale Verankerung Intensivierung der Anbindung der innerösterreichischen Zentralräume zu den nationalen und internationalen Knoten und Zentren im Norden bzw. Süden (Pyhrn-Schober). Diskussion und Vereinbarung von Grundsatzfestlegungen für "österreichweite Erreichbarkeiten" im Schienengüterverkehr.		
Schiene-15	Schaffung eines Kombitickets	Diese Maßnahme wurde zur AG Binnenschifffahrt (siehe Maßnahme Binnenschiff-13) überstellt.		

Schiene-16	Rahmenbedingungen für Güterverkehr und Logistik	Erhebung und Formulierung der Anforderung von Güterverkehr und Logistik im Kontext von Raum- und Flächennutzungen in Österreich. Formulierung der Eckpunkte und Inhalte eines nationalen Grundkonsenses zur verantwortlichen, gemeinsamen Gestaltung der Grundlagen und Rahmenbedingungen. Beschreibung/Bestätigung von Mindestkriterien für die "Systemadäquanz Schiene" gemäß Zielnetz 2025+; Definition eines „idealen Einsatzbereichs“ für die einzelnen Verkehrsträger: Einsatz und Nutzung der Verkehrsträger im Rahmen ihrer jeweiligen systemischen Vorteile.	X
Schiene-17	Bewusstseinsprogramm „Nachhaltigkeit als Kauf(mit)-entscheidung“	Vermittlung von Awareness über den eigenen Bereich (Produktion, Transport), Verankerung von „carbon footprint“ und anderen komparativen Vorteilen des SGV im Themenfeld "Nachhaltigkeit" (z.B. externe Kosten, Feinstaub, generelle Vorteile des Systems Bahn – Wirtschaftsfaktor, Arbeitgeber, Innovationsmotor, ...) als Kaufargumentarium, Vermittlung der Vorteile und der relativen Stellung zum Mitbewerber	
Schiene-18	Intensivierung der Abstimmung mit den Nachbarstaaten	Abstimmung im Bereich der Infrastrukturen: Neben den Infrastrukturen zukünftig verstärkt auch Abstimmung im Bereich der intermodalen Umschlaganlagen, Intensivierung der Abstimmung mit dem Markt (Anforderungen der Verlager an Knoten im In- und Ausland), Verstärktes Monitoring bi- und multilateral geschlossener Vereinbarungen, insbesondere mit den neuen Mitgliedsstaaten der Europäischen Union. Erhöhung des Grades der Verbindlichkeit von bilateralen Vereinbarungen. Synchronisation von Korridor- und Verteilnetzen bei gleichzeitiger Harmonisierung der Betriebsabläufe.	X
Schiene-19	Grenzüberschreitende Kooperationen	Intensivierung der grenzüberschreitenden Kooperationen z.B. mit Hilfe der Finanzierung von regionalen Projekten mit der Zielsetzung des Erhalts des SGV insbesondere in den neuen Mitgliedsstaaten der Europäischen Union durch Kooperationen/Know-how-Transfer/Förderungen. Intensivierung der Angebote an grenzüberschreitenden, kooperativen Schienengüterverkehren in grenzüberschreitenden Einzelwagenverkehren sowie im Stückgutbereich durch die Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Unterstützung der Politik.	X
Schiene-20	Forcierung der Kostenwahrheit	Umsetzung der Wegekostenrichtlinie als Schritt zur Kostenwahrheit Nutzer der Infrastrukturen aller Verkehrsträger werden stärker an der Finanzierung beteiligt. Dies geschieht über eine gleichmäßige Anlastung der Wegekosten unter Einbezug aller externen Kosten.	

