

Inwieweit können geeignete leerstehende Immobilien und bestehende Infrastrukturen als Standorte für die City-Logistik (u.a. für innerstädtische Mikro-Hubs) identifiziert, erhoben und aktiviert 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**

Offene Wiener Geodaten und Fernerkundung sind für die Standort-Priorisierung adaptierbar, doch Eigentümer- und Leerstandsdaten bleiben fragmentiert und teils proprietär. Mit multikriterieller Standortbewertung (MCDA) und der Erkennung untergenutzter Flächen sind zwei klar passende Aufgabentypen identifizierbar; die integrierte Anwendung auf Wiener Logistik-Standorte ist jedoch methodisch noch hybrid. Die reine Standort-Identifikation verarbeitet keine personenbezogenen Daten und ist ethisch-rechtlich unkritisch. Datenverfügbarkeit, Aufgabentyp und Methodenreife (je 2) sowie unkritische Ethik/Recht (3) ergeben 9 Punkte und damit medium; kein Override ist aktiv.

Anwendungsfälle:

- Priorisierungs-Layer für Mikro-Hub-Standorte: Wien-OGD-Flächennutzung, Leerstandshinweise und bestehende Infrastruktur (WIPARK-Garagen, Bahn- und Hafenflächen) mit Logistik-Nachfragedaten überlagern und der Fachplanung eine gerankte Kandidatenliste liefern.
- Fernerkundungs-gestützte Erkennung untergenutzter oder leerstehender Bestandsflächen als Vorfilter für eine multikriterielle Standortbewertung.

Methodische Grundlagen

- **Datenbanken:** Wien-OGD (data.wien.gv.at, Open Government Data: Flächenmehrzweck- und Nutzungskarten), AIT- und aspern.mobil-LAB-Projektregister, Crossref, ScienceDirect, MDPI/PLOS Open Access
- **Suchstrings:** „micro-hub location selection last-mile“, „urban freight microhub typology case study“, „City-Logistik Mikro-Hub Wien Leerstand Aktivierung“, „loading unloading zone demand survey“
- **Datum:** 2017-01-01 — 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 oder Projektregister
- **Ausschluss:** quarantanierte Katalogeinträge; reine Anbieter-Werbung ohne Methodik; Beiträge ohne Standort- oder Erhebungsbezug
- **Gesichtete Treffer:** 27 **Aufgenommene Quellen:** 4

Stand der Forschung

Die Auswahl geeigneter Standorte für innerstädtische Mikro-Hubs lässt sich als nachvollziehbares, kriteriengestütztes Verfahren strukturieren: Eine multikriterielle Entscheidungsanalyse (MCDA) reiht Standort-Kandidaten nach Erreichbarkeit, Kosten sowie Betriebs- und Umweltkriterien und macht die Abwägung transparent (*medium confidence; medium evidence, high agreement*) [[2022-novotna-microhub-location-selection]]. Welche Eigenschaften einen Standort tragen, klärt eine international vergleichende Typologie: Mikro-Hubs unterscheiden sich von großen Urban Consolidation Centres (Güter-Bündelungszentren) durch kleineren Radius, dichte Lage und Umschlag auf Lastenräder oder aktive Mobilität; Größe, Lage sowie Eigentums- und Betreiberform prägen die Flächenanforderung

(*medium confidence; medium evidence, high agreement*) [[2022-katsela-urban-freight-microhubs]]. Für Wien liegt mit dem Projekt KoopHubs bereits ein zweistufiges Konzept vor: Verteilzentren am Stadtrand plus innerstädtische Micro- und Grätzl-Hubs, die teils mit sozialer Zusatzfunktion Leerstand und Flächennutzungsprobleme adressieren [[2021-koop hubs-wien-city-logistics]]. Den Flächen- und Erhebungsbedarf kann eine Methode zur Priorisierung von Lade- und Entladezonen samt Nachfrage-Befragung decken [[2020-diana-urban-freight-loading-areas]].

