5. Umsetzungsmaßnahmen des Masterplan Urbane Logistik

A. HANDLUNGSFELD – TRANSPORTMITTEL UND VERKEHRSTRÄGER

Wien bietet für die urbane Logistik eine breite Palette an Infrastrukturen für unterschiedlichste Verkehrsträger. Egal ob zu Land, Luft oder Wasser: mit dem Hafen Wien, dem internationalen Flughafen Wien in Schwechat und dem hochrangigen Straßen- und Schienennetz ist die Stadt bereits bestens in das nationale und internationale Verkehrsnetz integriert und ein wichtiger Knoten im transeuropäischen Verkehrsnetz (TEN). Angesichts der steigenden Umweltbelastungen aus dem Verkehrs- und damit auch Logistiksektor in Verbindung mit dem anhaltenden Bevölkerungswachstum steht Wien vor der Herausforderung, die Logistiksysteme der Stadt effizienter und effektiver mit dem Fokus auf Nachhaltigkeit zu programmieren. Zur Erreichung der Klimaneutralität müssen daher Transformationsprozesse der „Gefäße" der Logistik – der unterschiedlichen Transportmittel und Verkehrsträger – stattfinden. Diese sollen zukünftig nach dem Modell der „Drei Vs" gedacht werden: Logistik soll so organisiert werden, dass nichtzwingend erforderliche Verkehre vermieden werden. Die verbleibenden Logistikverkehre werden auf nachhaltigere Transportansätze verlagert, die restlichen Logistikverkehre in der Stadt Wien im Sinne der Umweltverträglichkeit verbessert.

Besonderes Augenmerk im Masterplan erfordern diese Transportmittel der Logistikbranche, welche sich im Spannungsfeld von technologischem Wandel und hohem Kostendruck befinden. In der Stadt Wien wird der motorisierte Straßengüterverkehr als Verkehrsart mit dem höchsten Handlungs- und Regulierungsbedarfs angesehen, um die Klima- und Mobilitätsziele zu erreichen. Dieser Sektor bildet daher einen Schwerpunkt des Masterplans Urbane Logistik.



© Stadt Wien/Gerd Götzenbrucker

HEBEL A1 – EVALUIERUNG VON ZERO-EMISSION-ZONEN (ZEZ) FÜR DEN WIRTSCHAFTSVERKEHR

Worum geht's? Der Logistikverkehr auf den Straßen Wiens verursacht erhebliche CO_2-Emissionen und trägt maßgeblich zum Verkehrsaufkommen in der Stadt bei. Um eine weitgehende CO_2-Neutralität in der Logistik zu erreichen, sind ordnungspolitische Maßnahmen erforderlich, welche den Transformationsprozess effektiv vorantreiben. Die Stadt Wien prüft hierzu Zero-Emission-Zonen (ZEZ) als entscheidenden Hebel für einen klimaneutralen Wirtschaftsverkehr. In diesen Zone wird ausschließlich lokal emissionsfreien Fahrzeugen des Wirtschaftsverkehrs die Zufahrt erlaubt sein. Dadurch sollen sowohl die Luftqualität als auch die Lebensqualität der Wiener*innen nachhaltig verbessert werden.

So geht's! Die Stadt Wien setzt sich für die erforderlichen Anpassungen auf bundesgesetzlicher Ebene ein, um Zero-Emission-Zone (ZEZ) im Stadtgebiet umsetzen zu können. Eine enge Zusammenarbeit mit lokalen und regionalen Wirtschaftstreibenden sowie eine wissenschaftliche Begleitung sollen den Übergang unterstützen. Sobald gesetzliche Grundlagen zur Erprobung von ZEZs vorliegen, sollen Pilotgebiete geprüft werden.

Wichtige Aspekte für eine nachhaltige Implementierung:

- **Rechtliche Rahmenbedingungen:** Die Realisierung von Zero-Emission-Zonen in Wien setzt gesetzliche Anpassungen auf Bundesebene voraus. Die Stadt Wien setzt sich daher für die notwendigen Novellierungen der Straßenverkehrsordnung (StVO) beziehungsweise des Immissionsschutzgesetzes-Luft (IG-L) beim Bund ein, um eine rechtliche Grundlage für die Einführung einer ZEZ zu schaffen.

- **Standortsicherung, Übergangsfristen und Ausnahmen:** Unternehmen erhalten ausreichend Vorlaufzeit, ihre Fahrzeugflotten entsprechend umzustellen. Übergangsfristen und erforderliche Ausnahmen werden dabei berücksichtigt und abgestimmt. Ergänzende Maßnahmen, wie der Ausbau der E-Ladeinfrastruktur für den Wirtschaftsverkehr, unterstützen die erfolgreiche Implementierung (siehe B1).

- **Bezirkslogistikkonzepte:** Bis 2028 wird in Kooperation mit der Wirtschaftskammer Wien ein Bezirkslogistikkonzept für den 1. Bezirk entwickelt. Dieses soll als Planungsgrundlage dienen.

- **Wissenschaftliche Begleitung:** Erkenntnisse aus der Wissenschaft (wie das Projekt FAMOUS (siehe C3)) liefern wertvolle Grundlagen für die Planung und begleiten die praktische Umsetzung der Zero-Emission-Zonen.

- **Lokale und regionale Kooperation:** Eine Kooperation mit der Wirtschaftskammer Wien stellt einen Hebel für die Akzeptanz der Maßnahme sicher. Durch die Einbettung der Maßnahme in die Plattform "Logistik 2030+" (siehe C3) wird das Vorhaben zudem über die Stadtgrenzen hinaus verankert und die Vorbereitung nachhaltiger, regionaler Logistiklösungen angeregt.

HEBEL A2 – FÖRDERUNG VON ALTERNATIVEN ZUSTELLFAHRZEUGEN IN WIEN

Worum geht's? Die letzte Meile im Lieferverkehr wird derzeit hauptsächlich von benzin- und dieselbetriebenen Kleintransportern bis 3,5 Tonnen Gesamtgewicht bewältigt, welche zu hohen Emissionen und Verkehrsbelastungen in Wien beitragen. Die Stadt Wien strebt daher an, den Fahrzeugeinsatz in der Logistik auf der letzten Meile mit umweltfreundlicheren, leiseren und flächeneffizienteren Fahrzeugen zu forcieren, indem sie für bestimmte – v. a. innerstädtische Anwendungsfälle in der Feinverteilung – den Einsatz alternativer Zustellfahrzeuge wie beispielsweise (E)-Lastenräder oder funktional vergleichbare, platzsparender Fahrzeugkonzepte – ermöglicht und fördert.



© Stadt Wien/Christian Fürthner

So geht's! Umsetzungsschritte für den vermehrten Einsatz alternativer Zustellfahrzeuge: Innovationsräume für Pilotprojekte in Form von Testfeldern („Living Labs") werden unterstützt, um den Einsatz alternativer, besser für den urbanen Raum geeigneter Zustellfahrzeuge zu erproben und zu evaluieren. Die Potenziale verschiedener, alternativer Zustellfahrzeuge als geräuscharme, CO_2-freie und flexible Verkehrslösung für die Güterfeinverteilung und Dienstleistungsfahrten auf der letzten Meile sollen damit zukünftig stärker zum Tragen kommen. Die Erfassung von räumlichen und verkehrlichen Konflikten im Straßenraum – insbesondere mit nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmer*innen – dient dabei der Identifizierung rechtlicher Anpassungsbedarfe, um ein konfliktfreies und sicheres Miteinander zwischen allen Verkehrsteilnehmer*innen sicherzustellen. Notwendige Änderungen von Bundesgesetzen werden aktiv eingefordert. Eine bessere Aufklärung über geltende Regelungen und mögliche Folgen problematischen Verhaltens sollen Konflikte auf Verkehrsflächen reduzieren. Die Stadt Wien bleibt zudem weiterhin engagiert, den Einsatz von alternativen Zustellfahrzeugen in Wien voranzutreiben.

Wichtige Aspekte für die Etablierung alternativer Zustellfahrzeuge und Verkehrsmanagements:

- **Automatisierte Zustellfahrzeuge:** Initiativen zur Automatisierung in der Logistik werden begrüßt. Automatisierte, unbemannte Zustellfahrzeuge wie Lieferroboter auf den Gehsteigen und Radwegen werden seitens der Stadt Wien jedoch nicht unterstützt.

- **Öffentlicher Raum:** Der öffentliche Raum, wie Parks, Straßen oder Plätze, ist in erster Linie für den Menschen gedacht und für alle Personen zugänglich. Die Nutzung des öffentlichen Raums für Logistikzwecke muss daher auf das notwendige, praktikable Minimum beschränkt werden. Abstell- und Manipulationsflächen sollen daher grundsätzlich auf privaten und halböffentlichen Flächen, die zwar öffentlich zugänglich sind, aber Zugangsregeln unterliegen können (wie Bahnhöfe oder Gemeindebauten) realisiert werden.

- **Güterlogistik per Wasserwege:** Die Stadt Wien untersucht die Machbarkeit von Logistikkonzepten auf den Wasserwegen der Donau und des Donaukanals, welche zukünftig mit lokal-emissionsfreien oder hybriden Binnenschiffen abgewickelt werden könnte. Damit soll der Großraum Wien über die vorhandene Infrastruktur der Donau sowohl lokal als auch überregional umweltfreundlich verbunden werden.