Maßnahme		Kurzbeschreibung	1)	2)
Binnenschiff-01	Monitoring Donauregion	Erfolgsmonitoring der festgelegten Parameter in der Donauregion Die Donaustaaten verfügen über ein transparentes, faktenbasiertes, effektives Wasserstraßenmanagement	X	
Binnenschiff-02	Konsequenzen Monitoring Donauregion	Festlegung von Konsequenzen aus dem Erfolgsmonitoring der festgelegten Parameter in der Donauregion Störungen auf das Gesamtsystem „Donau“ werden verursachergerecht gehandelt	X	
Binnenschiff-03	„Single European Danube“	Schaffung einer „Single European Danube“ unter Leitung einer supranationalen Instanz Das staatenübergreifende System „Donau“ wird von einer supranationalen Organisation gesteuert und entwickelt		
Binnenschiff-04	Unterstützung im Wasserstraßen- & Projektmanagement	Unterstützung der Donaunainerstaaten bei Wasserstraßen- und Projektmanagement Ein Best-Practice-Ansatz im Wasserstraßenmanagement der Donau ist wirkungsvoll implementiert.	X	X
Binnenschiff-05	Bündelung der Institutionen und Kräfte	Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit durch Bündelung der Kräfte auf der Donau in enger Abstimmung mit den Aktivitäten am Rhein-Main Eine Bündelung der Kräfte bringt wesentliche Beiträge zur Gestaltung der zukünftigen Binnenschifffahrtspolitik der Europäischen Union	X	
Binnenschiff-06	Mitwirkung an der Forschungsagenda für die europäische Binnenschifffahrt	Umsetzung/Unterstützung durch EU-kofinanzierte Projekte; Festlegung von Themenfeldern, die verstärkt in Zukunft bei EU-Projekten bearbeitet werden sollen. Aufgrund seiner Best-in-Class Stellung erfolgt die Forschungsagenda im Bereich der Binnenschifffahrt unter aktiver Mitgestaltung Österreichs	X	X
Binnenschiff-07	Synchromodalität	Etablierung des innovativen Transportsystems Synchromodalität zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit von Bahn und Wasserstraße Die Verkehrsträger kommen gleichrangig, barriere- und vorurteilsfrei in synchromodalen Systemen zum Einsatz		
Binnenschiff-08	Internationale Harmonisierung der Logistikausbildung	Harmonisierung der Logistikausbildung in Österreich und Europa, um Bewusstsein und Know-how für die Wasserstraße zu fördern Das System Binnenschifffahrt ist basierend auf Wissen bei den Modalentscheidern verankert.	X	
Binnenschiff-09	Harmonisierung Verordnungen & Gesetze bei alternativen Antriebssystemen	Harmonisierung der internationalen Verordnungen und Gesetze bei alternativen Antriebssystemen Die Modernisierung der Donauflotte wird durch zeitgemäße Regelungen unterstützt.	X	
Binnenschiff-10	„Same River, Same Rules“	Harmonisierung von administrativen Auflagen, rechtlichen Rahmenbedingungen, Einkaufsbedingungen, Besatzungsvorschriften Österreich wirkt durch einen pro-aktiven Ansatz aktiv bei der Gestaltung sämtlicher europäischer und schifffahrtsrelevanter Regelungen mit		

Binnenschiff-11	Flottenmodernisierung	Flottenmodernisierung sowohl durch Forschungsaktivitäten als auch durch gezielte Investitionsprogramme Gezielte Investitionen führen zu deutlichen Verbesserung der Umweltleistung und Wirtschaftlichkeit der Donauschifffahrt	X
Binnenschiff-12	Arbeits- und sozialrechtliche Bedingungen auf der Donau	Durch die gegenständliche Maßnahme sollen Lohn- und Sozialdumping im Binnenschifffahrtsbereich eingedämmt und die Wettbewerbsposition der österreichischen Unternehmen sowie die Einkommensbedingungen der Beschäftigten unterstützt werden. Jene Unternehmen, die sich an die geltenden Bestimmungen halten, werden geschützt. Die Rechte der ArbeitnehmerInnen werden durch Kontrollen und Sanktionsmechanismen gestärkt.	
