

CommunityHub: Potenzialanalyse für die gemeinschaftliche Nutzung innerstädtischer Logistikflächen

Alessandra Angelini, Georg Hauger, Andreas Breinbauer, Sandra Eitler, Bernhard Ennser, Reinhold Schodl, Johannes Braith

(Dipl.-Ing. Alessandra Angelini, Technische Universität Wien, Department für Raumplanung, Fachbereich Verkehrssystemplanung, Augasse 2-6, 1090 Wien, alessandra.angelini@tuwien.ac.at)

(Ao. Univ. Prof. Dipl.-Ing. Dr. techn. Georg Hauger, Technische Universität Wien, Department für Raumplanung, Fachbereich Verkehrssystemplanung, Augasse 2-6, 1090 Wien, georg.hauger@tuwien.ac.at)

(Dr. Andreas Breinbauer, Fachhochschule des BFI Wien Gesellschaft m.b.H., Wohlmutterstraße 22, 1020 Wien, andreas.breinbauer@fh-vie.ac.at)

(Mag. Sandra Eitler, Fachhochschule des BFI Wien Gesellschaft m.b.H., Wohlmutterstraße 22, 1020 Wien, sandra.eitler@fh-vie.ac.at)

(Mag. Bernhard Ennser, Fachhochschule des BFI Wien Gesellschaft m.b.H., Wohlmutterstraße 22, 1020 Wien, bernhard.ennser@fh-vie.ac.at)

(Dr. Reinhold Schodl, Fachhochschule des BFI Wien Gesellschaft m.b.H., Wohlmutterstraße 22, 1020 Wien, reinhold.schodl@fh-vie.ac.at)

(MA Johannes Braith, Mariahilfer Straße 117/2/23, 1060 Wien, johannes.braith@store.me)

1 ABSTRACT

Problemstellung:

Durch kontinuierliche Urbanisierungsprozesse und die voranschreitende Wohnraumverdichtung sowie die Zunahme der Bevölkerungs- und Verkehrsdichte ist ein sparsamer Umgang mit der Ressource Boden von Nöten. Die steigende Bedeutung des E-Commerce sowie die sich daraus resultierende Veränderung von Konsumentinnen- und Konsumentenansprüchen und zunehmenden Anzahl an Sendungen stellt vor allem die innerstädtische Logistik im Hinblick auf eine effiziente Abwicklung bzw. Organisation der First- und Last-Mile vor eine große Herausforderung.

Beim Zusammentreffen unterschiedlicher Akteurinnen und Akteure (Stadt, Endnutzerinnen und Endnutzer, Wirtschaft) sind – bedingt durch verschiedene Interessen und Zielsetzungen – Entwicklungs- und Nutzungskonflikte – im Speziellen bei knappem Platzangebot – kaum vermeidbar. Es existieren jedoch auch im urbanen Raum ungenutzte Logistikkapazitäten, die durch ungleichmäßige Aufteilung von Wohn- und Lagerraum entstehen. Besonderes Augenmerk wird hierbei auf leerstehende Erdgeschoßzonen gelegt.

Zielsetzung:

Das Projekt CommunityHub¹ zielt auf eine optimale Allokation der Ressource Raum ab. Unter dem Begriff CommunityHub werden Mikro-Logistikknotenpunkte verstanden, welche eine Versorgung der Bevölkerung mit logistischen Dienstleistungen und eine gleichberechtigte Zugänglichkeit für alle Akteurinnen und Akteure (Stadt, Endnutzerinnen und Endnutzer, Wirtschaft) gewährleisten. Dabei werden in städtischen Erdgeschoßzonen logistische Leistungen (Lagerung, Paketzustellung etc.) mit weiteren koppelbaren (Dienst-)Leistungen (Entsorgung, Versicherungen, Umkleidekabinen etc.) bereit gestellt.

Die unterschiedlichen Komponenten der Partizipation, Nahversorgung und Mehrfachnutzung existieren für sich allein, wurden bisher jedoch noch nicht im Rahmen eines innovativen Konzeptes vereint. Mittels Primär- und Sekundärdatenerhebung wird die Grundlage für die Durchführung einer Potenzialanalyse am Anwendungsbeispiel Wien und die Untersuchung möglicher Risiken von CommunityHubs geschaffen. Darauf aufbauend werden konkrete Lösungsvorschläge und Implementierungsstrategien für (inner-)städtische Multi-Use-Konzepte erarbeitet.

