

Wie kann eine breite Datenbasis für die Logistik und den Wirtschaftsverkehr in Wien geschaffen werden? Mit welchen Methoden und Modellen können der zukünftige Bedarf an innerstädtischen Logistikflächen sowie mögliche Szenarien des Raumbedarfs berechnet werden?

Mobilität — Thema 4.4: Urbane Logistik · Status: drafted · Quellen: 4 · Bewertet: 2026-07-16 · Modell: claude-opus-4-8@prompts/synthesis.v2.md

KI-Eignungs-Score: MITTEL

Die Datenbasis für den Wiener Wirtschaftsverkehr muss weitgehend neu geschaffen werden; EU-Erhebungsmethoden und einzelne Wien-OGD-Layer sind adaptierbar, ein fertiger Güterverkehrs-Datensatz fehlt. Prognose des künftigen Flächenbedarfs (Prediction) und szenariobasierte Raumbedarfs-Rechnung (Simulation) sind klar kombinierbar; die domänenspezifische Modellreife bleibt hybrid. Eine breite Wirtschaftsverkehrs-Datenbasis kann fahrzeug- und fahrerbezogene Bewegungsdaten umfassen und ist damit datenschutzsensibel — Standard-Compliance nach DSGVO und österreichischem Datenschutzgesetz mit Aggregation, bei fahrerbezogener Erhebung eine DPIA. D1=2, D2=3, D3=2, D4=2 ergeben 9 Punkte und damit medium; kein Override ist aktiv. EU-AI-Act Annex III ist für die Bedarfs- und Flächenmodellierung nicht einschlägig.

Anwendungsfälle:

- Wiener Wirtschaftsverkehrs-Erhebungswerkzeug nach dem Diana-Verfahren: Lieferfrequenzen, Sendungsgrößen und Zeitfenster je Grätzl strukturiert erfassen, um erstmals eine belastbare Nachfrage-Datenbasis für die innerstädtische Logistik aufzubauen (Pattern-Recognition zur Klassifikation von Liefer- und Lade-/Entladezonen-Typen).
- Szenario-Rechnung des künftigen Logistikflächen-Bedarfs: datengetriebene Nachfrageprognose mit multikriterieller Flächen-Szenariorechnung koppeln und Ergebnisse als Bandbreiten für die Fachplanung von MA 21 und thinkport VIENNA ausgeben, nicht als Festlegung.

Methodische Grundlagen

- **Datenbanken:** Wien-OGD (data.wien.gv.at: Flächenwidmung, Wirtschaftsstandorte, Verkehrszählungen), Crossref, ScienceDirect, SpringerLink, institutionelle Projektregister (AIT, FFG „Mobilität der Zukunft“)
- **Suchstrings:** „urban freight demand data survey loading zones“, „city logistics space demand forecasting model“, „Wirtschaftsverkehr Datenbasis Wien Logistikflächen“, „micro-hub location multi-criteria“
- **Datum:** 2020-01-01 — 2026-07-16 | **Letzter Suchlauf:** 2026-07-16
- **Einschluss:** Wien-/AT-Bezug oder methodisch übertragbarer EU-Anker; peer-reviewed oder institutionell; DE/EN; verifizierter Volltext
- **Ausschluss:** quarantanierte Katalogeinträge (u.a. die beiden Wiener Mobilitätssurvey-Cluster — zudem Personen-, nicht Güterverkehr); reine Pressemeldungen ohne Methodik; nicht übertragbare quantitative Bedarfswerte
- **Gesichtete Treffer:** 28 **Aufgenommene Quellen:** 4

Stand der Forschung

Für den städtischen Wirtschaftsverkehr existiert ein übertragbares Erhebungs- und Priorisierungsverfahren: Es identifiziert die wichtigsten Lade- und Entladezonen und erhebt mit einem strukturierten Befragungswerkzeug die

Nachfragemuster — Anlieferungsfrequenzen, Sendungsgrößen und Zeitfenster (*medium confidence; medium evidence, high agreement*) [[2020-diana-urban-freight-loading-areas]]. Damit adressiert die Methode die verbreitete Datenlücke im Güter- und Lieferverkehr. Für Wien liegt bislang nur auf der Personenseite ein starkes Erhebungsrückgrat vor: Die jährliche repräsentative Mobilitätsenerhebung im Auftrag der Stadt Wien und der Wiener Linien befragt über 2.000 Personen pro Jahr im Stichtag-Design [[2025-stadt-wien-mobilitaetserhebung-methodik]]. Ein methodisch vergleichbares, laufendes Format für den Wirtschaftsverkehr fehlt. Für die Berechnung des Flächen- und Raumbedarfs bieten multikriterielle Entscheidungsverfahren einen Rahmen: Standortkriterien wie Erreichbarkeit, Kosten und Umweltwirkung werden gewichtet und zu einem nachvollziehbaren Ranking verdichtet (*medium confidence; medium evidence, medium agreement*) [[2022-novotna-microhub-location-selection]]. Für Wien ist das zweistufige KoopHubs-Konzept — City-Distribution-Center am Stadtrand plus innerstädtische Micro- und Grätzl-Hubs — ein konzeptioneller Ausgangspunkt für die Flächenbedarfs-Abschätzung [[2021-koopHubs-wien-city-logistics]].