Binnenschiff-13	Schaffung eines Kombitickets	Die Binnenschifffahrt auf der Donau verfügt über Kapazitätsreserven. Mit Einführung einer Ausfallsicherung soll dem Verlager ein Kombiticket angeboten werden, um im Falle von Nicht-Befahrbarkeit des Wasserweges auf die Schiene ausweichen zu können.	X

Maßnahme	Kurzbeschreibung	1)	2)
Logistik-01 Kommunikation eines gesamtheitlichen Bildes der Disziplin Logistik & Bewusstseinsbildung für die Disziplin Logistik – Logistikkampagne	VISION: Logistik wird als Disziplin mit ihrem vernetzenden Beitrag zur Wirtschaft verstanden - Erhebung und Formulierung der Anforderungen von Güterverkehr und Logistik im Kontext von Raum- und Flächennutzungen in Österreich. - Durch eine „Logistikkampagne“ wird die Logistik als „Disziplin“ kommuniziert. Österreichweit wird ein einheitliches Bild über die Grundlagen, Ziele und den Beitrag zum Wirtschaftsstandort Österreich der Disziplin Logistik geschaffen. Eine aggressive Öffentlichkeitskampagne gewährleistet den notwendigen Investitionsplan samt Ausbildung der zukünftigen Logistikexperten. - Im Zuge der Logistikkampagne wird eine Marke (z.B.: „Logistik Made in Austria“ oder ähnlicher Name) etabliert. Als Partnerschaftsprojekt zwischen bmvit und der Logistikwirtschaft soll es dazu dienen, dem Logistikstandort einen professionellen Außenauftritt zu verschaffen. Unter dem Markenbegriff sollen Vermarktungsaktivitäten gesetzt werden. Damit wird auch in der breiten Öffentlichkeit das Interesse an der Disziplin Logistik geweckt – die Leistungen der Branche werden veranschaulicht.	X	
Logistik-02 Logistikkoordination	VISION: Österreichische Koordination bei der Planung und Umsetzung von strategisch wichtigen Infrastrukturmaßnahmen - Durch eine neue Funktion eines "Logistikbeirats", dessen Teilnehmer als Ansprechpartner und Schnittstelle für die Wirtschaft fungieren, wird die Logistik als Disziplin etabliert und proaktiv für eine positive Wertschöpfung in Österreich aus gemeinwirtschaftlicher Sicht gestaltet. - Der Logistikbeirat hat eine „Mentorfunktion“ und in der Gesellschaft das Ansehen, um der Disziplin Logistik den entsprechenden Stellenwert zu geben. Bezüglich der Ausgestaltung dieser Maßnahme gibt es noch offene Fragen, die in einem Folgeprozess, in dem diese Maßnahme konkretisiert und entscheidungsreif gestaltet wird, geklärt werden müssen: - Ist eine Person besser oder ein Gremium? - Ist die Stelle beim bmvit oder der Regierung oder...? - Ist dies eine Stelle der öffentlichen Hand oder der Wirtschaft oder ein PPP? - Welche Organisationen sollen durch wen vertreten sein? - Etc.		X
Logistik-03 Ausbildung	Die weltweite Nummer 1 im gesamten logistischen Ausbildungsbereich; Logistik als Zukunftsbild - Erstellung und Kommunikation eines Ausbildungsplans (inkl. diverser Fixelemente wie ökologische, soziale Aspekte...) für logistische Berufe - Ein Informationsfolder für jede Funktion entlang der Logistikkette mit Funktionsbeschreibung, Ausbildungsmöglichkeiten, Grundmodulen der Ausbildung, Aufstiegschancen, Beitrag zum Unternehmenserfolg,... klärt potentielle Logistikberufsanwärter über die Logistikfunktionen auf. - Die Ausbildung für logistische Berufe wird sowohl in diverse Marketingprogramme von universitären Ausbildungsmöglichkeiten als auch von logistischen Lehr- und Fachberufen eingebunden. - Erstellung einer Logistikpotenzialanalyse	X	X

Logistik-04	Logistikplattform	VISION: Logistik wird als Disziplin mit ihrem vernetzenden Beitrag zur Wirtschaft verstanden. Vollständige Transparenz in den Bereichen aller Verkehrsträger - Eine Plattform, welche auf den Themenbereich der Disziplin Logistik zentriert ist, bringt Wettbewerbsvorteile für den Wirtschaftsstandort und ermöglicht den Bedarfsträgern der Logistik und den Bereitstellern von Logistikbedarfen bestmöglich Informationen rund um das Thema Logistik (Infrastrukturprojekte, Knoten & Korridore, Terminals,...) abzurufen. Die Plattform dient als „Werkzeug“ für den Logistikbeirat und konsolidiert alle relevanten Informationen. - Enthalten in der Plattform sind auch österreichweite logistische Standortinformationen für Anstellungen. Diese ermöglichen Information und Unterstützung bei der Standortsuche, Mitwirkung