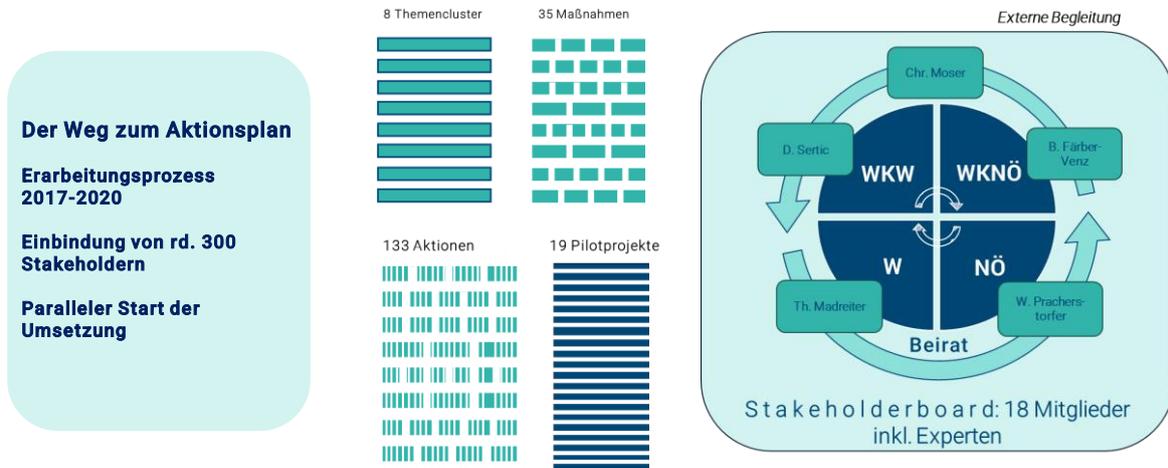


ARCHITEKTUR DER INITIATIVE LOGISTIK 2030+



Quelle: convelop/öir auf Basis Aktionsplan

Die Umsetzung folgt nachstehender „Projekt-Architektur“:

- Das Projektteam steuert die operative Umsetzung. Es ist aus Mitarbeitenden der vier Partnerorganisationen zusammengesetzt (geschätzte 1,5 VZÄ – verteilt auf 8 Personen).
- Der Projektbeirat fungiert als Entscheidungsgremium, dem die strategische Ausrichtung obliegt. Er ist mit Vertreter:innen aus den Partnerorganisationen besetzt.
- Das Stakeholderboard dient als Reflexions- und Begleitgremium, in dem Unternehmen und Expert:innen eingebunden sind.

Die Initiative wurde sowohl im Stakeholderprozess als auch in der Umsetzung durch eine externe Begleitung fachlich und prozessual unterstützt.

Es steht ein internes Aktionsfeldmonitoring zur Verfügung, das quartalsmäßig im Projekt-Jour-Fixe aktualisiert wird. Informationen und Fortschrittsberichte zur Umsetzung werden auf der Homepage <https://www.logistik2030.at/> publiziert.

Gestaltungsaufgaben in der Güterlogistik

Eingangs sei die Frage gestellt: Wieso ist das Thema von Bedeutung? Soll sich die öffentliche Hand in der Güterlogistik involvieren oder wird das letztlich nicht durch die Wirtschaft organisiert?

Wieso ist das Thema so wichtig?

Rahmenbedingungen und Trends: Urbanisierung, Veränderungen in Handel und Konsum, neue Technologien/Antriebe, Digitalisierung

Entwicklung: Steigendes Verkehrsaufkommen im Güterverkehr - Umweltwirkungen - Verkehrssicherheit - Flächenkonkurrenz

Zielsetzungen im Umwelt- und Klimaschutz (Green Deal): minus 90% CO₂ im Güterverkehr bis 2050

Zielsetzungen in der Smart Klima City Strategie Wien (2022): Wirtschaftsverkehre innerhalb des Stadtgebietes sind 2030 weitgehend CO₂-frei.

Handlungsfelder in der NÖ Mobilitätsstrategie 2030+ (2015): Verkehrsbedingte Klima und Umweltbelastungen minimieren².

