

## **Businessplan Komitee 228**

### **1 Titel und thematischer Aufgabenbereich**

#### **1.1 Titel**

de: Dienstleistungen im Transportwesen  
en: Transport – Logistics and services

#### **1.2 Thematischer Aufgabenbereich**

Der Aufgabenbereich des Komitee 228 umfasst die Standardisierung von Dienstleistungen im Transportwesen, sowohl auf nationaler als auch auf CEN- und ISO-Ebene.

### **2 Markt, Umfeld und Ziele des Komitees**

#### **2.1 Marktsituation**

##### **2.1.1 Grundsätzliche Informationen über den Markt**

Transportdienstleistungen sind alle Leistungen und Vorgänge im Fluss von Gütern, Informationen und Personen vom Beginn bis zum Ende der Transportkette. Diese Tätigkeiten können u.a. sein: Kommissionierung, Auslieferung von Gütern und Informationen, Ver- und Umladung von Gütern, Lagerung, Terminalservices, Beförderung von Personen und Nutzung von Mobilitätsdienstleistungen sowie die Überwachung und das Management dieser Vorgänge. Der Europäische Markt an Transportdienstleistungen ist u.a. charakterisiert durch

- eine Überlastung der Infrastruktur,
- Auswirkungen des Klimawandels
- eine überproportionale Reaktion auf wirtschaftliche Veränderungen (Höhere Volatilität im Vgl. zu Gesamtwirtschaft),
- ein Sinken des durchschnittlichen Gewichts pro Volumeneinheit sowie der durchschnittlichen Losgröße, was zu einer weiteren Erhöhung der Transportbewegungen führt,
- eine weitere Öffnung der Märkte, welche zu einer verstärkten Nachfrage nach Transportleistungen führt
- eine zunehmende Digitalisierung und Automatisierung
- ein zunehmendes Sharing Angebot im urbanen Bereich und Nachfrage nach Sharing Angeboten in allen geographischen Bereichen.

Weiters wird der gesellschaftliche Druck auf die Transportwirtschaft hin zu einem ökologischen und ressourcensparenden Handeln immer größer. Der Bedarf des Marktes liegt in der Schaffung von multimodalen, interoperablen, ressourcenschonenden und leicht zugänglichen (speziell im Personenverkehr barrierefreien) Transportsystemen in Europa.

### 2.1.2 Interessensträger des Themas

Eine Normung auf dem Gebiet der Transportdienstleistung betrifft alle in der Transportkette involvierten Firmen und Organisationen:

- die operativen Akteure in der Transportwirtschaft, wie z. B. Frächter, Spediteure, 3rd Party Logistics Providers, 4th Party Logistics Providers, Betreiber von Lagerhäusern, Betreiber von öffentlichem Verkehr und privaten Mobilitätsdiensten u. dgl.,
- Betreiber und Eigentümer von Güterumschlagplätzen (Knoten) wie Flughäfen, Binnenhäfen, multimodalen Terminals u. dgl.,
- Betreiber und Eigentümer von Transportinfrastrukturen (Kanten), wie z. B. Straßen, Schienenwege, Wasserwege u. dgl.,
- Nutzer von Transportdienstleistungen,
- VertreterInnen von Passagieren (speziell vulnerabler Gruppen),
- Regulierungs- und Aufsichtsbehörden,
- Forschung und Wissenschaft.

### 2.1.3 Marktstruktur

2019 betrug die Personenverkehrsleistung in Österreich insgesamt 115 Mrd. Personenkilometer<sup>1</sup>. Davon wurden 69,1 % im motorisierten Individualverkehr bewältigt, 6,9 % mit Eisenbahnen<sup>2</sup>. Im Güterverkehr<sup>3</sup> im binnenländischen Bereich wurden 2021 96 Mrd. Tonnenkilometer ausgewiesen, wovon 59 % im Straßenverkehr befördert wurden, 22,6 % mit Eisenbahnen, 1,5 % mit der Binnenschifffahrt und 16,7 % mit Rohrfernleitungen.