bei der Vermarktung und Entwicklung von Standorten, Beratung bei der Suche nach Partnern, Unterstützung bei der Mitarbeitersuche, Beratung bei Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten,... - Ein weiterer inhaltlicher Themenbereich ist ein Überblick über alle verkehrs- und ladegutspezifischen Umschlagmöglichkeiten sowie die Darstellung des Nutzens von intermodalen Möglichkeiten. - Die Voraussetzung für diese Logistikplattform ist, dass diese in kurzen Zeitabständen aktualisiert wird. Dafür muss eine klare Verantwortungsstelle (z.B. VNL als Organisation, Logistikbeirat,...), welche sich proaktiv um die Betreuung der Plattform kümmert, geschaffen werden.	X	
Logistik-05	Förderung und Einbindung der Unternehmen bei der Umsetzung von Infrastrukturvorhaben durch einen Wirtschaftsbeirat	VISION: Bestmögliche Verlinkung (partizipative Gestaltung) zwischen Infrastruktur und Wirtschaft - Die Verkehrsprognose ist eine Grundlage für die Planung von Infrastrukturvorhaben in Österreich. Eine fundierte Bewertung von Infrastrukturvorhaben benötigt eine fundierte Einschätzung der zukünftigen Entwicklung der Verkehrsnachfrage. Um die Auswirkungen von Trends aus Politik, Wirtschaft, Gesellschaft und Technologie auf das Verkehrsangebot und die Verkehrsnachfrage bestmöglich zu berücksichtigen, gilt es auch, Persönlichkeiten aus der Wirtschaft in die Verkehrsprognose einzubinden. Der Wirtschaftsbeirat umfasst Experten aus diversen Branchen und wird vom Logistikbeirat nominiert. Personen vom Logistikbeirat können auch im Wirtschaftsbeirat fungieren. - Eine ganzheitliche Betrachtung in der Infrastrukturpolitik unter Einbindung aller Verkehrsträger sowie von Energie und Informations- und Kommunikationstechnologie ist erforderlich. Ein Beirat, welcher ein integrativer Bestandteil der Verkehrsprognose ist, wird nominiert. - Schaffung eines ganzheitlichen, verkehrsträgerübergreifenden Masterplans zur Bewältigung der künftigen Anforderungen an die Mobilität der Menschen und Güter für den Standort Österreich. Der Gesamtverkehrsplan des BMVIT war kick off, die Wirtschaft bringt sich in den Dialogprozess ein, in der Folge sollen konkrete Maßnahmen und Lösungen erarbeitet werden. - Ein weiterer Bestandteil der Verkehrsprognosen sind die Klimaziele – hierfür wird eine fundierte Betrachtung über die Notwendigkeiten und Auswirkungen zur Erfüllung der Klimaziele realisiert.	X	

Logistik-06	Masterplan für Logistik-Hubs	VISION: Proaktiver Zugang für eine abgestimmte strategische Logistikplanung mit dem Ziel, die Wertschöpfung zu erhöhen. Planung und Umsetzung von strategisch wichtigen Infrastrukturmaßnahmen erfolgen langfristig und werden von den Stakeholdern getragen. Basis für die „Wertschöpfung durch Re-Industrialisierung“ schaffen - Ein gesamtheitlicher Masterplan für Logistik-Hubs wird entwickelt. Strategische Logistikplanung abgestimmt zwischen Infrastruktur, Dienstleistern und Industrie dient als Input für die Standortplanung - Hauptverantwortlich für die Entwicklung des Masterplans ist der Logistikbeirat. Elemente des Masterplans können wie folgt aussehen: - Förderung und Ausbau der Multimodalität (Attraktive Lösungen für Kunden, wie z.B.: der multimodale Ausbau von Güterterminals und die bessere Anbindung des Schienenverkehrs an die Überseehäfen werden verstärkt gefördert.) - internationale Forcierung von für den Logistikstandort Österreich wichtigen Infrastrukturmaßnahmen - effizientes Monitoring der für den Standort Österreich relevanten internationalen Bottlenecks - Ausarbeitung von praktischen Umsetzungsplänen für strategisch wichtige Maßnahmen auf europäischer Ebene - Infrastrukturentwicklung mit ausreichender grenzüberschreitender Vernetzung - Einbettung in grenzüberschreitende und transeuropäische Verkehrssysteme - Flächenfreihaltung für hochrangige Infrastrukturen (Hier sind entsprechende Kompetenzen (Stichwort Logistikbeirat) für den Bund erforderlich) - verbesserte multimodale Anbindung der Flughäfen - Ermöglichung des Ausbaus der 3. Piste/Flughafen Wien-Schwechat - Sicherung der Rolle des Flughafens Wien-Schwechat als internationales Luftverkehrsdrehkreuz - Schnellstmögliche Einführung des Single European Sky - Etc.	