Ergebnisse:

Auf diese Art kann das Projekt CommunityHub einen Beitrag für die Lösung der First- bzw. Last-Mile-Problematik leisten, wodurch die Zustellbarkeit von Paketen erhöht und gleichzeitig CO₂-Emissionen (z. B. durch Bündelung von Ressourcen) reduziert werden können. Des Weiteren werden durch die Umnutzung von – z. B. leerstehenden Geschäfts- und Bankfilialen zu (inner-)städtischen CommunityHubs – Erdgeschoßzonen aufgewertet und die Nahversorgung im urbanen Raum sichergestellt.

Keywords: multi-use, communitybasiert, Mikrologistik-Hub, last mile, e-commerce

¹ Finanziert im Rahmen des Programms „Mobilität der Zukunft“ durch das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie. Projektlaufzeit: Februar 2017 – Jänner 2018.

2 AUSGANGSLAGE UND PROBLEMSTELLUNG

In den letzten Jahren konnten auf mikro- und makroskopischer Ebene einige Entwicklungen (z. B. Urbanisierungseffekte, Boom des E-Commerce, Marktdurchdringungsgrad von Smartphones, durch veränderte Arbeits- und Lebensgewohnheiten bedingte Nachfrageänderung) beobachtet werden, die sich in (1) räumlichen, (2) verkehrlichen, (3) logistischen und (4) organisatorischen (Problem-)Aspekten manifestieren.

(1) Räumliche Aspekte: Urbanisierungsprozesse und ein kontinuierliches Städtewachstum bewirken eine Zunahme der Bevölkerungs- und Verkehrsdichte in den Ballungsräumen. Im Jahr 2023 wird erstmals seit hundert Jahren die Zwei-Millionen-Grenze in Wien überschritten werden (Statistik Austria 2016: 1). Trotz der vielfältigen und großangelegten Stadtentwicklungsprojekte, wie Seestadt-Aspern, scheint die bestehende Fläche nicht auszureichen und auch die (Verkehrs-)Infrastruktur stößt langsam an ihre Grenzen. (BMVIT 2013: 17; Taniguchi 2012: online)

Bedingt durch die begrenzte Ressource Raum kann es beim Aufeinandertreffen unterschiedlicher Akteurinnen und Akteure (Stadt, Endnutzerinnen und Endnutzer, Wirtschaft) zu verschiedenen Nutzungsansprüchen und infolgedessen zu potenziellen Zielkonflikten kommen.

Einerseits zwischen der Stadt, die Platz für Infrastruktur und Wohnbau schafft, und den Bewohnerinnen und Bewohnern, die mehr Wohnraum bzw. Freizeitflächen fordern. Andererseits beanspruchen die vielen privatwirtschaftlichen Unternehmen wie Einzelhandel, Logistikdienste, klassische Selfstorage-Anbieter ebenfalls Flächen für ihren Bedarf (z.B. Lager- und Liefertätigkeit).

Im Spannungsfeld steht im Zuge der zunehmenden Wohnraumverdichtung dabei nicht nur der öffentliche Raum (z. B. zeitliche und örtliche Nutzungsbeschränkungen), sondern auch der private Raum. Die Grundrisse von Wohnungen sind nicht mehr mit den heutigen Haushaltssituationen und -anforderungen konform. Personen haben das Bedürfnis, ihre erworbenen Konsumgüter und persönlichen Gegenstände aufzuheben, doch meist reicht der Platz in den eigenen Wohnungen nicht aus.

(2) Verkehrliche Aspekte: Im Hinblick auf den steigenden Transport auf der Straße besteht Handlungsbedarf, um die durch den wachsenden Güterverkehr resultierenden negativen Effekte zu reduzieren. Bearbeitungsgegenstand sind nicht nur negative Umweltwirkungen (z. B. Schadstoff- und Lärmemissionen) durch Verkehr, sondern auch die Lösung der Stau- und Unfallproblematik durch die Überlastung der Verkehrswege im städtischen Raum.

(3) Logistische Aspekte: Der zunehmende Flächenanspruch stellt eine wesentliche Herausforderung für eine flächendeckende infrastrukturelle und verkehrliche Versorgung dar. Dabei spielt die Sicherstellung der Daseinsvorsorge durch die beispielsweise effektive bzw. effiziente Abwicklung logistischer Prozesse/kleinräumige Warenverteilung sowie die Gewährleistung der Zugänglichkeit zu bestehenden baulichen Infrastrukturen in innerstädtischen Gebieten eine zentrale Rolle. (Kujath 2003: 9f)

Die zunehmende Bedeutung des E-Commerce stellt die innerstädtische Logistik vor große Herausforderungen, insbesondere was die Organisation der First und Last Mile betrifft. So verläuft im B2C-Paketsegment beispielsweise der erste Zustellversuch in 11 % erfolglos, da Empfängerinnen und Empfänger bei der Sendungsanlieferung nicht anzutreffen sind. (Österreichische Post AG 2014: 64)

