

Kommentar Wirtschaftspolitik
 2014/25 | 03. Dezember 2014

Standortvoraussetzungen für Güterverkehr und Logistik

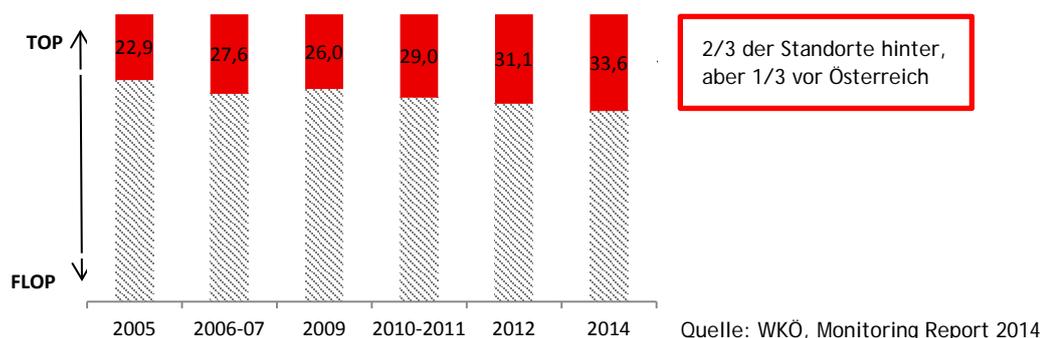
Standortrankings bieten die Möglichkeit des Benchmarking und decken u.a. auch Bereiche wie Verkehrsinfrastrukturen und Logistik ab. Auch wenn in Rankings im Allgemeinen die heimische Infrastruktur als Stärke hervorgehoben wird, ist gesamt gesehen festzustellen, dass der Standort Österreich in Standortrankings schlechter bewertet wird als noch vor der Finanz- und Wirtschaftskrise. Hier zeigt sich eine vergebene Chance für die Steigerung der relativen Wettbewerbsfähigkeit, da die heimische Wirtschaft von der Finanz- und Wirtschaftskrise in einem vergleichsweise geringerem Ausmaß betroffen war als andere europäische Staaten.

In einer signifikanten Anzahl internationaler Standortrankings weist Österreich eine negative Tendenz auf, wie auch im **Monitoring Report 2014** der WKÖ ersichtlich ist. Über alle darin enthaltenen 180 Rankings aggregiert betrachtet liegen etwa zwei Drittel der verglichenen Wirtschaftsstandorte hinter Österreich, jedoch nicht weniger als ein Drittel vor Österreich. Eine solche gesamthafte negative Tendenz wirkt sich potenziell auf die Einschätzung von Einzelbereichen wie z.B. Infrastruktur aus.

Medieninhaber/Herausgeber:
 Wirtschaftskammer Österreich
 Stabsabteilung Wirtschaftspolitik
 Leitung: Dr. Christoph Schneider
 Wiedner Hauptstraße 63
 1045 Wien
wko.at/wp
wp@wko.at

Autoren:
 DI Thomas Feßl
 +43 (0)5 90 900-4242
thomas.fessler@wko.at
 Mag. Stephan Henseler
 +43 (0)5 90 900-4269
stephan.henseler@wko.at

Entwicklung des Monitoring Report Index über die Jahre



Verkehrsinfrastrukturen werden bei der Beurteilung der Standortqualität grundsätzlich als Stärke identifiziert, wobei die Infrastrukturen weiter vernetzt und ausgebaut werden müssen. Hierbei sind in den Bewertungen die **quantitativen Daten** (z.B. Infrastruktur-Dichte) von den **qualitativen Daten**, die aus Umfragen stammen, zu unterscheiden. Festzustellen ist, dass dabei die Einschätzungen zur Qualität der Infrastrukturen besser sind, als die statistischen Daten dies vermuten lassen. Oder anders gesagt: Die Netzlänge sagt nichts über die Qualität der Infrastruktur aus. Zum Vergleich sind nachfolgend die Längen und Netzdichten der **Autobahnen und Schienennetze** von Österreich jenen der Schweiz und Tschechien gegenüber gestellt:

Autobahnen		
Österreich:	1.719 km (inkl. Schnellstraßen rd. 2.200 km)	20,5 km/1.000 km ² (bzw. 26,2)
Schweiz:	1.419 km	34,3 km/1.000 km ²
Tschechien:	751 km (inkl. Schnellstraßen 1.200 km)	9,5 km/1.000 km ² (bzw. 15,2)
Schienennetz		
Tschechien:	9.469 km (davon elektrifiziert: 3.217 km)	120,0 km/1.000 km ²
Österreich:	4.894 km (davon elektrifiziert: 3.468 km)	58,3 km/1.000 km ²
Schweiz:	3.551 km (davon elektrifiziert: 3.550 km)	86,0 km/1.000 km ²