Logistik-07	„Kreislaufwirtschaft“ zur Stärkung des Wirtschaftsstandortes	VISION: Echte Nachhaltigkeit zur Verbesserung der Marktposition von Österreich. 100% des rezyklierbaren Materials sind tatsächlich recycelt. - Kreislaufwirtschaft ist ein wesentlicher Aspekt der Logistik mit positiven Auswirkungen auf CO2. - Österreich soll sich als Netzwerk bzw. Rohstoffsenke für Sekundärmaterialien etablieren. - Zur Erreichung einer Kreislaufwirtschaft werden alle Maßnahmen zum Thema gefördert (durch beispielsweise innovative Geschäftsmodelle zur Recycling-Wirtschaft und gezielte Förderung von innovativen Lösungen zur Reduktion von Schadstoffemissionen bei gleichbleibender Wettbewerbsfähigkeit. Z.B.: Unterstützung von Innovation bis zur Marktreife, Förderung alternativer Antriebstechnologien, verbesserte Aerodynamik, erleichterte Typisierung und die Förderung von City-Logistikkonzepten,...)	X
Logistik-08	International anerkanntes und einheitliches Kennzahlensystem der Disziplin Logistik	Ein Pisatest der Disziplin Logistik (LPI ist nur eine Größe, ein simples und greifbares Kennzahlenbündel wird entwickelt) wird etabliert. VISION: Der Beitrag der Disziplin Logistik kann auf einer von allen akzeptierten Basis gemessen werden. - Ein Pisatest der Disziplin Logistik oder „GLPI (Global Logistics Performance Indicator) der Disziplin Logistik“ (LPI ist nur eine Größe, ein simples und greifbares Kennzahlenbündel wird entwickelt) wird etabliert. - Rund um den LPI, welcher derzeit als eine der „Logistikgrößen“ schlechthin behandelt wird, sollen auch noch weitere Kennzahlen in Betracht gezogen werden. Somit soll ein einheitliches, (international) anerkanntes Kennzahlensystem der Disziplin Logistik geschaffen werden. Dies kann einerseits darauf beruhen, dass bereits bestehende Kennzahlen in ein Kennzahlenbündel aufgenommen werden. Andererseits gibt es durchaus auch Auswertungsbedarfe, welche derzeit noch nicht gedeckt werden. Hierfür könnten neue Logistikkennzahlen entwickelt werden. Des Weiteren soll ein LIO (Logistik Index Österreich) entwickelt werden, welcher für alle Stakeholder Gültigkeit hat und sich aus mehreren (zu definierenden) Elementen zusammensetzt. Hierfür ist das Global-Flow-Konzept (Zusammenwirken von „trade, finance, people and data connect“) vom MGI mitzubinden. (Mehr Infos dazu http://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/wirtschaftspolitik/beste-weltweite-vernetzung-deutschland-ist-der-sieger-der-globalisierung-12902850.html)	X

Logistik-09	Erstellung einer Innovations-Roadmap – Abgestimmter Innovationsrahmen	VISION: Durch gemeinsame Klarheit und einer langfristigen Orientierung und Abstimmung im Land mit der EU steigen Innovationskraft und Innovationseffizienz maßgeblich. Neue Geschäftsmodelle und adaptive Prozesse sind Teil der österreichischen Wirtschaftskompetenz. - Abgestimmter Innovationsrahmen - Es gibt einen lang- und mittelfristigen Innovationsrahmen, dessen Wirkung outputorientiert nach praxis- und forscherspezifischen Effekten evaluiert und bewertet wird. - Abstimmung der österr. Roadmap mit der der EU (z.B. ALICE) - Klarheit über Ziele von Förderungsprogrammen komplementär zu EU-Förder- und Landesförderprogrammen (aufbauend oder komplementäre Zielsetzung) - Forcierung des Verlader-Inputs	X	