HEBEL A1 – EVALUIERUNG VON ZERO-EMISSION-ZONEN (ZEZ) FÜR DEN WIRTSCHAFTSVERKEHR

Worum geht's? Der Logistikverkehr auf den Straßen Wiens verursacht erhebliche CO_2-Emissionen und trägt maßgeblich zum Verkehrsaufkommen in der Stadt bei. Um eine weitgehende CO_2-Neutralität in der Logistik zu erreichen, sind ordnungspolitische Maßnahmen erforderlich, welche den Transformationsprozess effektiv vorantreiben. Die Stadt Wien prüft hierzu Zero-Emission-Zonen (ZEZ) als entscheidenden Hebel für einen klimaneutralen Wirtschaftsverkehr. In diesen Zone wird ausschließlich lokal emissionsfreien Fahrzeugen des Wirtschaftsverkehrs die Zufahrt erlaubt sein. Dadurch sollen sowohl die Luftqualität als auch die Lebensqualität der Wiener*innen nachhaltig verbessert werden.

So geht's! Die Stadt Wien setzt sich für die erforderlichen Anpassungen auf bundesgesetzlicher Ebene ein, um Zero-Emission-Zone (ZEZ) im Stadtgebiet umsetzen zu können. Eine enge Zusammenarbeit mit lokalen und regionalen Wirtschaftstreibenden sowie eine wissenschaftliche Begleitung sollen den Übergang unterstützen. Sobald gesetzliche Grundlagen zur Erprobung von ZEZs vorliegen, sollen Pilotgebiete geprüft werden.

Wichtige Aspekte für eine nachhaltige Implementierung:

- **Rechtliche Rahmenbedingungen:** Die Realisierung von Zero-Emission-Zonen in Wien setzt gesetzliche Anpassungen auf Bundesebene voraus. Die Stadt Wien setzt sich daher für die notwendigen Novellierungen der Straßenverkehrsordnung (StVO) beziehungsweise des Immissionsschutzgesetzes-Luft (IG-L) beim Bund ein, um eine rechtliche Grundlage für die Einführung einer ZEZ zu schaffen.

- **Standortsicherung, Übergangsfristen und Ausnahmen:** Unternehmen erhalten ausreichend Vorlaufzeit, ihre Fahrzeugflotten entsprechend umzustellen. Übergangsfristen und erforderliche Ausnahmen werden dabei berücksichtigt und abgestimmt. Ergänzende Maßnahmen, wie der Ausbau der E-Ladeinfrastruktur für den Wirtschaftsverkehr, unterstützen die erfolgreiche Implementierung (siehe B1).

- **Bezirkslogistikkonzepte:** Bis 2028 wird in Kooperation mit der Wirtschaftskammer Wien ein Bezirkslogistikkonzept für den 1. Bezirk entwickelt. Dieses soll als Planungsgrundlage dienen.

- **Wissenschaftliche Begleitung:** Erkenntnisse aus der Wissenschaft (wie das Projekt FAMOUS (siehe C3)) liefern wertvolle Grundlagen für die Planung und begleiten die praktische Umsetzung der Zero-Emission-Zonen.

- **Lokale und regionale Kooperation:** Eine Kooperation mit der Wirtschaftskammer Wien stellt einen Hebel für die Akzeptanz der Maßnahme sicher. Durch die Einbettung der Maßnahme in die Plattform "Logistik 2030+" (siehe C3) wird das Vorhaben zudem über die Stadtgrenzen hinaus verankert und die Vorbereitung nachhaltiger, regionaler Logistiklösungen angeregt.

HEBEL A2 – FÖRDERUNG VON ALTERNATIVEN ZUSTELLFAHRZEUGEN IN WIEN

Worum geht's? Die letzte Meile im Lieferverkehr wird derzeit hauptsächlich von benzin- und dieselbetriebenen Kleintransportern bis 3,5 Tonnen Gesamtgewicht bewältigt, welche zu hohen Emissionen und Verkehrsbelastungen in Wien beitragen. Die Stadt Wien strebt daher an, den Fahrzeugeinsatz in der Logistik auf der letzten Meile mit umweltfreundlicheren, leiseren und flächeneffizienteren Fahrzeugen zu forcieren, indem sie für bestimmte – v. a. innerstädtische Anwendungsfälle in der Feinverteilung – den Einsatz alternativer Zustellfahrzeuge wie beispielsweise (E)-Lastenräder oder funktional vergleichbare, platzsparender Fahrzeugkonzepte – ermöglicht und fördert.

HEBEL A3 – VERBESSERUNG DER WISSENS- UND DATENBASIS DER STADT WIEN ZU LOGISTIKVERKEHREN

Worum geht's? Fundiertes Wissen über Logistikprozesse ist essenziell für die Optimierung der urbanen Logistiksysteme und Grundlage für eine evidenzbasierte Entscheidungsfindung innerhalb der Stadt Wien. Um dies zu erreichen, intensiviert die Stadt Wien zukünftig die Bemühungen, die Daten- und Wissenslage innerhalb der Stadtregion zu Güterströmen zu verbessern. Eine erweiterte Informationsgrundlage zu den Güterströmen in Wien schafft zudem zusätzliche Möglichkeiten für ein effektiveres Verkehrsmanagement auf der letzten Logistikmeile, etwa durch die Optimierung von Lieferzeitfenstern.

So geht's! Umsetzung einer verbesserten Logistik-Datenerfassung und -nutzung: Die neue Koordinationsstelle für Logistik in der Stadt Wien (siehe Hebel C1) prüft in Zusammenarbeit den relevanten Dienststellen und Unternehmen der Stadt Wien sowie Interessensverbänden und der Wissenschaft die Möglichkeiten bestehende Datenquellen bestmöglich miteinander zu verknüpfen. Auf EU- und Bundesebene wird sich die Stadt Wien für eine bessere Datenlage zu Logistikströmen bzw. zur Schaffung rechtlicher, regulativer Grundlagen zur Datenerhebung, die für alle Logistikanbieter*innen gelten, einsetzen. Das Thema Datenschutz muss dabei immer gewahrt bleiben und betriebliche Interessen der Wirtschaftsakteur*innen gebührend berücksichtigt werden.

Wichtige Aspekte für eine nachhaltige Implementierung:

- **Kommunikation**: Eine frühzeitige Einbindung relevanter Stakeholder*innen sowie eine Einladung zum transparenten Datenaustausch bei gleichzeitiger Bereitstellung von Ergebnissen macht deutlich, dass von diesem Prozess nicht nur die öffentliche Hand profitiert, sondern auch ein Wissensgewinn für die Logistiktreibenden der Stadtregion entsteht. Ein vertrauensvoller und kooperativer Prozess zwischen öffentlicher Hand und Wirtschaftsakteur*innen ist dabei die oberste Prämisse.

- **Kooperation auf Augenhöhe**: Durch die gemeinsame Identifikation von Datenbedarfen, die Definition von Datenstandards und die laufende Aktualisierung der Datengrundlagen soll jedenfalls ein gegenseitiger Mehrwert für alle privaten und öffentlichen Beteiligten entstehen und somit Anreize zur Mitwirkung gesetzt werden.

- **Digitale Technologien**: Bei der systematischen Erhebung und Strukturierung von Daten sollen sowohl neue digitale Technologien eingesetzt als auch neue Datenpotenziale sowie zukünftige Möglichkeiten der Datenerhebung durch digitale Technologien geprüft werden.



© Stadt Wien/Christian Fürthner

B. HANDLUNGSFELD – INFRASTRUKTUR

Eine leistungsfähige und moderne Infrastruktur ist das Fundament eines effizienten Logistikverkehrs. Sie ermöglicht den reibungslosen Transport von Waren und Dienstleistungen und bietet damit die Basis für die wirtschaftliche Dynamik in Wien.

Wie wird Wirtschaftsverkehrsinfrastruktur definiert?

Unter Wirtschaftsverkehrsinfrastruktur werden alle physischen, organisatorischen und digitalen Strukturen verstanden, die den Transport von Waren und Dienstleistungen ermöglichen. Dazu gehören Straßen und Schienenwege, aber auch Güterumschlagsplätze wie Terminals oder Lade- und Entladezonen. Auch die digitale Infrastruktur, die zur Planung, Steuerung und Optimierung der Verkehrsströme genutzt wird, ist für eine nachhaltige Logistik unverzichtbar[5].

Das kontinuierlich steigende Verkehrsaufkommen im Logistiksektor[6] stellt eine wachsende Herausforderung dar, die effektive Lösungsansätze erfordert. Besonders der signifikante Zuwachs an Paketzustellungen in Wien innerhalb weniger Jahre[7] induziert ein steigendes Verkehrsaufkommen, Staus sowie Umweltbelastungen durch CO_2-, Schadstoff- und Lärmemissionen. Angesichts des bisher anhaltenden Trends zum Online-Handel ist hierbei keine Trendwende in Sicht und untermauert folglich die Dringlichkeit, vorhandene infrastrukturelle Kapazitäten zu überprüfen und zukunftsfit zu machen. Dem damit ebenso einhergehenden, wachsenden Druck auf den öffentlichen Raum in Wien muss entschieden begegnet werden.