Niederösterreich und Wien sind prosperierende und schnell wachsende Regionen. Der stadtreionale Güterverkehr vollzieht zudem einen rapiden Wandel. Das drückt sich in steigenden Verkehrsmengen aus. In Niederösterreich stieg das Gütertransportaufkommen (in Tonnen) bereits zwischen 1990 und 2008 um insgesamt +178%, bis 2030 wird eine weitere Zunahme von +23% erwartet.³ In Wien zeigt sich ein stetiger Anstieg der Pakete von rund 55 Mio. Paketen im Jahr 2014 auf über 128 Mio. Pakete 2021. Expert:innen rechnen mit über 155 Mio. Paketen im Jahr 2030 (KEP-Branchenreport 2022 Wien, mittleres Szenario).⁴ Auch für Deutschland wird erwartet, dass sich das Sendungsaufkommen in der KEP-Branche von 3,5 Mrd. Sendungen 2018 auf 9 Mrd. Sendungen 2028 fast verdreifachen wird.⁵ Wenn nicht konsequent gegengesteuert wird, kommt auf die Städte also eine deutlich steigende Verkehrsbelastung im Güterverkehr zu, obwohl für eine bessere Lebensqualität und wirkungsvollen Klimaschutz eine Verkehrsreduktion notwendig wäre.

Braucht es eine Interaktion zwischen Verwaltung und Wirtschaft?

Für passende neue Regulierungen und Interventionen braucht es ein Verständnis über machbare Lösungswege. Im Güterverkehr sind logistische (z.B. last mile),

² NÖ-Mobilitätsstrategie 2030+, 2015; In Bezug auf Regionallogistik sind darin folgende Tätigkeiten genannt: Stärkung der Unternehmen durch Sensibilisierung für Logistikfragestellungen, Initiierung wertschöpfungsnahe Projekte, Stärkung des Logistikstandortes Niederösterreich – auch im internationalen Kontext, umweltgerechte und optimierte Verkehrsabwicklung insbesondere in der Stadt-Umland-Region von Wien

³ NÖ-Mobilitätsstrategie 2030+, 2015

⁴ WKO, KEP-Branchenreport 2022 Wien

⁵ Agora Verkehrswende S 10f

1 Einleitung und Evaluierungsauftrag

Im Folgenden werden die Ergebnisse der Evaluierung zu Prozess und Umsetzung des Aktionsplanes „Nachhaltige Logistik 2030+ Niederösterreich – Wien“ zusammengefasst. Die Evaluierung war primär qualitativ ausgerichtet. Als Informationsgrundlagen für die Evaluierung konnten die bereitgestellten Monitoring-Unterlagen, 16 Interviews mit Mitgliedern des Projektteams, Projektbeirates und Stakeholderboards sowie Desk-Research des Bearbeitungsteams genutzt werden¹.

2 Aktionsplan Nachhaltige Logistik 2030+

Im Aktionsplan geht es um eine große Herausforderung, die Umstellung der Versorgung einer Metropolregion auf eine (ökologisch) nachhaltige Logistik bei gleichzeitiger Sicherstellung der Versorgungssicherheit.

Die Partner Stadt Wien, Land NÖ sowie die Wirtschaftskammern Wien und NÖ initiierten Mitte der 2010er Jahre das gemeinsame Kooperationsprojekt „Nachhaltige Logistik 2030+ Niederösterreich-Wien“.

Ab 2017 wurde der Aktionsplan für „Nachhaltige Logistik 2030+ Wien-NÖ“ in einem umfassenden Prozess unter Einbindung von rd. 300 Akteur:innen entwickelt. Der Aktionsplan umfasst 133 Aktionen, die in 35 Maßnahmen und 8 Themenclustern gebündelt wurden (<https://www.logistik2030.at/>) und konzentriert sich auf Aktionen, die von den vier Projektpartnern im Rahmen ihrer Zuständigkeiten umgesetzt werden können.

Der Aktionsplan wird durch Pilotprojekte ergänzt. Sie dienen dazu, konkrete Lösungen und Umsetzungen zu erproben. Eine generelle (Ko-)Finanzierung von Projekten ist nicht vorgesehen. In Abstimmung mit Logistik 2030+ werden fallweise Pilotprojekte im eigenen Wirkungsbereich finanziert bzw. aus weiteren Ressorts mobilisiert.

In dem 2019 unterzeichneten Letter of Intent ist man übereinkommen, vorerst bis 2025 an der Umsetzung des Aktionsplans zu arbeiten und vor dem Ende dieser Frist eine Evaluierung durchzuführen.

¹ Eine weiterführende Analyse von (Pilot)Projekten oder Fallstudien war nicht Teil der Bewertung. Aus der Umfeldrecherche wurden insbesondere die Publikation von „Agora Verkehrswende – Liefern ohne Lasten – Wie Kommunen und Logistikwirtschaft den städtischen Güterverkehr zukunftsfähig gestalten können“ und die dort angeführten Grundlagenstudien als Referenzrahmen herangezogen. In der Agora-Studie wurde auch Nachhaltige Logistik 2030 NÖ-Wien als gutes Beispiel aufgenommen und dargestellt.