Logistik-10	Erstellung einer Innovations-Roadmap – Prozesskompetenz	VISION: Durch gemeinsame Klarheit und eine langfristige Orientierung und Abstimmung im Land mit der EU steigen Innovationskraft und Innovationseffizienz maßgeblich. Neue Geschäftsmodelle und adaptive Prozesse sind Teil der österreichischen Wirtschaftskompetenz. - Prozesskompetenz: Förderung von Geschäfts- & Prozesskompetenz zur Forcierung von Innovation und neuen Geschäftsmodellen als Teil der Innovations-Roadmap.	X	
Logistik-11	Forcierung von ITS	VISION: Effizienzsteigerung in der Disziplin Logistik - Forcierung von intelligenten Transportsystemen: ITS führen zu einer Effizienzsteigerung von bestehenden und neuen Verkehrsinfrastrukturen. Zudem werden mit ITS die Möglichkeiten für multimodale Verkehre gefördert und die Möglichkeiten externer Effekte reduziert. Zur erfolgreichen Umsetzung der trimodalen Lösungen muss ein integriertes Informationssystem funktionieren, um durchgehende Statusmeldungen des Transportflows zu gewährleisten. Insellösungen sind in Hinblick auf internationale Verkehre zu vermeiden.	X	
Logistik-12	Erhöhung der Akzeptanz von ITS in der Öffentlichkeit	VISION: Effizienzsteigerung in der Disziplin Logistik - Es muss gelingen, den individuellen Nutzen von ITS auf den Einzelnen bzw. auf ein einzelnes Unternehmen herunter zu brechen. Erst wenn der individuelle Nutzen erkennbar ist, kann eine breite Akzeptanz von ITS erreicht werden. Die Bundesregierung soll sich dafür einsetzen, dass ein individueller Nutzen von ITS-Lösungen ermittelt wird und eine entsprechende Bewusstseinsbildung vorantreiben.	X	
Logistik-13	Intelligente Transport Systeme - Datenschutz sicherstellen	VISION: Effizienzsteigerung in der Disziplin Logistik - Die für ITS-Anwendungen erfassten bzw. zur Verfügung gestellten Daten müssen eine vollkommene Anonymität des Fahrzeughalters garantieren. Keinesfalls dürfen Transportwege gespeichert werden, die einen Rückschluss auf das Transportunternehmen oder dessen Auftraggeber liefern könnten.		
Logistik-14	Operative Erstmaßnahmen	Maßnahmenplan zur Erreichung Maßnahmen → Operative Themen, welche rasch in Angriff genommen werden müssen: - Logistikkampagne „Disziplin Logistik“ starten - Logistikbeirat nominieren - Projektgruppe für die Gestaltung des Masterplans für Logistik-Hubs nominieren - Projektgruppe für die Einführung der Logistikplattform nominieren. - Projektgruppe zur Weiterführung aller Maßnahmen nominieren. - Feststellung und Konkretisierung der effizienzsteigernden Vorschriften für alle Verkehrsträger sowie intermodal (inkl. Transport-Sicherheit) mit anschließender Regelung dieser Vorschriften. - Abschaffung der zwingenden Solidarnhaftung bei steuerbefreiten innergemeinschaftlichen Anschlusslieferungen - Anhebung der Pyhrn-Schoberachse zum Status TEN-Kernnetz - Verlängerung der Breitspurbahn in den Raum Wien	X	
Logistik-15	Revision des österreichischen Postleitzahlensystems	Das aktuelle österreichische Postleitzahlensystem ist im Wesentlichen zu grobmaschig und erschwert manchen Logistikdienstleistern die rasche Sortierung und Zustellung von Sendungen. Vorbild kann z.B. das niederländische System sein, das aus vier Ziffern und zwei Buchstaben besteht. Bei der Änderung des österreichischen Postleitzahlensystems ist eine Vorsortierung der Sendungen unter Optimierung der Zustellrouten möglich. Fahrtstrecken werden minimiert und damit könnte der Schadstoffausstoß reduziert werden.		