---

[5] nach BVL – Bundesvereinigung Logistik e.V. (Hrsg.) (2019): Logistik als Wissenschaft: Disziplin mit Zukunftsperspektive. Springer Verlag

[6] VCÖ (2023): Factsheet, Effiziente City-Logistik zum Standard machen (abgerufen am 28.05.2025, URL: https://vcoe.at/publikationen/vcoe-factsheets/detail/effiziente-city-logistik-zum-standard-machen#anker_quellen_1)

[7] WKO (2024): KEP-Branchenreport 2024



© Stadt Wien/Gerd Götzenbrucker

HEBEL B1 – AUSBAU UND VERDICHTUNG DER LADEINFRASTRUKTUR FÜR DEN WIRTSCHAFTSVERKEHR

Worum geht's? Zur Förderung und Attraktivierung der E-Mobilität wurden ab 2017 bis Ende 2024 auf öffentlichem Gut der Stadt Wien rund 2.200 Normalladepunkte und 20 Schnellladepunkte durch die Konzessionsnehmer*in, der Wien Energie GmbH errichtet und in Betrieb genommen. Der bedarfsgerechte, barrierefreie und weitere Ausbau von öffentlicher Ladeinfrastruktur wird durch die Stadt Wien kontinuierlich weiterverfolgt und umgesetzt. Zusätzlich dazu sind in Wien weitere knapp 2.033 (Stand Jänner 2025) öffentlich zugängliche Ladepunkte verfügbar, diese befinden sich auf öffentlich zugänglichem Privatgrund (öffentliche Garagen, Supermarkparkplätze, Park &Ride-Anlagen, etc.) und sind somit gänzlich im Zuständigkeitsbereich der jeweiligen Betreiber*innen. Um für die zwingend notwendige Umstellung der Fuhrparks im Logistikverkehr von fossilen auf alternative, lokal emissionsfreie Antriebe nachhaltigere Rahmenbedingungen zu schaffen, muss die Ladeinfrastruktur besonders auch für den Wirtschaftsverkehr weiter ausgebaut werden.

So geht's! Das Ziel ist durch die ausreichende, stadtweite Verfügbarkeit von Ladeinfrastruktur – auch für Logistikdienstleister*innen – eine Grundversorgung zu schaffen, welche beim Übergang von fossilen zu emissionsfreien Antrieben in der Logistik und der damit verbundenen Flottenumstellung auf E-Fahrzeuge mit entsprechenden Rahmenbedingungen unterstützen. Zu den positiven Nebeneffekten zählt für die Logistik, dass Ladestations-Suchzeiten minimiert werden und die logistische Tourenplanungs- und Zustelleffizienz weiter gesteigert werden kann. Ein stetiger technologischer Fortschritt im Bereich der Batterietechnologien und sich daraus ergebende steigende Fahrzeugreichweiten versprechen die Antriebswende zu unterstützen.

Umsetzungsschritte zur Elektrifizierung der Logistik:

- **„Umsetzungsprogramm Elektromobilität":** Im Rahmen des Programmes wurde das Dokument „Stadt am Strom(e) – der Wiener Weg zur Elektromobilität" erstellt, welches die Grundlage für die Planung und den bedarfsorientierten Ausbau der Ladeinfrastruktur in Wien darstellt. Aufbauend auf der Erhebung zum Ladeinfrastrukturbedarf erfolgt ein stadtweiter, evidenzbasierter und kontinuierlicher Ausbau von Ladepunkten in Wien.

- **Unterstützung von KMUs:** Für kleine und mittlere Unternehmen ohne eigenes Betriebsgelände stellt die Umstellung ihrer Flotten eine besondere Herausforderung dar. Ausgewählte Ladezonen im öffentlichen Raum mit nachweisbarem Bedarf an E-Lade-Möglichkeiten werden deshalb pilothaft an einzelnen Standorten mit E-Ladestationen ausgestattet, um Erfahrungen mit diesem Konzept zu sammeln.

- **Nachtladen auf Supermarkt-Parkplätzen:** Gemeinsam mit der Wirtschaftskammer Wien sollen Möglichkeiten einer Nutzung von über Nacht ungenutzten Parkflächen (z. B. Supermarktparkplätze) für das Laden von Logistik-Fahrzeugen sondiert werden.

- **Wichtige Aspekte:** Fokus auf private und halböffentliche Ladeinfrastruktur: Aufgrund des bereits ohnehin hohen Nutzungsdruckes auf den begrenzten, öffentlichen Raum in Wien soll der Ladeinfrastrukturausbau primär auf privaten und halböffentlichen Flächen erfolgen. Fahrzeuge der Klassen N2 und N3 (schwere Nutzfahrzeuge) sollen möglichst über privat bereitgestellte Ladeinfrastruktur geladen werden. Die Stadt Wien prüft jedoch mögliche einzelne halböffentliche Standorte. Fahrzeuge der Klasse N1 (leichte Nutzfahrzeuge) sollen auch auf öffentlich bereitgestellten Ladestationen und Ladehubs laden können, solange noch keine anderen Lademöglichkeiten bestehen.

- **Kein Ausbau von Mega-Watt-Ladestationen in Wien:** Die Stadt Wien plant keinen Ausbau von Mega-Watt-Ladeinfrastruktur für Schwerlastfahrzeuge im Gemeinde- und Landesstraßennetz. Solche Ladestationen bleiben dem hochrangigen Autobahnnetz der ASFINAG vorbehalten.

HEBEL B2 – ZUKUNFTSORIENTIERTE GÜTERVERKEHRSINFRASTRUKTUR – ERHALT, AUSBAU UND OPTIMIERUNG VON TERMINALS, SCHIENENVERKEHR UND BINNENSCHIFFFAHRT

Worum geht's? Teil der urbanen Logistik sind neben der Logistik innerhalb der Stadt auch die Wirtschaftsströme von und nach Wien, die in ihrer stadtregionalen Bedeutung zunehmen. Wien liegt an zwei der neuen Korridore des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V). Im Vergleich zum herkömmlichen Straßengüterverkehr bieten Schienen- und Wasserwege deutlich nachhaltigere Infrastrukturlösungen für die Logistik. Sie verursachen nicht nur erheblich weniger Emissionen, sondern tragen auch zur Entlastung der stark beanspruchten Straßeninfrastruktur bei. Ein Güterzug stößt potenziell etwa 39-mal weniger CO_2 aus, braucht nur ein Drittel der Verkehrsfläche und legt bei gleichem Energieverbrauch die vierfache Strecke eines LKW pro Tonnenkilometer zurück[8]. Gleichzeitig bietet die Binnenschifffahrt auf der Donau als eine der wichtigsten Wasserstraßen Europas eine weitere, umweltfreundliche Transportalternative zum LKW, deren Energieverbrauch um bis zu 75 % niedriger ist als vergleichbare LKW-Fahrten[9]. Lokal emissionsfreie oder hybrid betriebene Binnenschiffe könnten zudem neuartige städtische Logistikkonzepte ermöglichen. Mögliche Anwendungsbereiche finden sich in der Paketzustellung als schwimmende Hubs oder in der Abfall-, Recycling- oder Baustellenlogistik wieder. Angesichts wachsender Güterverkehrsströme ist es daher unerlässlich, die bestehende Schienen-, Wasser- und Terminalinfrastruktur in Wien als Alternative zum Straßentransport zu erhalten, gezielt auszubauen und stärker zu nutzen.

So geht's! Die Stadt Wien setzt auf eine Kombination aus Instandhaltungsmaßnahmen, Kapazitätserweiterungen und technologischen als auch organisatorischen Innovationen, um eine zukunftssichere Logistikinfrastruktur zu schaffen. Durch enge Kooperation mit relevanten Stakeholder*innen wie dem Hafen Wien, den ÖBB und Logistikdienstleister*innen soll die Schienen- und Terminalinfrastruktur zum Rückgrat des Langstreckengüterverkehrs werden und die internationale wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Stadt stärken. Wien sieht sich dabei als zentraler Knotenpunkt im europäischen Güterverkehr und leistet einen wichtigen Beitrag zur Abwicklung von Quell-, Ziel- und Transitverkehren auf der Schiene. Das Ziel der Stadt Wien ist es daher, den Güterverkehr von der Straße auf die Schiene und die Binnenschifffahrt zu verlagern und die Nutzung der bestehenden Schienen- und Wasserinfrastruktur zu optimieren. Mittelfristig soll die Schiene für Wirtschaftstreibende in Wien die erste Wahl im Bereich der Langstreckenlogistik sein. Parallel dazu müssen Verkehrsanbindungen an Terminalstandorte erhalten und angepasst werden, um die Leistungsfähigkeit der Umschlagsinfrastruktur sicherzustellen.

Umsetzungsschritte:

- **Ausbau von Zulaufstrecken im Schienengüterverkehr:** Optimierung und Ausbau wichtiger Güterverkehrsachsen gemäß „Zielnetz2040+"[10] der ÖBB/BMIMI…, darunter (z.B.):

  > Ausbau der Ostbahn zwischen Hauptbahnhof und Flughafen Wien
  > Optimierung des „Zulaufs Süd" zwischen Wien Zentralverschiebebahnhof und Achau
  > Verlängerung bzw. Ertüchtigung der Donauuferbahn zwischen Wien Heiligenstadt und Praterkai unter Berücksichtigung der Hafenanbindung
  > Ausbau der Verbindung Simmering – Süßenbrunn mit einer viergleisigen Ostbahnbrücke

- **Förderung von Anschlussbahnen:** Die Stadt Wien setzt sich für den Erhalt und die Nutzung bestehender Anschlussgleise sowie den Neubau zusätzlicher Gleisanschlüsse im Wirtschaftsstandort Wien ein. Dabei werden auch Förderungsmittel des Bundes in Anspruch genommen.

