



# LOGIK IN DIE LOGISTIK BRINGEN

Zukünftige Paketaufkommen lassen sich hochrechnen, der Shift im allgemeinen Konsumverhalten ist hinlänglich bekannt und auch die Kapazitäten einer Stadt hinsichtlich Verkehr und Umschlagsmöglichkeiten sind kein Geheimnis. Wieso erscheint Citylogistik manchmal dennoch wie ein Buch mit sieben Siegeln?

AUTOREN: BARBARA BARTOSEK

Im Vergleich zum allgemeinen Geschäftsgebaren in der Immobilienwirtschaft scheint ein so gut prognostizierbarer Bedarf wie der an zukünftiger Citylogistik (und damit auch an allen vorgelagerten Logistikleistungen) eigentlich gar nicht so besonders komplex. Woran liegt es also, dass es in der Logistik trotzdem vorrangig darum zu gehen scheint, reaktiv bestehende Lücken zu schließen? Anstatt einfach ganz entspannt längst etablierten Systemen die nötigen kleinen Anpassungen zu verpassen...

Nun, es mag daran liegen, dass die Prämissen dieser jüngst so interessant gewordenen Assetklasse vielleicht doch nur auf den ersten Blick so gut prognostizierbar und deren Komplexitätsgrad beherrschbar erscheinen. E-Commerce und Stadtlogistik sind letztlich auch höchst politische Themen. Und um dem gerade erwachten Interesse des Kapitals Genüge zu tun, muss sich das Gros der Entwicklungsgesellschaften erst inhaltlich auf diese Sonderform spezialisieren. „Es handelt sich dabei in der Regel nicht um Gebäude einer einheitlichen Assetklasse“, gibt Carmen Dilch, Prokuristin beim Logistik-Developer Go Asset, zu bedenken. „Im Gegensatz zu

den klassischen großen Hallen außerhalb der Stadt müssen die städtischen Liegenschaften gewisse Bündel von Merkmalen aufweisen, um sich als Logistikimmobilie zu eignen. Diese können im Detail sehr unterschiedlich ausfallen.“ Zumal man zwischen der Versorgung von Business- und Endkunden unterscheiden muss – diese beiden Gruppen erfordern unterschiedliche Systeme. Und für beide Systeme ändern sich die Rahmenbedingungen laufend. Schwerer Güterverkehr wird in der Stadt freilich nie erwünscht sein, dennoch sollen in Wien die Bedingungen für Gewerbesiedlungen auch im Kontext von Wohngebieten verbessert werden. Angelika Winkler von der MA 18 betont dabei die Verantwortung der Stadt: „Mit dem Projekt ‚Produktive Stadt‘ soll Logistik in neuen urbanen Entwicklungsgebieten bereits mitgedacht werden. Entgegen dem Trend, ehemalige Gewerbeflächen für Wohnzwecke umzunutzen, werden mit diesem Projekt Flächen dem Wohnbau gezielt entzogen. Bedarf wird in der Stadt immer vielseitig sein, und der kommerziell Erfolgreichere darf den ‚unterstützenden Prozessen‘ wie Logistik und einer unserer Triebfedern, dem Gewerbe, die Flächenkapazitäten

nicht vollständig entreißen.“ Rund fünf Prozent der Gesamtfläche von Wien sollen so als Betriebsflächen gesichert werden. Was in der Folge das Logistikaufkommen im B2B-Bereich freilich auch wieder in die Höhe treiben wird.

## Optimierung geht weiter

Für Flächen im öffentlichen, urbanen Raum herrscht jedenfalls ein immer größer werdender Nutzungsdruck. Dazu gibt es ein paar interessante Zahlen: 65% der Fläche in Wien dient dem Autoverkehr. 27% der Wege werden mit dem Auto erledigt. Privatfahrzeuge parken 98,5% der Gesamtzeit, und das zumeist auf öffentlicher Fläche. Das soll sich aber ändern. Der Wiener Stadtentwicklungsplan „STEP 2025“ hat unter anderem zum Ziel, die Verlagerung des Privatverkehrs auf den Umweltverbund signifikant zu fördern. In nunmehr sieben Jahren sollen weniger als 20% der Wege mit privaten Kfz zurückgelegt werden. Fest steht, dass jüngere Generationen schon längst nicht mehr so auf einem eigenen Auto bestehen und wünschenswerte Routinen im öffentlichen Verkehr aufgebaut haben. Doch auch von der Gemeinde getragene Systeme, die hinter der Stadtlogistik ste-





Zugestellt wird in der Stadt auch mit Cargo-Rädern.

hen, bergen selbst in einer gut organisierten Stadt wie Wien noch einiges an Potenzial bis zur Exzellenz. So erfolgt derzeit die Genehmigung und Errichtung von Ladezonen noch mehr oder weniger „auf Zuruf“ – also de facto ausschließlich auf die Initiative von einzelnen Einreichenden hin. Für ein möglichst effizientes Management vorhandener Ladezonen-Strukturen gibt es ja bereits gute Ansätze, Apps mit Suchfunktion und Reservierungsmöglichkeiten etwa. Für eine bestmögliche Auslastung der öffentlichen Verkehrsflächen muss aber bereits an der Auswahl der Standorte für diese Zonen angesetzt werden. Nur mit einem übergeordneten Plan kann ein flexibles Netz organisiert werden, das den (zukünftigen) Bedarf möglichst vieler Teilnehmer abdecken kann und nicht nur von Einzelinteressen getrieben ist. Dazu gibt es bereits ein Pilotprojekt der Stadt Wien – das „Schnurrr-Ladezonen Management“. „Dabei handelt es sich um ein System, das multifunktionale, flexible Ladezonen schafft, die je nach Bedarf für unterschiedliche Akteure freigegeben werden können. Belegungsdaten werden online zur Verfügung gestellt“, erklärt Winkler. Derzeit ist das Projekt in der Phase der Entwicklung von Labormustern im thinkport VIENNA und es werden Tests in einer definierten Realumgebung in Wien durchgeführt.