Logistik-16	Berücksichtigung verkehrlicher Auswirkungen bei Raum- und Standortplanung	VISION: Im Jahr 2020 sind Entscheidungsträger (Verkehrspolitik, IS-Betreiber, Wirtschaftsunternehmen) in der Lage, mit Hilfe räumlich-referenzierter Informationen Betriebsstandorte in Österreich transparent zu analysieren, deren verkehrliche Wirkung abzuschätzen, zu planen und aktiv zu gestalten. - bestBIZ.at – Best Locations for Doing Business in Austria (URL ist verfügbar) Projektplanung a) Vorgelagerte Machbarkeitsstudie Überprüfung der Hypothesen, Ableitung von Kriterien, Internationale Best Practice, Projektplanung b) Entwicklung einer Plattform auf Basis von GIP.at, die alle vorhandenen logistik- und standortrelevanten GEO-Daten sammelt (Infrastruktur aller Verkehrsträger, Wege und Knoten, deren Kapazitäten, Engpässe und Belastungen, Ausbaupläne mit Realisierungszeiten, Arbeitskräfte-Verfügbarkeit und deren Mobilität, Synergiepotenziale für Personen und Güterverkehr, verfügbare Betriebsgrundstücke mit deren Bauklassen, etc.) c) Entwicklung eines Expertensystems, das auf Grund von Anforderungsprofilen optimale Standorte identifiziert, ein Ranking vornimmt und Empfehlungen abgibt (d) Begleitende, noch zu definierende Maßnahmen in der Gemeindefinanzierung (zB.: in Form eines interkommunalen Finanzausgleichs,....). - Interdisziplinäres Projektkonsortium (Logistik, Raumplanung, OR, IT,...) - Partizipativer Stakeholderprozess (bmvt, Länder, Betriebsanstellungsgesellschaften, Gemeinden, Sozialpartner, (Verkehrs-)Wirtschaft, ...). Maßnahme dient als unterstützend, nicht als verhängend.	X	
Logistik-17	Rasche Umsetzung Single European Sky	VISION: Verbesserung der Effizienz der Luftfahrt in Europa Schnellere Umsetzung des Single European Sky (SES) - Ziel von SES ist es, einen gemeinsamen europäischen Luftraum unabhängig von Staatsgrenzen zu schaffen, der sich ausschließlich an betrieblichen Erfordernissen orientiert und so zu einem sicheren, effizienten und wirtschaftlichen Ablauf des Flugverkehrs beiträgt. Es geht dabei um die Flugsicherung in Europa. Kernstück ist dabei die Bildung von grenzübergreifenden Luftraumblocks („Functional Airspace Blocks“). Der Flugverkehr über Europa soll dadurch deutlich effizienter und umweltschonender werden. - Die Forderung der Luftfahrtunternehmen ist auf eine schnellere Umsetzung gerichtet. Die Europäische Kommission geht davon aus, dass aufgrund der Zerstückelung des Luftraums durchschnittlich jeder Flug 49 km länger als unbedingt notwendig ist. Dies allein schafft ein großes Einsparungspotential (ca. -12%) beim Ausstoß von CO2.		
Logistik-18	Verbesserte multimodale Anbindung der Flughäfen	VISION: Sicherung der Rolle des Flughafens Wien-Schwechat als internationales Luftverkehrsdrehkreuz sowie Sicherung der heimischen Regionalflughäfen. - Anbindung vor allem an das hochrangige Schienennetz (z.B. Anbindung des Flughafens Wien-Schwechat an Bratislava per Schiene, Anbindung Flughafen Linz an Westbahn), - Wien als Logistikhub im transeuropäischen Netz etablieren.	X	
Logistik-19	Transparenz in air-cargo schaffen	VISION: Nutzenbringende nachhaltige Einbindung des Verkehrsträgers air-cargo - Derzeit gibt es wenig Transparenz über das Verkehrsaufkommen im Bereich air-cargo. Seitens der Wirtschaft gibt es wenig Wissen über die Art von Gütern, die sich für einen Lufttransport eignen. - Eine ausgewählte Gruppe aus Experten im Bereich air-cargo soll Transparenz schaffen, indem alle Mengengerüste und wichtigen Informationen im air-cargo-Bereich aufgearbeitet und publiziert werden (zB.: auf der Logistikplattform).	X	X
Logistik-20	3. Piste/Flughafen Wien	VISION: Sicherung der Rolle des Flughafens Wien-Schwechat als internationales Luftverkehrs-Drehkreuz. - Ermöglichung des bedarfsorientierten Ausbaus der 3. Piste/Flughafen Wien-Schwechat	X	