---

[8] Wirtschaftskammer Österreich (2023): Schienengüterverkehr – Güter-Transport in Österreich: ÖBB und österreichische private Bahnen auf einen Blick.
URL: https://www.wko.at/oe/transport-verkehr/schienenbahnen/schienengueterverkehr (Aufgerufen am 21.05.2024)

[9] Hofbauer & Putz (2020): External Costs in Inland Waterway Transport: An Analysis of External Cost Categories and Calculation Methods; MDPI, FH Steyr

[10] Stand April 2025



- **Modernisierung des Hafen Wiens:** Der Einsatz fortschrittlicher Umschlagtechnologien, effizienter Lagerverwaltungssysteme, die Vorbereitung des geplanten Ausbaus des Terminals Freudenau und eine fortschreitende Digitalisierung zur Erweiterung der Kapazitäten stärken sowohl die Position des Hafens als trimodales Terminal als auch die Nutzung der Wasserwege für den Gütertransport.

- **Ausbau von Landstromanlagen:** Die Erweiterung der Landstromversorgung für die Binnenschifffahrt sowie die Schaffung von Möglichkeiten zur verpflichtenden Nutzung der umweltschonenderen Stromversorgung sichert die Nachhaltigkeit in der Schifffahrt.

- **S1-Erweiterung:** Der Bund setzt den Lückenschluss der S1 gemäß Bundesstraßengesetz um.

Wichtige Aspekte:

- **Kooperative Planung:** Eine zukünftig noch intensivere Zusammenarbeit zwischen Stadt Wien, Hafen Wien, ÖBB und weiteren Stakeholder*innen im Bereich Güterverkehr sichern die Umsetzung der Maßnahmen.

- **Integrierte Planung und Berücksichtigung der Logistik:** Die Integration des Schienengüterverkehrs in Stadt- und Verkehrsplanungsprojekten, um die innerstädtische Logistik zu verbessern z. B. im „SEK Mitte 15“ am Westbahnhof (siehe auch C3) sind das neue Vorzeigebeispiel einer Schienenintegration in Stadtentwicklungsprojekte. Darüber hinaus kann im Rahmen von Umweltverträglichkeitsprüfungen die Verlagerung des Baustellenverkehrs auf die Schiene vorgeschrieben werden wie bei der UVP Seestadt Aspern Nord und UVP Nordwestbahnhof.



© Stadt Wien/Martin Jordan Fotografie

HEBEL B3 – VERBESSERUNG DER FLÄCHENNUTZUNG DES WIRTSCHAFTSVERKEHRS

TEILASPEKT B3 – 1: EMISSIONSÄRMERE BAUSTELLENLOGISTIK DURCH KREISLAUFWIRTSCHAFT

Worum geht's? Rund 40 % der CO_2-Emissionen in der EU und nahezu ein Drittel aller Abfälle entstehen durch die Baubranche [11]. Die dazu zugehörende Baustellenlogistik umfasst den koordinierten Transport von Baumaterialien bis zum Einbauort und den Abtransport von Bodenaushub und Bauschutt. Hochrechnungen entsprechend, wird zirka ein Drittel des urbanen Güterverkehrs mit Bautransporten assoziiert [12]. Der konsequente Einsatz der Stadt Wien zur Förderung der Ressourcenschonung und Kreislaufwirtschaft im Bauwesen erfordert auch Beiträge zur Reduktion dieser Verkehre.

So gehts! Um den Anforderungen der Kreislaufwirtschaft gerecht zu werden, ist es notwendig, den Materialkreislauf zu schließen: Baumaterialien sollen nicht nur abgebaut und entsorgt, sondern wo möglich erhalten oder vor Ort wiederverwendet werden. Vor allem Rückbauprojekte spielen dabei eine Schlüsselrolle, indem Baumaterialien dem Kreislauf wieder zugeführt und die damit verbundenen Anlieferungs- oder Entsorgungsfahrten ins Stadtgebiet entweder komplett vermieden oder (Leer-)Fahrten im Baustellenverkehr deutlich reduziert werden, da die Baustoffe so weit wie möglich vor Ort verbleiben und nicht mehr an- bzw. abtransportiert werden müssen.

---

[11] ÖGNI (2022): Positionspapier Kreislaufwirtschaft. Stop Talking – Start Acting.
[12] Digital Findet Stadt (2024): Emissionsarme kreislauffördernde Baulogistik;
URL: https://www.digitalfindetstadt.at/pioneer-projekte/emissionsarme-kreislauffoerdernde-baulogistik (abgerufen am 28.05.2025)

Auch die Identifizierung von geeigneten Flächen für die Kreislaufwirtschaft, wie sie auch im Wien-Plan (Stadtentwicklungsplan 2035) vorgesehen ist, ist dabei ein wesentlicher Bestandteil der Strategie. Es wird geprüft, inwieweit derartige Flächen nicht nur etwa zur Lagerung von Material dienen können, sondern auch für eine nachhaltige Baustellenlogistik genutzt werden können. Integrierte (Zwischen-)Lager-, Konsolidierungs- und/oder Sammelflächen für Materialien optimieren dabei nicht nur die Ressourcenschonung des Bauwerks, sondern reduzieren auch den Aufwand in der Transportlogistik am Bau und vor Ort.

Wichtige Aspekte für die Kreislaufwirtschaft:

- **Flächenbereitstellung:** Notwendige Flächenerfordernisse für Baustellen- und Baulogistikprozesse müssen für Wien quantifiziert und auf ihre Realisierbarkeit bei knappen Flächenangebot v.a. im dichtbebauten Stadtgebiet geprüft werden. Alternative Lösungsszenarien müssen hierbei auch in der Stadtregion gedacht werden. Die Stadt Wien wird hierzu im Kontext zur Plattform Logistik 2030+ eine wissenschaftliche Untersuchung initiieren.

- **Baustellenlogistik neu denken:** Angesichts des hohen Drucks durch vermehrte Bauaktivitäten und die Nachfrage nach Wohnraum in der Stadt müssen Lösungsansätze in der Stadt für die Baustellenlogistik auch außerhalb der aktuell bekannten Rahmenbedingungen sondiert werden, wobei innovative Ansätze verfolgt werden müssen, um die Ziele der Stadt Wien zu erreichen. Die Stadt Wien sucht hierzu den Austausch mit der Wirtschaft und der Wissenschaft, um neue Lösungsansätze in der Baustellenlogistik zu diskutieren.

- **Regulative Maßnahmen zur Baulogistik-Ablaufplanung:** Die Stadt Wien nutzt und prüft weitere regulative Hebel, um frühzeitig und verbindlich in Richtung einer umweltfreundlicheren Baustellenlogistik eingreifen zu können. Anknüpfungspunkte sind baulogistische Vorgaben in Bescheiden zu Umweltverträglichkeitsprüfungen, entsprechende Kriterien bei öffentlichen Ausschreibungen zu Architekturwettbewerben, Planungsvorhaben und/oder Bauausführungen.

TEILASPEKT B3 – 2: LADEZONENMANAGEMENT FÜR DEN WIRTSCHAFTSVERKEHR

Worum geht's? Die tägliche Versorgung Wiens mit Gütern und Dienstleistungen erfordert auf der letzten Meile ausreichende Lade- und Haltezonen, doch der öffentliche Raum ist insbesondere in dicht besiedelten Gebieten knapp. Die Stadt Wien strebt daher an, die stadtweite Verfügbarkeit von Ladezonen zu verbessern und gleichzeitig die Inanspruchnahme des öffentlichen Raums zu minimieren.

So geht's! Die Neuausweisung von Ladezonen basiert zukünftig immer öfter auf dem lokalen Gemeinschaftsbedarf und nicht mehr auf punktueller, individueller Antragsstellung. Digitale Tools wie der „Ladezonenrechner" der Wirtschaftskammer Wien unterstützen diesen Ansatz der bedarfsorientierten Planung. So sollen Ladezonen zukünftig unabhängig des Betriebsstandortes realisiert werden können. Der gesamtheitliche Bedarf an Ladezonen in Straßenzügen oder Grätzeln wird dann auf Basis der wirtschaftlichen und stadträumlichen Gegebenheiten über einen Algorithmus durch den Ladezonenrechner berechnet, um sowohl eine optimierte, räumliche Verteilung von Ladezonen und der bedarfsgerechten Ausstattung sicherzustellen als auch einem ungesteuerten „Wildwuchs" an Ladezonen in Wien vorzubeugen. In einem nächsten Schritt ist zu prüfen, wie die Nutzung bestehender Ladezonen optimiert werden kann. Ein mögliches Instrument dazu stellt z.B. ein Auslastungs- oder Buchungssystem für Ladezonen dar. Dieser Ansatz soll in enger Abstimmung mit Wirtschaftstreibenden in der Stadt geprüft und ggf. getestet werden. Vor einer breiteren Anwendung sind jedenfalls Kosten und Nutzen eines solchen Systems abzuwägen sowie rechtlich-regulative Grundlagen (z.B. zum Enforcement) auszuarbeiten. Das System sollte die Ladezonennutzung effizienter machen, das Verkehrsaufkommen durch bessere Möglichkeiten zur Routenplanung für Dienstleister*innen reduzieren sowie zur Verkehrssicherheit beitragen, indem das Parken in zweiter Reihe beziehungsweise auf Rad- und Fußwegen durch Dienstleister*innen verhindert wird.