### Hub, Hub!

Ein weiteres Umdenken wird im Bereich der Anbieter von Microhubs nötig. Derzeit sind alle städtischen Hubs in den Händen einzelner Betreiber. Dadurch werden diese – für logistischen Umschlag verhältnismäßig teuren – Flächen nicht optimal genutzt. Ein weiteres Schlagwort bei der Suche nach Lösungen ist derzeit das „White Label Hub“. Es handelt sich dabei um eine Bündelung von Transporten durch Angabe einer Lieferadresse eines unabhängigen Lo-

gistik-Hubs. Die Dienstleistung dieses „Hub-Betriebs“ wird durch die geringeren Transportkosten für die Last Mile finanziert. Berlin wird ab Juni dieses Jahres Vorreiter mit einer ähnlichen Bündelungs-Lösung. Im rasant teurer werdenden Stadtteil Prenzlauer Berg haben die Paketdienstleister DHL, DPD, GLS, Hermes und UPS mit dem Projekt „KoMoDo“ die gemeinsame Nutzung von Mikro-Depots ins Leben gerufen. Vom Depot aus geht es weiter auf die letzte Meile, die jedes Unternehmen auf seine eigene Art und Weise zurücklegt. Ideen dazu existieren auch in Wien, sind hier aber noch nicht in die Umsetzung gelangt, wie etwa gemeinschaftlich betriebene Ladehöfe. Containerlösungen, wie das Projekt in Berlin letztlich eine ist, sind in Wien grundsätzlich vorerst unerwünscht – am Stadtbild wird festgehalten. Zumal Flächenreserven in Form von brach liegenden Erdgeschoßflächen und Hinterhöfen in ausreichender Menge vorhanden sind. „Liegenschaften, die sich für Citylogistik eignen, haben innerstädtische Lage, kleinteilige Flächen, müssen speziellen bautechnischen Anforderungen genügen und die notwendige Infrastruktur für den Weitertransport, etwa mit Elektro-Lastenfahrzeugen oder Cargo-Rädern, bieten. Außerdem wichtig: Sie müssen in die Nachbarschaft integriert sein“, so Dilch von Go Asset.

### Schnell, schnell!

Axel Spörl, General Manager bei GLS Austria, sieht die Schwierigkeiten in den Anforderungen an Citylogistik vor allem darin, dass der Faktor Zeit neu gedacht werden muss. „Wie dieser wirtschaftliche Mikrokosmos zukünftig genau funktionieren kann, ist noch immer unklar – denn ein Paket, das in die Stadt geliefert wird, darf nicht mehr kosten als für einen Empfänger am Land. Die Mehrkosten für Hubs in teuren städtischen Lagen können dem Kun-

den nicht angelastet werden.“ Zumal das Bestellverhalten von Stadtbewohnern deutlich über dem der ländlichen Bevölkerung liegt. „Nur 20 von 100 Paketen werden NICHT in den urbanen Raum bestellt.“ Der für den Kunden gefühlte erhöhte Servicelevel, wie etwa die Änderung von Lieferdaten bis kurz vor den Zustellzeitpunkt, ist nicht nur Service, sondern auch eine Chance für das Niedrighalten von Umschlägen und bedeutet damit eine Kostenersparnis für den Zusteller. Digitale Systeme gibt es, mit der DSGVO wird dies aber nicht eben erleichtert. Ein weiteres Problem sieht Spörl auf personeller Ebene auf uns zukommen: „Es gibt zu wenig Paketzusteller. Über kurz oder lang werden sich sowohl Rekrutierung als auch das Jobprofil verändern müssen.“

## Out of the Box

Egal aus welcher Perspektive man das Thema angeht, die einzelnen Interessensgruppen sind aufgefordert, über den Tellerrand zu blicken. In Wien gab es beispielsweise Zustellversuche mit Segways, in Mailand experimentiert man mit Rollerblades. Was letztlich auch eine Flexibilisierung der rechtlichen Rahmenbedingungen wünschenswert macht. Und: Um die Koinkidenz von teuren Umschlagplätzen in Citylage und der zukünftigen Realität des Paketaufkommens wirtschaftlich möglichst vernünftig auszugleichen, muss es gemeinsam erarbeitete Lösungen geben – interdisziplinär und ohne Konkurrenzdenken einzelner Teilnehmer. Dazu gehört auch, statistische Daten zu erheben und vorbehaltlos allen Beteiligten zur

Verfügung stellen – wie etwa übliche Zustellzeiten, Verkehrsaufkommen, Ladezonennutzung etc. So können an die Realität angepasste, flexible und kleinteilige Systeme aufgebaut werden, die individuell auf den Empfänger reagieren können. Das geht bis hin zu individuellen Demand-Leistungen wie etwa eine unmittelbare Zustellort-Änderung seitens des Empfängers mit dem (geldwerten) Zusatzauftrag: „Bitte frische Weckerl mitbringen!“ ■



**ES IST DIE AUSFORMUNG EINER EIGENEN INVESTORENTAUGLICHEN ASSETKLASSE ZU ERWARTEN.**

CARMEN DILCH  
PROKURISTIN GO ASSET

*Bis zu 70 Pakete können die Cargo-Räder transportieren.*

