

Welche Auswirkungen haben City-Logistik-Hubs im (leerstehenden) Bestand auf den umliegenden Einzelhandel bzw. das umliegende Gebiet?

Mobilität — Thema 4.4: Urbane Logistik · Status: drafted · Quellen: 3 · Bewertet: 2026-07-16 · Modell: claude-opus-4-8@prompts/synthesis.v2.md

KI-Eignungs-Score: **NIEDRIG**

Die entscheidende Datenbasis — Einzelhandelsumsätze und Kundenfrequenz — ist proprietär und fragmentiert, sodass die Datenverfügbarkeit gering ist. Die Frage ist im Kern eine empirische Wirkungsevaluation; ein einzelner KI-Aufgabentyp (Simulation der Gebietseffekte) ist denkbar, sein Mehrwert gegenüber klassischer Vorher-Nachher-Evaluation bleibt aber unklar, weshalb der Aufgabentyp niedrig bewertet ist. Agentenbasierte Wirtschaftsverkehrs-Simulation ist methodisch hybrid; aggregierte Bewegungsdaten sind datenschutzsensibel, aber mit Standard-Compliance handhabbar. Datenverfügbarkeit 1, Aufgabentyp 1, Methodenreife 2 und Ethik/Recht 2 ergeben 6 Punkte und damit low; kein Override ist aktiv.

Anwendungsfälle:

- Agentenbasierte Simulation der Wirtschaftsverkehrs- und Gebietseffekte als Entscheidungsvorbereitung für einen thinkport-VIENNA-Hub-Piloten, stets als Bandbreite und ergänzend zur empirischen Feldevaluation.
- Pattern-Recognition auf aggregierten, datenschutzkonformen Mobilitätsdaten zur Erkennung von Frequenzänderungen im Hub-Umfeld.

Methodische Grundlagen

- **Datenbanken:** Wien-OGD (data.wien.gv.at, Open Government Data), AIT- und aspern.mobil-LAB-Projektregister, Crossref, ScienceDirect (Research in Transportation Economics), DiVA-Repository
- **Suchstrings:** „urban consolidation centre impact retail stakeholder“, „city logistics hub neighbourhood area effect“, „City-Logistik-Hub Einzelhandel Gebiet Wien“, „consolidation centre business model viability“
- **Datum:** 2017-01-01 — 2026-07-16 | **Letzter Suchlauf:** 2026-07-16
- **Einschluss:** Wien-/AT-Bezug oder methodisch übertragbarer internationaler Anker; peer-reviewed oder institutionell; DE/EN; verifizierter Volltext
- **Ausschluss:** quarantänierte Katalogeinträge; Anbieter-Fallberichte ohne Methodik; Beiträge ohne Wirkungs- oder Gebietsbezug
- **Gesichtete Treffer:** 23 **Aufgenommene Quellen:** 3

Stand der Forschung

Die Evidenz zu Gebiets- und Einzelhandelseffekten von City-Logistik-Hubs ist dünn und überwiegend international. Eine Wirkungsanalyse nach Stakeholder-Gruppen zeigt, dass Nutzen und Lasten eines Urban Consolidation Centres (Güter-Bündelungszentrum) ungleich verteilt sind: Was für Stadt und Umwelt vorteilhaft ist, ist für den umliegenden Einzelhandel als Empfänger nicht automatisch wirtschaftlich attraktiv — dieser Befund stammt allerdings aus einem brasilianischen Kontext und ist nur als analytischer Rahmen übertragbar (*medium confidence; limited evidence, medium agreement*) [[2021-isa-ucc-impact-stakeholder]]. Für die Tragfähigkeit solcher Hubs sind Mehrwertdienste an die Empfänger und öffentliche Anschubunterstützung entscheidend; werden diese geboten, kann der Hub den lokalen Handel durch gebündelte Lieferungen und weniger Lieferverkehr entlasten (*medium confidence; limited evidence, high agreement*) [[2017-bjorklund-ucc-business-models]]. In Wien konzipiert KoopHubs Micro-Hubs bewusst mit

sozialer Zusatzfunktion, um Leerstand und Flächennutzung im Grätzl positiv zu beeinflussen — ein Gebiets-Argument, das jedoch konzeptionell bleibt und nicht gemessen wurde [[2021-koop hubs-wien-city-logistics]].