Wichtige Aspekte für Ladezonen:

- **Multifunktionale Ladezonen:** Ein Konzept für ausgewiesene Ladezonen wird erarbeitet, die sowohl für betriebsunabhängiges Ein- und Ausladen als auch für Warentransporte der Anwohner*innen nutzbar sind.

- **Wegweiser Quartierslogistik:** Die frühzeitige Integration und Berücksichtigung von Ladezonen in Planungsprozessen von Straßenräumen und neuen Stadtquartieren hilft zukünftig das Angebot von Ladezonen in der Stadt zu verbessern (siehe auch C2).

TEILASPEKT B3 – 3: NUTZUNG LEERSTEHENDER GESCHÄFTSFLÄCHEN FÜR CITY-LOGISTIK-LÖSUNGEN

Worum geht's? Die Ergänzung des stationären Handels um Online-Handel und Cross-Channel-Angebote trägt in Wien zu erhöhtem Leerstand von Geschäftsflächen bei, insbesondere außerhalb der klassischen Top-Lagen. Einige dieser leerstehenden Erdgeschosslagen bzw. Einzelhandelsimmobilien verfügen aber über eine strategisch günstige Lage in Kund*innennähe. Deren Aktivierung und Nutzung zu Logistikzwecken auf der letzte Meile sollen zukünftig zur effizienteren und nachhaltigeren Abwicklung der City-Logistik genutzt werden. Dabei ist der städtebauliche und stadtstrukturelle Kontext und sich daraus ergebende Zielkonflikte – insbesondere mit der Belebung der Erdgeschoßzone – zu beachten.

So geht's! Die Stadt Wien möchte einen Rahmen schaffen, um Leerstände gezielt für lokal angebotene, nachhaltige Logistikdienstleistungen zu aktivieren. So sollen zum Beispiel leerstehende Geschäftsflächen genutzt werden, um flächendeckend Multi-User-Hubs bzw. Mikro-Hubs einzurichten, in denen mehrere Anbieter gemeinsam Güter konsolidieren und somit die Anzahl notwendiger Logistikfahrten reduzieren. Ergänzend dazu können exemplarisch Paketboxen eingerichtet werden, die dem lokalen Handel und den Kund*innen flexible Zustell- und Abholmöglichkeiten bieten (siehe B4). Diese Leerstandsaktivierung schafft Synergieeffekte, die sowohl der Logistik durch effizientere Lieferketten als auch dem lokalen Handel durch optimierte Zustell- und Abholmöglichkeiten, wie Paketboxen (siehe B4), zugutekommen. Gleichzeitig wird das Konzept der „15-Minuten-Stadt" gestärkt, indem wichtige Dienstleistungen lokal und umweltfreundlich zugänglich gemacht werden. Die Nutzung dieser Flächen für logistische Zwecke kommt nur dort infrage, wo die Entwicklung lebendiger Erdgeschosszonen bzw. die Etablierung sozialer, kultureller und gemeinschaftlicher Nutzungen nicht höhere Priorität hat. Dies wird insbesondere in Zentren und zentralen Bereichen typischerweise der Fall sein.

Um Leerstände in geeigneten Lagen — insbesondere im Erdgeschoss — als Hub- oder Paketboxen-Standorte zu aktivieren, soll auf das umfassende Wissen der Service- und Beratungsstelle „Kreative Räume Wien" zurückgegriffen werden. Ein verbessertes Leerstandsregister in Kooperation mit der Wirtschaftskammer Wien soll verfügbare Flächen und deren Eigenschaften erfassen, um die Zugänglichkeit für Logistikzwecke zu verbessern. Auch Synergien zur „Digitalen Leerstandsdatenbank", welche die Wirtschaftsagentur Wien laut Regierungsübereinkommen aufbauen soll, werden genutzt. Zudem prüft die Stadt bestehende Rechtshindernisse, um (bau)-regulative Problemlagen für die Nutzung von City-Logistik zu beseitigen und mehr orts- und kundennahe Lösungen für die Logistik zu schaffen.

Umsetzungsschritte:

- **Leerstandsregister:** Das bestehende Register für Leerstandsflächen der Wirtschaftskammer Wien wird mit Unterstützung der Stadt Wien sowie der Wirtschaftsagentur Wien besser für Logistiknutzungen nutzbar gemacht, um so eine umfassende Übersicht über verfügbare Flächen auch für Logistiklösungen zu bieten.

- **Impulssetzung durch die Stadt Wien:** Die Stadt Wien untersucht gemeinsam mit allen relevanten Stakeholder*innen rechtliche und organisatorische Hindernisse für die Nutzung von Leerständen auch für die Citylogistik.

HEBEL B4 – AUSWEITUNG DES PAKETBOXEN-NETZWERKS

Worum geht's? Mit dem starken Anstieg der Paketzustellungen, beschleunigt durch die Covid-19-Pandemie, stehen Kurier-, Express- und Paketdienstleister*innen (KEP) vor logistischen Herausforderungen. Gleichzeitig führt die Zunahme an Zustellfahrten, verursacht durch immer mehr Pakete, fehlgeschlagene Zustellversuche und hohe Retourenquoten zu vermeidbaren Belastungen für die Bewohner*innen. Diese zusätzlichen Verkehrsleistungen erhöhen sowohl das Verkehrsaufkommen als auch die CO_2-Emissionen in der Stadt. Eine Optimierung der Zustellprozesse durch einen neuen Belieferungsansatz ist daher dringend erforderlich.

So geht's! Die Stadt Wien unterstützt die Wiener Stadtwerke beim Aufbau eines dichten Netzes von „White Label Smart Lockern" (betreiberunabhängige „Paketboxen" wie jene des „Nextbox"-Netzwerkes), um die Paketzustellung auf der letzten Meile zu optimieren. Diese öffentlich zugänglichen Paketboxen bestehen aus unterschiedlich großen Fächern und ermöglichen rund um die Uhr die flexible Übergabe von Paketen und anderen Waren. Damit werden fehlgeschlagene Zustellversuche und unnötige Leerfahrten vermieden oder ermöglichen eine Bündelung von Logistikwegen, was zu weniger Verkehr und Emissionen in der Logistik führt. Das Netz von White Label Smart Lockern in Form der "Nextbox" wird ausgebaut, um die Paketzustellung auf der letzten Meile zu optimieren. Bis 2030 soll dieses „Nextbox"-Netzwerk von derzeit 750 auf rund 1.600 Boxen erweitert werden, wobei die Paketboxen im halböffentlichen Raum – etwa in Wohnhausanlagen – sowie im privaten Raum aufgestellt werden. Ziel ist es, allen Wiener*innen eine Paketbox in maximal 250 Metern Entfernung im Sinne eines "Hausschlapfenradius" zur Verfügung zu stellen.

Die Stadt unterstützt zudem rechtliche Optimierungen für Paketboxen, um die Rahmenbedingungen für Paketboxen zu vereinfachen. So sollen Paketboxen zukünftig eine eigene Postadresse erhalten, um den Versandprozess an diese Adresse für die Bürger*innen zu garantieren und zu vereinfachen. Der Einsatz von Paketboxen im Bestandsbau wird hinsichtlich der bestehenden Brandschutzregeln und Bauvorschriften evaluiert und optimiert.

Die Stadt Wien unterstützt in diesem Zusammenhang die Wiener Stadtwerke bei der Entwicklung eines österreichweiten Paketboxensystems inklusive einer digitalen Plattform namens „Nextbox", die auf der "WienBox"-Konzeption aufsetzt. Dieses System soll alle Smart Locker-Betreiber, Handels- und Dienstleistungsunternehmen und Transportdienste österreichweit miteinander vernetzen, um eine nahtlose Integration für alle Beteiligten, einschließlich der Endkund*innen, sicherzustellen – auch über die Stadtgrenzen hinaus. Ziel ist es, die Nutzung der Paketboxen deutlich zu erhöhen und ihre Verbreitung zu fördern.

Wichtige Aspekte bei der Umsetzung:

- **Use-Cases für Wiener*innen:** Paketboxen sollen nicht nur als einfache Lieferadresse für Pakete verstanden werden (B2C), sondern auch Bürger*innen zum Austausch untereinander (C2C) bzw. mit dem lokalen Handel (C2B) dienen. Auch zwischen Wirtschaftstreibenden können die Boxen als z.B. Übergabe-, Zwischenlager- sowie Retournierungsmöglichkeit genutzt werden (B2B). Ein stadtweiter Screening-Prozess unter operativer Führung der Wiener Stadtwerke identifiziert zusätzliche Nutzungsmöglichkeiten für Paketboxen, um deren Akzeptanz zu steigern und auf die Bedürfnisse der Bevölkerung und Wirtschaft einzugehen.

- **Standortwahl:** Eine Installation von Paketboxen im öffentlichen Raum ist nicht vorgesehen. Paketboxen sollen in halböffentlichen und privaten Bereichen platziert werden.