Die WKO<sup>4</sup> weist mit Ende 2021 in der Sparte Transport und Verkehr im Jahresdurchschnitt 222.084 Arbeitnehmer:innen (inkl. geringfügig Beschäftigte) in insgesamt 40.512 Unternehmungen aus. 34% der Arbeitnehmer/innen sind im Güterbeförderungsgewerbe tätig, 18 % bei den Schienenbahnen, 12% bei den Spediteuren, 6,6% bei den Seilbahnen, 5% bei im Beförderungsgewerbe mit PKW und 5% in Luftfahrtunternehmungen und 19,4 % in anderen Unternehmungen.

In der Stadt Wien benutzten im Jahr 2021 30% der Wiener und Wienerinnen die öffentlichen Verkehrsmittel. Weitere 35% gingen zu Fuß, 26% benutzten den PKW und 9% das Fahrrad<sup>1</sup>. Diese Zahlen sind mit Schwankungen auf Grund der COVID-19 Pandemie relativ konstant mit einem leichten Wachstum für den Bereich der aktiven Mobilität.

### 2.1.4 Europäische und internationale Perspektiven

2021 wurde laut Eurostat<sup>5</sup> 67,9 % der Güter gemessen in Tonnenkilometern im internationalen maritimen Bereich transportiert; weitere 24,6 % über den Straßenverkehr; 1,8 % über die Binnenschifffahrt und 5,4 % mit der Bahn. Über die letzten Jahre hat der Anteil der Straße weiter zu genommen. Im Passagiertransport gemessen in Personenkilometer sind die Anteile der Straße sowohl auf EU Ebene wie auch in Österreich noch höher. In der EU wurden 2016 über 90% der Passagier-Kilometer über die Straße abgewickelt und in Österreich doch immerhin auch 88%.

<sup>1</sup> Umweltbundesamt, „Umweltkontrollbericht 2022“, <https://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/publikationen/rep0821.pdf>

<sup>2</sup> Statistik Austria, „Personenverkehr Schiene“, <https://www.statistik.at/statistiken/tourismus-und-verkehr/personenverkehr/personenverkehr-schiene>

<sup>3</sup> Statistik Austria, „Modal Split“, <https://www.statistik.at/statistiken/tourismus-und-verkehr/gueterverkehr/modal-split>

<sup>4</sup> WKO, die österreichische Verkehrswirtschaft, Daten und Fakten 2019

<sup>5</sup> [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Freight\\_transport\\_statistics\\_-\\_modal\\_split](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Freight_transport_statistics_-_modal_split)

## **2.2 Rahmenbedingungen**

### **2.2.1 Politische Faktoren**

Politische Rahmenbedingungen für Dienstleistungen betreffen auch die Unternehmen im Transportwesen.

### **2.2.2 Wirtschaftliche Faktoren**

Die Entwicklung des Transportwesens und der damit verbundenen wirtschaftlichen Faktoren steht in direkter Abhängigkeit zur gesamteuropäischen Entwicklung der Verkehrsnetze.

### **2.2.3 Gesellschaftliche Faktoren**

Die Gesellschaft befindet sich in einem grundlegenden Wandel. Dieser Wandel hängt unmittelbar mit den Möglichkeiten der Mobilität von Personen und Gütern zusammen. Hinzu kommt ein neues Verständnis von Mobilität, weg von Besitzen hin zum Nutzen von Mobilitätsangeboten, wodurch Sharing-Dienstleistungen zunehmend an Bedeutung gewinnen.

### **2.2.4 Umweltfaktoren**

Änderungen in Umweltbedingungen, z. B. Klimawandel, beeinflussen die Möglichkeiten zum Transport von Personen und Gütern und können damit auch zu Änderungen politischer, wirtschaftlicher und gesellschaftlicher Faktoren führen.