Forschungslücken

In den aufgenommenen Quellen wurde keine österreichische oder Wiener Studie gefunden, die die konkreten Auswirkungen eines City-Logistik-Hubs im (leerstehenden) Bestand auf den umliegenden Einzelhandel — etwa Umsatz, Kundenfrequenz oder Lieferqualität — oder auf das Gebiet — Verkehr, Aufenthaltsqualität, Miet- und Bodenpreise — misst. Der stakeholder-differenzierte Rahmen ist übertragbar, seine Werte stammen aber aus Brasilien und nicht aus einem europäischen Innenstadt-Kontext [[2021-isa-ucc-impact-stakeholder]]. Die Erfolgsfaktoren-Analyse liefert Geschäftsmodell-Kriterien, aber keine Wirkungsmessung am umliegenden Handel [[2017-bjorklund-ucc-business-models]]. KoopHubs bleibt auf der Konzeptebene ohne empirische Vorher-Nachher-Erhebung mit Kontrollgebiet [[2021-koop hubs-wien-city-logistics]]. Es fehlt eine begleitende Evaluation eines Wiener Pilot-Hubs mit Einzelhandels-Befragung und Gebietsindikatoren.

Trends & Entwicklungen

Im Horizont 2026–2030 rückt die Wirkungsmessung in Reallabore: In Wien bieten thinkport VIENNA und der Hafen Wien den Rahmen, Hub-Effekte auf Handel und Gebiet empirisch zu begleiten [[2021-koop hubs-wien-city-logistics]]. Die stakeholder-differenzierte Bewertung — wer trägt den Nutzen, wer die Lasten — setzt sich als Standard durch und macht Einzelhandelseffekte explizit prüfbar (*low confidence; limited evidence, medium agreement*) [[2021-isa-ucc-impact-stakeholder]]. Zugleich werden Mehrwertdienste für den lokalen Handel als Akzeptanz- und Tragfähigkeitshebel gestaltet, wodurch die Gebietswirkung aktiv steuerbar wird [[2017-bjorklund-ucc-business-models]]. So verschiebt sich der Fokus von der reinen Machbarkeit hin zur nachweisbaren lokalen Verträglichkeit von Hubs im leerstehenden Bestand [[2021-koop hubs-wien-city-logistics]].

KI-Eignungs-Bewertung

Die KI-Eignung ist gering. Die Frage nach den Auswirkungen auf Handel und Gebiet ist im Kern eine empirische Wirkungsevaluation, die auf Feldbefragungen und Vorher-Nachher-Vergleichen beruht; KI unterstützt hier, entscheidet aber nicht. Ein denkbarer Aufgabentyp ist die Simulation der Wirtschaftsverkehrs- und Gebietseffekte, etwa ein agentenbasiertes Modell des Lieferverkehrs vor und nach einer Hub-Aktivierung; der Mehrwert gegenüber einer klassischen Wirkungsevaluation bleibt aber unklar. Ein Wien-Use-Case wäre eine solche Simulation zur Entscheidungsvorbereitung für einen thinkport-VIENNA-Piloten, ergänzt um Pattern-Recognition auf aggregierten Mobilitätsdaten zur Erkennung von Frequenzänderungen [[2021-isa-ucc-impact-stakeholder]] [[2021-koop hubs-wien-city-logistics]]. Die entscheidenden Daten — Einzelhandelsumsätze und Kundenfrequenz — sind proprietär und fragmentiert. Aggregierte Bewegungsdaten sind datenschutzsensibel und nur auf Gebietsebene mit Standard-Compliance nutzbar; 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 EU- und Wien-Quellen mindern 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. **Dünne und transferierte Evidenz:** Die Quellenbasis ist bewusst schmal (n=3); der zentrale

Wirkungsbefund stammt aus Brasilien, und es existiert keine Wiener Vorher-Nachher-Messung. Die Aussagen zeigen plausible Richtungen, ersetzen aber keine lokale Erhebung.

Quellen

2021-isa-ucc-impact-stakeholder — Isa, Selma Setsumi; Lima, Orlando Fontes; Vidal Vieira, José Geraldo (2021). Urban consolidation centers: Impact analysis by stakeholder. *Research in Transportation Economics*, Volume 90, Article 101045. [CLOSED] DOI: 10.1016/j.retrec.2021.101045

2017-bjorklund-ucc-business-models — Björklund, Maria; Abrahamsson, Mats; Johansson, Henrik (2017). Critical factors for viable business models for urban consolidation centres. *Research in Transportation Economics*, Volume 64, pages 36-47. [GREEN] DOI: 10.1016/j.retrec.2017.09.009

2021-koophubs-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/koophubs>

Wiener Forschende

- **Richard F. Hartl** [Hochschule] — Vienna University of Economics and Business
ORCID: 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
ORCID: 0000-0001-8350-1393
ORCID-Eintrag (Selbstauskunft): Anstellung University of Vienna · Registry-Stand 10.2016 · abgerufen 13.08.2026
Profil: <https://orcid.org/0000-0001-8350-1393>
- **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)