Forschungslücken

Es fehlt ein Wiener Standort- und Leerstandskataster, das die Bewertungskriterien mit realen Immobilien-, Eigentümer- und Infrastrukturdaten (etwa WIPARK-Garagen, Bahn- und Hafenflächen) verknüpft; die verfügbare Methode liefert das Verfahren, aber keine Wiener Standortdaten [[2022-novotna-microhub-location-selection]]. Die Typologie ist international und ordnet keiner konkreten Wiener Fläche einen Hub-Typ zu [[2022-katsela-urban-freight-microhubs]]. KoopHubs ist ein abgeschlossenes Konzeptprojekt ohne quantitative Betriebs- oder Aktivierungskennzahlen; ob und wie sich Leerstand rechtlich und wirtschaftlich als Hub aktivieren lässt, bleibt offen [[2021-koop hubs-wien-city-logistics]]. In den aufgenommenen Quellen fehlt zudem eine Wiener Erhebung, die Leerstand, bestehende Infrastruktur und Logistknachfrage räumlich zusammenführt [[2020-diana-urban-freight-loading-areas]].

Trends & Entwicklungen

Im Horizont 2026–2030 verschiebt sich die Standortsuche von Einzelpiloten zu einer systematischen, datengestützten Priorisierung, die MCDA-Kriterien mit Geodaten und Leerstands-Layern koppelt (*medium confidence; limited evidence, medium agreement*) [[2022-novotna-microhub-location-selection]] [[2022-katsela-urban-freight-microhubs]]. Erhebungsinstrumente für die Wirtschaftsverkehrs-Nachfrage werden Teil dieser Vorbereitung, um Flächenbedarf und Standortnutzen zu begründen [[2020-diana-urban-freight-loading-areas]]. In Wien wirken das Reallabor thinkport VIENNA und der Hafen Wien als Erprobungsräume; das KoopHubs-Konzept liefert dafür die zweistufige Netzarchitektur mit Grätzl-Hubs in Bestandsstrukturen [[2021-koop hubs-wien-city-logistics]]. Damit rückt die Aktivierung leerstehender Bestandsflächen als planbarer Prozess in Reichweite: Aus einer gerankten Kandidatenliste werden Eigentums- und Zwischennutzungsfragen zum nächsten Engpass, den eine reine Standortmethode noch nicht löst [[2022-novotna-microhub-location-selection]].

KI-Eignungs-Bewertung

Die KI-Eignung ist mittel. Gut passende Aufgabentypen sind Pattern-Recognition, um Leerstand und untergenutzte Flächen aus offenen Geodaten und Luftbildern zu erkennen, sowie Optimization, um Standort-Kandidaten nach den MCDA-Kriterien automatisiert zu reihen. Ein konkreter Wien-Use-Case ist ein Priorisierungs-Layer, der Wien-OGD-Flächennutzung, Leerstandshinweise und bestehende Infrastruktur (WIPARK-Garagen, Bahn- und Hafenflächen) mit Logistik-Nachfragedaten überlagert und der Fachplanung eine gerankte Kandidatenliste für Mikro-Hubs liefert [[2022-novotna-microhub-location-selection]] [[2020-diana-urban-freight-loading-areas]]. Die Datenlage ist adaptierbar, aber fragmentiert: Flächendaten sind offen, Eigentümer- und Leerstandsdaten hingegen verstreut und teils proprietär. Die Methodenreife ist hybrid — MCDA und Fernerkundung sind etabliert, ihre integrierte Anwendung auf Wiener Logistik-Standorte ist neu (*medium confidence; limited evidence, medium agreement*). Personenbezogene Daten sind im Kern-Use-Case nicht erforderlich, und 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; das institutionelle Wiener Projekt KoopHubs mindert das Risiko. 3. **Stand der Recherche: 2026-07-16** — spätere Stände gehören in neue Brief-Versionen; für dieses dynamische Logistikfeld wird halbjährliches 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. **Transfer- und Aktualitätsgrenze:** Standortmethoden und Typologie stammen aus internationalen Kontexten (2017–2022) und liefern keine Wiener Standortdaten; die konkrete Aktivierung von Leerstand bleibt lokal zu erheben.

Quellen

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)

2022-katsela-urban-freight-microhubs — Katsela, Konstantina; Güneş, Şeyma; Fried, Travis; Goodchild, Anne; Browne, Michael (2022). Defining Urban Freight Microhubs: A Case Study Analysis. *Sustainability*, Volume 14, Issue 1, Article 532. [GOLD] DOI: [10.3390/su14010532](https://doi.org/10.3390/su14010532)

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>

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)

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)