Forschungslücken

Der zentrale Befund ist die Datenlücke selbst: In den aufgenommenen Quellen wurde keine offene, Wien- oder Österreich-spezifische Datenbasis zum Wirtschaftsverkehr gefunden, die Lieferfrequenzen, Sendungsstrukturen und Zeitfenster flächendeckend abbildet. Die beiden vorhandenen Wiener Mobilitätsdatensätze sind quarantäniert und erfassen zudem den Personen-, nicht den Güterverkehr. Ein quantitativer Wiener Wert für den künftigen innerstädtischen Logistikflächen-Bedarf ist daher unbelegt. Das übertragbare Erhebungswerkzeug liefert die Methode, aber keinen Wiener Datensatz [[2020-diana-urban-freight-loading-areas]]. Die multikriteriellen Standortverfahren liefern ein Bewertungsraster, benötigen aber lokale Bestands-, Eigentümer- und Nachfragedaten, die für Wien nicht offen vorliegen [[2022-novotna-microhub-location-selection]]. Offen bleibt eine belastbare Verknüpfung von Wirtschaftsverkehrs-Nachfrage und Flächenwidmung, mit der Raumbedarfs-Szenarien gegen konkurrierende Nutzungen abgewogen werden könnten [[2021-koopHubs-wien-city-logistics]].

Trends & Entwicklungen

Im Horizont 2026–2030 verschiebt sich die Grundlagenarbeit von Einzelstudien zu strukturierten, wiederkehrenden Erhebungen: Das Stichtag-Design der Wiener Personen-Mobilitätsenerhebung ist ein übertragbares Vorbild für ein laufendes Wirtschaftsverkehrs-Monitoring [[2025-stadt-wien-mobilitaetserhebung-methodik]]. Erhebungswerkzeuge für Lieferrückfrage und Lade-/Entladezonen werden zunehmend standardisiert und lassen sich mit sensorgestützten Zählzahlen koppeln (*medium confidence; limited evidence, medium agreement*) [[2020-diana-urban-freight-loading-areas]]. Für die Flächenbedarfs-Rechnung wachsen multikriterielle und szenariobasierte Modelle, die Nachfrageprognosen mit Standort- und Umweltkriterien verbinden [[2022-novotna-microhub-location-selection]]. In Wien knüpfen Nachfolgeaktivitäten am zweistufigen KoopHubs-Ansatz an und verlagern die Frage von der Konzeption zur bedarfsorientierten Umsetzung und Flächensicherung [[2021-koopHubs-wien-city-logistics]].

KI-Eignungs-Bewertung

Die KI-Eignung ist mittel. Mehrere Aufgabentypen sind kombinierbar: Prognose (Prediction) schätzt aus erhobenen Lieferdaten den künftigen Logistikflächen-Bedarf, Simulation erzeugt Raumbedarfs-Szenarien, und Pattern-Recognition klassifiziert Liefer- und Zonentypen. Ein konkreter Wien-Use-Case ist ein Wirtschaftsverkehrs-Erhebungswerkzeug nach dem Diana-Verfahren, das Lieferfrequenzen, Sendungsgrößen und Zeitfenster je Grätzl erfasst und daraus erstmals eine belastbare Nachfrage-Datenbasis aufbaut [[2020-diana-urban-freight-loading-areas]]. Ein zweiter Use-Case koppelt Nachfrageprognose mit multikriterieller Flächen-Szenariorechnung und liefert Ergebnisse als Bandbreiten

für die Fachplanung von MA 21 und thinkport VIENNA, nicht als Festlegung [[2022-novotna-microhub-location-selection]] [[2021-koop hubs-wien-city-logistics]]. Der Engpass ist die Datenlage: Ohne neue Primärerhebung bleibt die Modellreife hybrid (*medium confidence; medium evidence, medium agreement*). Eine breite Wirtschaftsverkehrs-Datenbasis kann fahrzeug- und fahrerbezogene Bewegungsdaten enthalten und ist datenschutzsensibel — Standard-Compliance nach DSGVO und österreichischem Datenschutzgesetz, bei fahrerbezogener Erhebung eine Datenschutz-Folgenabschätzung (DPIA). Ein Hochrisiko-Tatbestand nach EU-AI-Act Annex III ist nicht erkennbar.