### **2.2.5 Technische Faktoren**

Die zunehmende Konvergenz der Transportmedien, deren Verfügbarkeit und der damit verbundene zunehmende Verkehr bergen Risiken und berechtigte Schutzbedürfnisse für den Einzelnen. Technische Lösungen sind vorhanden, um den Schutzbedürfnissen der Einzelnen zu entsprechen. Durch die fortschreitende Digitalisierung werden Mobilitätsdienstleistungen vermehrt online oder über mobile Apps zur Verfügung gestellt. Dadurch ergibt sich eine breite Vielfalt an Zugängen zu Transportdienstleistungen, die das Risiko von Preis- und Leistungsintransparenz birgt. Aggregierende Lösungen und Plattformen, die einen Vergleich ermöglichen, entstehen ebenfalls weitgehend als Insellösungen.

### **2.2.6 Rechtliche Faktoren**

Übereinkommen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen der Vereinten Nationen (Convention on the Rights of Persons with Disabilities — CRPD) vom 3. Mai 2008. Übereinkommen von Paris (Paris Agreement): Vereinbarung der 197 Vertragsparteien der Klimarahmenkonvention der Vereinten Nationen (UNFCCC) mit dem Ziel des Klimaschutzes in Nachfolge des Kyoto-Protokolls welches am 3. Mai 2008 in Kraft getreten ist.

### **2.2.7 Europäische und internationale Faktoren**

Zu beachten sind die Europäischen und internationalen Vorgaben, die globale Transportsysteme und damit verbunden auch die weitere Gestaltung des Marktes für Transportdienstleistungen als wesentlichen Bestandteil der wirtschaftlichen Entwicklung mitbestimmen.

## **2.3 Zielsetzungen und Strategie des Komitees**

### **2.3.1 Zielsetzungen des Komitees**

Das Ziel des Komitees ist es, durch ÖNORMEN als Instrument der freiwilligen Selbstverwaltung der interessierten Kreise die Anwendbarkeit nationaler Gesetze oder europarechtlicher Vorgaben praxisgerecht sicherzustellen. Es gilt, die vorhandenen Instrumente der Selbstregulierung und die nationalen Grundlagen nach dem Subsidiaritätsprinzip zu nutzen, um unter Einbindung möglichst aller interessierten Kreise der Gesellschaft im Rahmen des Austrian Standards Institute ÖNORMEN zu schaffen.

Künftige Standards sollen folgenden Zwecken dienen:

- einheitliche Terminologie für die angebotenen Dienstleistungen
- Transparenz der angebotenen Dienstleistungen
- Festlegung von Mindestinformationspflichten des Dienstleistungsanbieters gegenüber dem Kunden
- Qualitätssicherung der Dienstleistung durch Festlegung von Mindestanforderungen in Bezug auf die Dienstleistungserbringung
- Zurverfügungstellung des aktuellen Standes der Technik und des Wissens
- Sicherstellung des Qualifikationsniveaus der Leistungsanbieter.

Weitergehende, auf die zu schaffenden Normen aufbauende Zertifizierungsgrundlagen sind zu prüfen und gegebenenfalls zu erarbeiten.

### **2.3.2 Strategie zur Zielerreichung**

Die Strategie besteht aus dem folgenden Arbeitsprogramm:

- Teilnahme im CEN/TC 320 Transport – Logistics and services
- Erarbeitung österreichischer Standpunkte für europäische und internationale Normen
- Entwicklung nationaler Normen
- Marktbeobachtung und Informationsaustausch.

Es wird nicht ausgeschlossen, ein europäisches Norm-Projekt zu einem späteren Zeitpunkt bei CEN zu beantragen.

### **2.3.3 Risikoanalyse**

Neben den rechtlichen und technischen Vorgaben ist dafür Sorge zu tragen, dass alle Teile der Gesellschaft an den Arbeiten beteiligt werden. Insbesondere ist auf Experten wert zu legen, die aus dem Bereich der Konsumenten kommen und einen entsprechenden repräsentativen Querschnitt der österreichischen Gesellschaft darstellen. Die Geschwindigkeit des technologischen Wandels, der auch einen grundlegenden Wandel in der Transportwirtschaft mit sich bringt, ist zu berücksichtigen. Die Sicht auf die europäischen und internationalen Entwicklungen ist zu berücksichtigen.

## **3 Arbeitsprogramm**

<https://www.austrian-standards.at/de/standardisierung/komitees-arbeitsgruppen/nationale-komitees/committees/6633/details>