© Wien IT



© Stadt Wien/Christian Fürthner

C. HANDLUNGSFELD – AWARENESS-BILDUNG UND EINBINDUNG DER STAKEHOLDER*INNEN

Die Aufmerksamkeit der breiten Öffentlichkeit für die Logistikbranche ist in den letzten Jahren merklich angestiegen. Insbesondere das rasante Wachstum des Online-Handels und die durch geopolitische Ereignisse gestiegenen Herausforderungen im Zusammenhang mit Lieferketten haben Logistikprozesse in den Fokus gerückt. Dieses Interesse gilt es aufzugreifen, um das Bewusstsein und Verständnis für die Herausforderungen der Logistik, insbesondere im städtischen Raum, in der breiten Bevölkerung zu erhöhen. Dies wird nur durch ein gutes Zusammenwirken von Ländern, Interessensvertretungen und Unternehmen in der Stadtregion gelingen, welche unter anderem durch eine neue Logistikkoordination in der Stadt Wien maßgeblich unterstützt wird.

HEBEL C1 – STRATEGISCHES LOGISTIKMANAGEMENT DURCH DIE STADT WIEN

Worum geht's? Um die vielfältigen Bestrebungen und Vorhaben zur Urbanen Logistik in Wien zielgerichtet voranzutreiben, soll eine Koordinationsrolle innerhalb der Stadt Wien etabliert und in enger Kooperation mit den Wiener Stadtwerken ausgeführt werden.

So geht's! Die Koordinationsrolle soll die Logistikthemen der Stadt bündeln, parallele Projekte koordinieren und aktuelle Entwicklungen innerhalb der Stadt und ihrer Unternehmen kommunizieren. Kern dieser Aufgabe wird die Umsetzung des Masterplans Urbane Logistik darstellen. Hauptziel ist es, den internen und externen Wissensaustausch zu fördern, Kontaktpunkte und Schnittstellen zu optimieren und die Herausforderungen der urbanen Logistik in der Stadtregion Wien effizienter und effektiver zu bewältigen.

Die Koordinationsrolle wird strategisch in der Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung und operativ bei der Wiener Stadtwerke GmbH verortet. Im Sinne der verwaltungsinternen Koordination und Unterstützung bündelt und stärkt die Rolle das Logistik-Know-How innerhalb der Stadt- und Landesverwaltung und stärkt die Zusammenarbeit mit der Wirtschaft sowie auch dem Land Niederösterreich, um weiterhin eine effiziente Umsetzung von Maßnahmen aus der Plattform „Nachhaltige Logistik 2030+" zu garantieren.

Wichtige Aspekte zur Koordinationsstelle:

- Am neuesten Stand des Wissens: Es findet ein regelmäßiger, internationaler Austausch mit anderen Städten und Ländern zu innovativen Logistiklösungen und Best Practices statt. Die Übertragbarkeit auf Wien wird geprüft.

- Festigung von Planungsprinzipien: Die Koordinationsstelle setzt sich für die konsequente Anwendung von Planungsprinzipien der Stadt Wien in Bezug auf Logistik ein, um Wirtschafts- und Güterverkehre sicher, sozial- und raumverträglich sowie umwelt- und klimaschonend zu gestalten.

HEBEL C2 – BERÜCKSICHTIGUNG DES WIRTSCHAFTSVERKEHRS UND DER LOGISTIK IN DER MOBILITÄTSPLANUNG

Worum geht's? Das anhaltende Bevölkerungswachstum Wiens und v.a. der daraus abzuleitende Wohnraumbedarf machen die Weiterentwicklung bestehender und Schaffung neuer Stadtteile zu einer kontinuierlichen Aufgabe. Um dabei den zunehmenden Herausforderungen durch den steigenden Druck auf den öffentlichen Raum – auch angesichts des Anspruchs verstärkter Verkehrsberuhigung und Begrünung – bei gleichzeitig wachsenden logistischen Anforderungen auf der letzten Meile gerecht zu werden, muss auch die Logistik in der Mobilitätsplanung frühzeitig und umfassend berücksichtigt werden.

So geht's! Die Stadt Wien plant für Gebiete mit besonderen Herausforderungen im Bereich des Wirtschaftsverkehrs bzw. der Logistik die Entwicklung räumlich abgegrenzter Wirtschaftsverkehrskonzepte, die in enger Abstimmung mit den Bezirken gegebenenfalls auch bezirksübergreifend umgesetzt werden. Dabei sollen lokale Akteur*innen einbezogen und auf die jeweiligen lokalen Gegebenheiten und Möglichkeiten vor Ort eingegangen werden. Ziel dieser Bezirklogistikkonzepte ist es auch im Kontext der Ausweitung der ZEZ, individuelle Lösungen für die Logistikanforderungen von Stadtteilen zu schaffen, Güterströme auf der letzten Meile effizienter zu gestalten und nachhaltige Logistikmaßnahmen auf Grätzlebene zu fördern.

Im **„Wegweiser Quartierslogistik in Stadtentwicklungsgebieten"** der Stadt Wien werden Lösungsbausteine für die Integration von Logistikfragen in Stadtentwicklungsprojekte aufgezeigt. Ein zentrales Ziel ist es, Quartiere mit hoher Lebensqualität zu schaffen, indem frühzeitig größtmögliche Spielräume für eine hochwertige und klimafitte Gestaltung des öffentlichen Raums ermöglicht werden. Gleichzeitig muss die Versorgung des Quartiers in der gewohnt hohen Qualität sichergestellt bleiben. Die frühzeitige Berücksichtigung und

Integration von City-Logistik-Ansätzen sind hierbei entscheidend, um einen effizienten, nachhaltigen und innovativen Zugang zur Logistik zu gewährleisten. Dies bringt ökonomische und ökologische Vorteile, indem Emissionen und Kosten gesenkt, die Verkehrssicherheit erhöht und trotzdem die wirtschaftliche Wettbewerbsfähigkeit in Wien gestärkt werden kann. Die Logistik wird deshalb bei der Planung und Umsetzung von Entwicklungsprojekten im Einklang mit anderen Mobilitätsanforderungen berücksichtigt. Das Ziel ist es in Mobilitätskonzepten die bestmögliche Gestaltung des öffentlichen Raums für die Bewohner*innen zu gewährleisten und gleichzeitig eine ausgewogene Balance zwischen den wirtschaftlichen Interessen der Logistik und einer stadtverträglichen, nachhaltigen City-Logistik zu erreichen.

In Mobilitätskonzepten für Neubau- und Bestandsstadt-Stadtentwicklungsprojekte werden daher zukünftig verpflichtend Aussagen zur Logistik integriert. Dies umfasst zum Beispiel die Planung von Ladehöfen, strategisch günstige Positionierung von Ladezonen, detaillierte Anlieferungskonzepte und die vorausschauende Platzierung von White Label Smart Lockern, um eine effiziente – auch quartiers-übergreifende – Versorgung sicherzustellen und reibungslose Bedingungen für eine stadtverträgliche Logistik zu schaffen. Auch regulative Maßnahmen müssen essenzieller Bestandteil des erforderlichen Mobilitätskonzepts sein, zu denen zum Beispiel Zufahrtsverbote für schwere LKWs oder die Einführung von Lieferslots zur Entzerrung der Lieferzeiten gehören können.

Wichtige Aspekte:

- Bezirkslogistikkonzept 1. Bezirk: Als Leuchtturmprojekt für die neuen Logistikkonzepte wird im 1. Bezirk ein erstes Bezirkslogistikkonzept erstellt, das gleichzeitig als Grundlage für die Einführung der Zero-Emission-Zone dienen soll (siehe A1).

- Baufeldübergreifende Planung: Logistische Angebote und Infrastrukturen sollen baufeldübergreifend geplant und umgesetzt werden, wo dies einen Mehrwert bietet. Logistikmanagement: Frühzeitige Festlegung operativer Verantwortlichkeiten und klar definierter Zuständigkeiten zur Steuerung und Sicherstellung logistischer Abläufe im Quartier.

- Partizipativer Planungsprozess: Relevante Interessengruppen aus dem Bereich Wirtschaftsverkehr und Logistik werden während des gesamten Planungsprozesses einbezogen, um eine erfolgreiche Umsetzung zu gewährleisten.

- Bündelung von Know-How: Die Einbindung der Koordinationsrolle fungiert in Zusammenarbeit mit der MA 21 als Wissensreservoir und Schnittstelle für neue Projekte, gewährleistet eine fundierte Planung und ermöglicht dynamische Anpassungen an aktuelle Entwicklungen.



© Stadt Wien/Gerd Götzenbrucker

HEBEL C1 – STRATEGISCHES LOGISTIKMANAGEMENT DURCH DIE STADT WIEN

Worum geht's? Um die vielfältigen Bestrebungen und Vorhaben zur Urbanen Logistik in Wien zielgerichtet voranzutreiben, soll eine Koordinationsrolle innerhalb der Stadt Wien etabliert und in enger Kooperation mit den Wiener Stadtwerken ausgeführt werden.