Methodische Einschränkungen

1. **Single-Screener-Recherche** durch Bernhard Götzendorfer mit KI-Assistenz (Claude Opus 4.8, 1M context); keine unabhängige Zweitsichtung. 2. **Suchsprache DE/EN** — Literatur in weiteren EU-Sprachen kann fehlen; institutionelle Wien- und EU-Quellen mindern das Risiko. 3. **Stand der Recherche: 2026-07-16** — spätere Stände gehören in neue Brief-Versionen; für dieses datenarme Feld wird ein jährliches Re-Screening empfohlen. 4. **Keine formale Critical Appraisal** nach GRADE oder ROBINS-I; Qualität wurde über Peer-Review, institutionelle Herkunft und Wien-Nähe eingeordnet. 5. **Daten- und Transfergrenze:** Zum Wiener Wirtschaftsverkehr liegt keine offene Datenbasis vor; die aufgenommenen Quellen liefern übertragbare Methoden, aber keine Wien-Werte. Die Datenlücke ist selbst der Kernbefund; Confidence-Tags markieren die Evidenzstärke der Kernaussagen.

Quellen

2020-diana-urban-freight-loading-areas — Diana, Marco; Pirra, Miriam; Woodcock, Andree (2020). Freight distribution in urban areas: a method to select the most important loading and unloading areas and a survey tool to investigate related demand patterns. *European Transport Research Review, Volume 12, Article 40*. [GOLD] DOI: [10.1186/s12544-020-00430-w](https://doi.org/10.1186/s12544-020-00430-w)

2025-stadt-wien-mobilitaetserhebung-methodik — Stadt Wien — Presse-Service / Rathauskorrespondenz (2025). Modal Split 2024: Weitere Zunahme bei Öffis und Radfahren, Zu-Fuß-Gehen nach wie vor auf Rekordniveau (Methodik der jährlichen Wiener Mobilitätserhebung im Auftrag der Stadt Wien und Wiener Linien). *presse.wien.gv.at* — Stadt Wien, Presse- und Informationsdienst (Magistrat der Stadt Wien); Erhebung im Auftrag der Stadt Wien und der Wiener Linien. [GOLD] URL: <https://presse.wien.gv.at/presse/2025/03/16/modal-split-2024-weitere-zunahme-bei-oeffis-und-radfahren-zu-fuss-gehen-nach-wie-vor-auf-rekordniveau>

2022-novotna-microhub-location-selection — Novotná, Michaela; Švadlenka, Libor; Jovčić, Stefan; Simić, Vladimir (2022). Micro-hub location selection for sustainable last-mile delivery. *PLOS ONE, Volume 17, Issue 7, Article e0270926*. [GOLD] DOI: [10.1371/journal.pone.0270926](https://doi.org/10.1371/journal.pone.0270926)

2021-koop hubs-wien-city-logistics — AIT Austrian Institute of Technology — Center for Mobility Systems; WU Wien — Institut für Transportwirtschaft und Logistik (2021). KoopHubs — Konzeption eines nachhaltigen, kooperativen, zweistufigen Verteilsystems für Kleinsendungen in der Stadt Wien. *BMK / FFG — Mobilität der Zukunft (10. Ausschreibung); Konsortialprojekt am Standort Wien*. [GOLD] URL: <https://www.ait.ac.at/en/research-topics/transport-optimisation-energy-logistics/projects/koop hubs>

Wiener Forschende

- **Richard F. Hartl** [Hochschule] — Vienna University of Economics and Business
ORCID: [0000-0002-0461-0979](https://orcid.org/0000-0002-0461-0979)
ORCID-Eintrag (Selbstauskunft): Anstellung Universität Wien · Registry-Stand 11.2016 · abgerufen 13.08.2026
ORCID-Eintrag (Eintrag der Institution): Anstellung University of Vienna · Registry-Stand 10.2025 · abgerufen 13.08.2026
Profil: <https://orcid.org/0000-0002-0461-0979>
- **Karl F. Doerner** [Hochschule] — University of Vienna
Profil: <https://openalex.org/A5021047347>
- **Jan Fabian Ehmke** [Hochschule] — Vienna University of Economics and Business

Profil: <https://openalex.org/A5055063190>

Patenschaft

WIPARK

Wiener Lokalbahnen, Competence Center City Logistik

Hafen Wien

thinkport VIENNA

MA 21 A Stadtteilplanung und Flächenwidmung Innen-Südwest, Dezernat Süd 3 (*Frage 2*)