Quelle: EUROSTAT, eigene Berechnungen

Die Qualität der Infrastruktur ist ein bedeutender Aspekt; entscheidend für den Transport und Verkehr ist jedoch, in welchem Ausmaß diese genutzt werden kann. **Fahrverbote und Beschränkungen**, beispielsweise an Wochenenden oder zu den Nachtstunden, wirken einer effizienten Nutzung der bestehenden Infrastrukturen entgegen. Aus einer **volkswirtschaftlichen Sicht** ist es **kontraproduktiv**, wenn mit solchen Beschränkungen ein infrastruktureller Engpass generiert wird, der zum Teil mit ergänzenden Infrastrukturinvestitionen wettgemacht werden muss. Auch die Effizienz von Handels- und Versorgungsketten sowie die Logistik-Infrastrukturen werden gemessen: Der **Logistics Performance Index** ist ein Benchmark, der alle zwei Jahre erscheint und in dem 160 Länder von mehr als 1.000 internationalen Logistik-Experten beurteilt werden. Gegenüber 2012 ist die heimische Logistik in diesem Ranking von Platz 11 **auf Platz 22 zurückgefallen**. Dieser Rückgang spiegelt das Stimmungsbild der Branche wider, wobei sich auch Rahmenbedingungen für den Güterverkehr, die nicht direkt der Logistik anzurechnen sind, negativ auswirken (beispielsweise hohe Lkw-Maut oder auch ausufernde Lkw-Fahrverbote). Doch auch die **Qualität und Kompetenz der Logistik** (Platz 26, Rückgang um 23 Plätze!) und die **Logistik-Infrastruktur** (Platz 25, Rückgang um 14 Plätze) wirken sich entsprechend negativ auf das unbefriedigende Abschneiden im Logistics Performance Index 2014 aus.

Hier sollen die Maßnahmen ansetzen, die von der **bmvit-Arbeitsgruppe „Güterverkehr und Logistik“** zur Stärkung des heimischen Wirtschaftsstandorts ausgearbeitet wurden. Insgesamt wurden 119 Maßnahmen vorgeschlagen, mit denen ambitionierte Ziele verfolgt werden:

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

Der überwiegende Teil der Maßnahmen würde sich positiv auf den Wirtschaftsstandort auswirken - rund 80 Prozent der Maßnahmen konnte seitens der Wirtschaft zugestimmt werden. Bei der Hälfte der vorgeschlagenen Maßnahmen wurde ein Konsens zwischen den maßgeblich involvierten Organisationen erzielt (bmvit, WKO, IV, Zentralverband Spedition & Logistik sowie AK und vda). Dennoch sind aufgrund von teilweise divergierender Interessen und Zielsetzungen auch Maßnahmenvorschläge dabei, die hinsichtlich Wettbewerbsfähigkeit und Standortattraktivität negativ bewertet wurden.

Einschätzung der Stabsabteilung Wirtschaftspolitik

Von der zielgerichteten Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen aus der bmvit-Arbeitsgruppe „Güterverkehr und Logistik“ wird es abhängen, ob sich der österreichische Standort für Güterverkehr und Logistikdienstleistungen verbessert, also davon, welche Maßnahmen umgesetzt werden und in welcher Weise die Umsetzung erfolgt. Denn bereits gute Infrastruktur kann laufend verbessert werden und eine gute Infrastruktur ist nur dann wirklich gut, wenn sie effizient und effektiv genutzt werden kann. Eine besondere Bedeutung fällt auch der begleitenden Kommunikation und der Öffentlichkeitsarbeit zu. Rankings wie der Logistics Performance Index basieren (zum Teil) auf qualitativen Befragungen. Solche Bewertungen spiegeln auch ein allgemeines Stimmungsbild der befragten Branchen wider. Ein Marketing für den Wirtschaftsstandort Österreich, das auch die weitere Umsetzung der Maßnahmen aus der bmvit-Arbeitsgruppe einschließt, wirkt sich daher positiv auf die Standortbeurteilung und damit auf die Bewertung in Standort- und Wettbewerbsrankings aus.

Wirtschaftskammer Österreich
Vertretungsbefugtes Organ:
Präsident Dr. Christoph Leitl
Tätigkeitsbereich: Information,
Beratung und Unterstützung der
Mitglieder als gesetzliche
Interessenvertretung.
Blattlinie: Die Kommentare
Wirtschaftspolitik informieren
regelmäßig über aktuelle
wirtschaftspolitische
Themenstellungen.
Chefredaktion:
Dr. Christoph Schneider
Druck: Eigenvervielfältigung
Erscheinungsort Wien
Offenlegung: wko.at/offenlegung