So geht's! Die Koordinationsrolle soll die Logistikthemen der Stadt bündeln, parallele Projekte koordinieren und aktuelle Entwicklungen innerhalb der Stadt und ihrer Unternehmen kommunizieren. Kern dieser Aufgabe wird die Umsetzung des Masterplans Urbane Logistik darstellen. Hauptziel ist es, den internen und externen Wissensaustausch zu fördern, Kontaktpunkte und Schnittstellen zu optimieren und die Herausforderungen der urbanen Logistik in der Stadtregion Wien effizienter und effektiver zu bewältigen.

Die Koordinationsrolle wird strategisch in der Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung und operativ bei der Wiener Stadtwerke GmbH verortet. Im Sinne der verwaltungsinternen Koordination und Unterstützung bündelt und stärkt die Rolle das Logistik-Know-How innerhalb der Stadt- und Landesverwaltung und stärkt die Zusammenarbeit mit der Wirtschaft sowie auch dem Land Niederösterreich, um weiterhin eine effiziente Umsetzung von Maßnahmen aus der Plattform „Nachhaltige Logistik 2030+" zu garantieren.

Wichtige Aspekte zur Koordinationsstelle:

- Am neuesten Stand des Wissens: Es findet ein regelmäßiger, internationaler Austausch mit anderen Städten und Ländern zu innovativen Logistiklösungen und Best Practices statt. Die Übertragbarkeit auf Wien wird geprüft.

- Festigung von Planungsprinzipien: Die Koordinationsstelle setzt sich für die konsequente Anwendung von Planungsprinzipien der Stadt Wien in Bezug auf Logistik ein, um Wirtschafts- und Güterverkehre sicher, sozial- und raumverträglich sowie umwelt- und klimaschonend zu gestalten.

HEBEL C2 – BERÜCKSICHTIGUNG DES WIRTSCHAFTSVERKEHRS UND DER LOGISTIK IN DER MOBILITÄTSPLANUNG

Worum geht's? Das anhaltende Bevölkerungswachstum Wiens und v.a. der daraus abzuleitende Wohnraumbedarf machen die Weiterentwicklung bestehender und Schaffung neuer Stadtteile zu einer kontinuierlichen Aufgabe. Um dabei den zunehmenden Herausforderungen durch den steigenden Druck auf den öffentlichen Raum – auch angesichts des Anspruchs verstärkter Verkehrsberuhigung und Begrünung – bei gleichzeitig wachsenden logistischen Anforderungen auf der letzten Meile gerecht zu werden, muss auch die Logistik in der Mobilitätsplanung frühzeitig und umfassend berücksichtigt werden.

So geht's! Die Stadt Wien plant für Gebiete mit besonderen Herausforderungen im Bereich des Wirtschaftsverkehrs bzw. der Logistik die Entwicklung räumlich abgegrenzter Wirtschaftsverkehrskonzepte, die in enger Abstimmung mit den Bezirken gegebenenfalls auch bezirksübergreifend umgesetzt werden. Dabei sollen lokale Akteur*innen einbezogen und auf die jeweiligen lokalen Gegebenheiten und Möglichkeiten vor Ort eingegangen werden. Ziel dieser Bezirklogistikkonzepte ist es auch im Kontext der Ausweitung der ZEZ, individuelle Lösungen für die Logistikanforderungen von Stadtteilen zu schaffen, Güterströme auf der letzten Meile effizienter zu gestalten und nachhaltige Logistikmaßnahmen auf Grätzlebene zu fördern.

Im **„Wegweiser Quartierslogistik in Stadtentwicklungsgebieten"** der Stadt Wien werden Lösungsbausteine für die Integration von Logistikfragen in Stadtentwicklungsprojekte aufgezeigt. Ein zentrales Ziel ist es, Quartiere mit hoher Lebensqualität zu schaffen, indem frühzeitig größtmögliche Spielräume für eine hochwertige und klimafitte Gestaltung des öffentlichen Raums ermöglicht werden. Gleichzeitig muss die Versorgung des Quartiers in der gewohnt hohen Qualität sichergestellt bleiben. Die frühzeitige Berücksichtigung und

HEBEL C3 – STÄRKUNG DER VORREITERROLLE DER STADT WIEN

Worum geht's? „Wir gehen voran", es gibt bereits zahlreiche Initiativen, welche den Schritt zu einem nachhaltigeren Mobilitätsansatz bereits erfolgreich umgesetzt haben. Zu den wichtigsten Bemühungen zählen hierfür in der Stadt Wien:

- **Plattform Logistik 2030+:** Die Wiener Logistik endet nicht an der Stadtgrenze, sondern ist Teil von Lieferketten in der Stadtregion und darüber hinaus. Niederösterreich und Wien sind wachstumsstarke Regionen, die vor großen demografischen, wirtschaftlichen und ökologischen Herausforderungen stehen und insbesondere in der Logistik zum Tragen kommen werden. Bis 2030 wird ein Bevölkerungswachstum auf 2,1 Millionen Einwohner*innen in Wien und 3 Millionen in der Region erwartet, was vor allem in Niederösterreich zu einem Anstieg des Straßengüterverkehrs um 23 % führen wird [13]. Technologische Entwicklungen, Änderungen in der Flottenstruktur, neue Regulierungen und die Verlagerung von Logistikflächen an den Stadtrand oder ins Umland verändern die Logistik grundlegend und müssen über Bundeslandgrenzen hinaus koordiniert werden. Um diesen Herausforderungen zu begegnen, wurde das Kooperationsprojekt „Nachhaltige Logistik 2030+ Niederösterreich-Wien" zwischen den Wirtschaftskammern Niederösterreich und Wien sowie den Ländern Niederösterreich und Wien ins Leben gerufen, um die Logistik in der Region zu optimieren. Im Oktober 2019 wurde ein Aktionsplan mit 35 Maßnahmen und 133 Aktionen in acht Themenclustern beschlossen. Dieser Plan wird regelmäßig evaluiert, um eine schnelle und praxisnahe Umsetzung der Maßnahmen in der Stadtregion zu gewährleisten. Logistik 2030+ hat maßgeblich zum wirtschaftlichen Wachstum in der Region beigetragen. Auf Basis der erfolgreichen Zusammenarbeit der vergangenen Jahre wird das Projekt um mindestens 5 weitere Jahre bis 2029 verlängert.

- **Logistikmanagement der Magistratsabteilung 54:** Die MA 54 – Zentraler Einkauf und Logistik der Stadt Wien ist durch effiziente Beschaffungsmaßnahmen, nachhaltige Abwicklungsprozesse und integrierte Logistiklösungen ein Vorbild für eine umwelt- und ressourcenschonende (City-)Logistik. Als interne Dienstleisterin unterstützt die MA 54 die städtischen Dienststellen sowie in Teilbereichen die WIGEV bei der raschen und effizienten Beschaffung, dem Transport, der Lagerung von Produkten sowie bei der Vergabe von Aufträgen gemäß dem Bundesvergabegesetz. Die MA 54 mit ihren 125 Mitarbeiter*innen übernimmt dabei zentralisiert die logistische Abwicklung und Lagerung der beschafften Güter der Stadt Wien. Das eigene Logistik-Center im 21. Bezirk, mit über 5.000 m^2-Lagerfläche, und abteilungseigene Werkstätten im Sinne der Kreislaufwirtschaft gewährleisten eine effiziente und bedarfsgerechte Verteilung städtischer Bedarfsgüter im gesamten Stadtgebiet. Dieser zentralisierte Ansatz minimiert Transportwege und -zeiten, reduziert Kosten und verringert den ökologischen Fußabdruck der Stadt Wien. Die MA 54 trägt so maßgeblich zur nachhaltigen und effizienten Versorgung der städtischen Dienststellen bei und unterstützt die ökologische und ökonomische Nachhaltigkeit Wiens. Ein neues, erweitertes und noch weiter zentralisiertes Logistikzentrum soll die MA 54 in den kommenden Jahren bei ihren Bemühungen noch besser unterstützen.

- **Zero-Emission Transport der WKW:** Im 1. und 2. Bezirk: über 40 Unternehmen, darunter namhafte Akteure wie die Österreichische Post AG, haben sich im Zuge eines Pilotprojekts auf Initiative der Wirtschaftskammer Wien dazu bereiterklärt, ab 2024 für eine dreijährige Pilotphase im 1. und 2.Bezirk nur noch mit lokal emissionsfreien Fahrzeugen einzufahren und damit ihren unmittelbaren Beitrag zur Dekarbonisierung von Wien und folglich zum generellen Umweltschutz zu leisten. Die Erkenntnisse des Projektes werden von der Fachhochschule des BFI Wien evaluiert und sollen maßgeblich in die Umsetzung einer verstetigten ZEZ in Wien einfließen[14].

---

[13] WKO (2025): Nachhaltige Logistik 2030+ Niederösterreich-Wien (L2030+); URL: https://www.wko.at/wien/verkehr-betriebsstandort/nachhaltige-logistik (abgerufen am 06.06.2025)

[14] WKW(2025): Zero Emission Transport. Wegbereiter für die Dekarbonisierung. URL: https://www.wko.at/wien/verkehr-betriebsstandort/zero-emission-transport (abgerufen am 06.06.2025)

- **„SEK Mitte 15":** Das Stadtentwicklungskonzept „Mitte 15" im gleichnamigen Bezirk bietet zukünftig durch flexible Nutzungsmöglichkeiten Potenziale für diverse betriebliche und logistische Infrastrukturen entlang der Felberstraße. Anforderungen an eine städtische Logistik wurden im Zuge des SEK von Anfang an im Projekt berücksichtigt und sollen zukünftig als sog. "Role-Model" für weitere Projekte dienen. Eine Anwendung des Wegweisers Quartierslogistik, die Definition der Kriterien für eine einwandfreie Zu-/Anlieferung sowie die Möglichmachung von Logistik-Nutzungen (z.B. Mikro-Hubs, Ladehöfe, aber auch Flächen für Büro und Verwaltung) waren grundlegend für den Planungsprozess.

- **Projekt FAMOUS (Freight Access Model for Optimizing Urban Space):** Um Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und alternativen Logistikkonzepten wie ZEZ oder Mikro-Hubs in Wien zu untersuchen, entwickelt ITS Vienna Region, die BOKU sowie die FH Wiener Neustadt im Rahmen des Forschungsprojektes ein Maßnahmen-Simulationsmodell. Das Projekt zielt darauf ab, fundierte Entscheidungsgrundlagen für ein effizienteres Güterverkehrsmanagement bereitzustellen. Budget: 460.000 €, Laufzeit: 3 Jahre ab 2025, Partner: Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) GmbH/ITS Vienna Region, Universität für Bodenkultur/Institut für Produktionswirtschaft und Logistik, h2 projekt.beratung KG, FH Wiener Neustadt/Institut für Industrial Engineering & Management, Städte Wien und Wiener Neustadt; gefördert im Rahmen des FTI-Schwerpunkts Mobilitätswende durch das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) welches von der Österreichischen Forschungsförderungsgesellschaft (FFG) abgewickelt wird.

- **Thinkport Vienna – Innovationshub für urbane Logistik:** Thinkport Vienna ist eine innovative Plattform, die im Jahr 2017 als Kooperationsprojekt der Hafen Wien und der Universität für Bodenkultur Wien (BOKU) ins Leben gerufen wurde. Ziel des Thinkports ist es neue, nachhaltige und innovative Logistiklösungen für den urbanen Raum zu entwickeln und zu erproben. Der Fokus liegt dabei auf der Schaffung von Synergien zwischen Stadtplanung, Mobilität und der Logistikbranche, um die Herausforderungen der Urbanisierung und des steigenden Güterverkehrs in Wien zu bewältigen. Die Hauptziele und Ansätze von Thinkport Vienna konzentrieren sich auf die Förderung nachhaltiger City-Logistik durch emissionsarme und ressourcenschonende Logistiklösungen, die den urbanen Raum entlasten. Ein weiterer wichtiger Ansatz ist die Initiierung innovativer Pilotprojekte, die alternative Lieferkonzepte wie E-Lastenräder und autonome Lieferroboter testen und bewerten. Thinkport Vienna agiert als Kooperationsplattform, die den Austausch von Wissen zwischen Stadt, Wirtschaft und Forschung fördert. Zudem fungiert es als „Living Lab", in dem neue Logistikkonzepte in realen Umgebungen erprobt und optimiert werden, um praxistaugliche Lösungen zu entwickeln. Der Thinkport Vienna ist ein Vorzeigebeispiel dafür, wie durch Kooperation und Innovation Lösungen für die Herausforderungen der urbanen Logistik entwickelt werden können, die sowohl wirtschaftlich als auch ökologisch sinnvoll sind.

- **Grätzl-Ladezone:** Ladezonen stellen einen zentralen Bestandteil zur Abwicklung des innerstädtischen Wirtschaftsverkehrs dar. Sie sind in der Regel auf die individuellen Bedürfnisse der umliegenden einzelnen Betriebe zugeschnitten. Gleichzeitig besteht oftmals der Bedarf an Flächenangeboten zum kurzzeitigen Abstellen von Fahrzeugen für Zustell- und Lieferzwecke. Grätzl-Ladezonen, wie beispielsweise in der Josefstädter Straße oder Alser Straße in der Josefstadt zu finden, sollen diesen Herausforderungen Rechnung tragen. Die Grätzl-Ladezonen können von Betrieben als auch von Privaten genutzt werden und sind Bereiche in Parkspuren, in denen für Ladezwecke kurzzeitig im ausgewiesenen Parkverbot gehalten werden darf. Der Ladezonenrechner der Wirtschaftskammer Wien und der TU Wien ermöglicht das Identifizieren des bestehenden Bedarfs an zusätzlichen Zonen ohne spezifischen Antragsteller. Eine Überprüfung auf Basis des „Ladezonen-Rechners" durch die Wirtschaftskammer Wien kann durch die MA 46 – Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten, die MA 28 – Straßenverwaltung und Straßenbau und durch die Bezirksvorstehung, oder im Anlassfall mit entsprechendem Projektbezug ebenfalls durch die MA 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung oder MA 21 – Stadtteilplanung und Flächenwidmung beauftragt werden

- **Wegweiser Quartierslogistik:** Mit dem Wegweiser „Quartierslogistik in Stadtentwicklungsgebieten“ etabliert Wien ein vorausschauendes Planungsinstrument für nachhaltige Logistiklösungen in neuen Quartieren, dass unter Federführung der MA 21 – Stadtteilplanung und Flächenwidmung und MA 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung entstanden ist. Durch eine frühzeitige Integration und Berücksichtigung von Logistikinfrastrukturen wie Mikro-Hubs, Ladehöfen und White-Label-Paketboxen wird eine emissionsarme, stadtverträgliche Versorgung schon im Planungsprozess sichergestellt und dient sowohl privaten Akteuren als auch den Dienststellen der Stadt Wien als Rahmen für eine zukunftsfitte Logistikplanung. Die Maßnahmen werden dabei systematisch mit der Stadtteil- und Verkehrsplanung verknüpft und berücksichtigen sowohl gewerbliche als auch private Lieferbedarfe. Beispiele wie die Grätzl-Ladezone oder logistische Nutzung von Sammelgaragen zeigen modellhaft, wie multifunktionale Flächen Synergien schaffen können. Der Fokus des Wegweiser liegt auf einer integrativer Planung, innovativen Mobilitätsangeboten sowie flexiblen Betreibermodellen mit hohem Nutzen für Quartier und Umwelt.

- **CO_2-neutrale Baustelle:** Die Firma PORR startete im März 2025 einen Pilotversuch zur CO_2-neutralen Baustelle. Auf einer Länge von insgesamt ca. 400 m verlegt die PORR am Waldweg und in der Alpengartenstraße bis bis August 2025 im Auftrag der Stadt die Leitungen der bestehenden Wasserversorgung neu. Genutzt werden ausschließlich elektrisch angetriebene Baugeräten, wie etwa ein Bagger, eine Tandem-Vibrationswalze, ein Asphaltfertiger sowie fünf E-Fahrzeuge. So wird nicht nur weniger CO_2 ausgestoßen, sondern auch die Lärmbelastung für die Anrainer*innen gemindert. Die auf der Baustelle im Einsatz befindlichen Container werden mit Öko-Strom versorgt. Die daraus gewonnenen Erkenntnisse werden von der Technischen Universität Wien im Auftrag der Wirtschaftskammer Wien erfasst. Sie fließen in die Forschung rund um die CO_2-neutrale Baustelle ein.

Wie die Vielzahl der bereits laufenden Projekte zeigt, setzt die Stadt Wien bereits erfolgreiche Maßnahmen zur Optimierung der Logistikprozesse um und baut diese zukünftig im Rahmen der Initiative „Wir gehen voran“ weiter aus. Mit dem Ziel, die Klimaneutralität bis 2040 zu erreichen, liegt ein besonderer Fokus auf der Transformation der Logistik. Vorzeigeprojekte städtischer Unternehmen zeigen, dass die Anpassung von Logistikprozessen nicht nur möglich, sondern auch praktikabel ist. Diese laufenden Projekte verdeutlichen, wie innovative Logistikansätze die Effizienz steigern können und gleichzeitig zur Reduktion von CO_2-Emissionen beitragen.

Durch zukünftig verstärkte Sichtbarmachung dieser nachhaltigen Logistikprojekte wird auch das Bewusstsein und Verständnis in der Öffentlichkeit gefördert, vor allem dass Logistik kein „Selbstläufer“ ist. Dies verbessert die Zusammenarbeit zwischen Bürger*innen, Unternehmen und der Stadt Wien und motiviert weitere Akteure, sich ebenfalls in Richtung Klimaneutralität zu bewegen. Zusätzlich sollen Kommunikationsmaßnahmen, umgesetzt werden, um erfolgreiche Projekte einem breiten Publikum bekannt zu machen.

Der Masterplan Urbane Logistik fungiert somit als Katalysator für eine nachhaltige Veränderung in der urbanen Logistik, erhöht die Akzeptanz umweltfreundlicher Lösungen und sendet die Botschaft, dass jede*r Einzelne einen Beitrag zum Klimaschutz leisten kann und muss. Gleichzeitig stärken Unternehmen durch ihre Teilnahme an diesen Projekten nicht nur ihr Image, sondern positionieren sich auch besser im Wettbewerb. Aufbauend auf den aktuellen Bemühungen wird die Stadt Wien in den kommenden Jahren vermehrt neue Pilotprojekte anstoßen und die Transformation der städtischen Logistiklandschaft konsequent vorantreiben.



© Stadt Wien/Christian Fürthner



© Stadt Wien/Christian Fürthner