Bei der Abwicklung der Paketsendungen ergeben sich durch z. B. ineffiziente Be- und Entladungsprozesse Kapazitätsengpässe entlang der letzten Meile. Nicht außer Acht zu lassen sind die steigenden Anforderungen an die Lieferzeiten (z.B. Same-Day-Delivery, Zustellfenster) und die zunehmende Zahl an Retourensendungen. (Schrapf et al. 2013: 19)

(4) Organisatorische Aspekte: Die bestehenden Paketübergabestellen in Form von Boxensystemen bzw. Paketzustellboxen werden von unterschiedlichen KEP-Diensten angeboten. Als problematisch stellt sich dabei heraus, dass nur der anbietende KEP-Dienst die Infrastrukturen nutzt und der Konkurrenz den Zugriff verweigert. Um die Bedürfnisse der Endkundinnen und Endkunden zu berücksichtigen, ist die An- und Ablieferungsmöglichkeit unterschiedlicher KEP-Dienste von großer Bedeutung.

Eine weitere Stellschraube betrifft die Vernetzung der Übergabestelle mit der Zentrale des KEP-Dienstes. Es muss die Möglichkeit bestehen, das System online zu betreiben, sodass die Information über eine Paketeinlagerung an den KEP-Dienst weitergeleitet wird. Diese Datenweitergabe ist notwendig, um Transportressourcen zeitgerecht zu planen und zu bündeln.

Forderungen wie Sendungsverfolgung, (sehr kurzfristige) Paketumleitung, mehr Zustellalternativen bzw. Zeitfensterzustellung (Samstags-, Abend- und Nachzustellungen) und Montagetätigkeit werden stärker nachgefragt (Winter 2015: 1f).

Die Anwesenheit der Empfängerinnen und Empfänger bei der Paketanlieferung bzw. -abholung sowie das mangelnde Angebot an einheitlichen Paketübergabestellen bedingt mehrere Zustellversuche, was wiederum zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen führt.

3 DIE IDEE

3.1 Definition CommunityHub

Im Fokus des CommunityHubs, also eines Mikro-Logistiknotenpunktes, steht die Erarbeitung eines stakeholderinvolvierenden (Berücksichtigung von Interessen unterschiedlicher Akteurinnen und Akteure wie Endkundinnen und Endkunden, Stadt, Wirtschaft) Multi-Use-Konzeptes, welches logistische (Dienst-)Leistungen und daran koppelbare (Dienst-)Leistungen in (inner-)städtischen Erdgeschoßzonen ermöglicht.

Solche Leistungen können beispielsweise die Bereitstellung und den Betrieb von Paketübergabestellen (z. B. Zustell-, Abhol-, Empfangs- und Versandboxen) in Kombination mit Lagermöglichkeiten (z. B. Kellerabteile) bzw. weiteren Value-Added-Services (z. B. Entsorgungsstation von Verpackungsmaterial oder Installierung von Umkleidekabinen zum direkten Anprobieren online bestellter Waren) sein.

Das Vorhaben vereinigt unter der Prämisse des nachhaltigen Sharing-Gedankens eine gleichberechtigte Zugänglichkeit aller Akteurinnen und Akteure mit logistischen Dienstleistungen (sowohl nachfrageseitig z. B. Sendungsempfängerinnen und Sendungsempfänger als auch angebotsseitig z. B. KEP-Dienste) und basiert auf einer akteursübergreifenden Online-Plattform, welche alle KEP-Dienste implementieren können.

3.2 Methodische Herangehensweise

Die Erarbeitung dieser bisher noch wenig erforschten Thematik erfolgt in Form einer umfassenden und fundierten Analyse bestehender und potenzieller Multi-Use-Konzepte. Unter Zuhilfenahme von internationalen Best Practices und bereits existierenden State-Of-The-Art-Lösungen werden Konzepte auf den Untersuchungsstandort Wien angepasst sowie raum- und verkehrsplanerische Anforderungen für den Untersuchungsraum analysiert.

Des Weiteren soll eine Potenzial- bzw. Risikoanalyse Aufschluss über die Erfolgchancen von möglichen Optimierungsmaßnahmen sowie die Erarbeitung von Lösungsvorschlägen organisatorischer und technologischer Art – unter Berücksichtigung genderspezifischer Aspekte – für innerstädtische Multi-Use-Konzepte geben.

Auf Basis der Potenzialanalyse werden konkrete Implementierungsstrategien organisatorischer und technologischer Art entwickelt, um leerstehende (Erdgeschoß-)Flächen nachhaltig zu nutzen. Auch mögliche Risiken solcher Konzepte werden mittels eines eigens dafür konzipierten Framework-Designs evaluiert, um weiteren Forschungsbedarf aufzudecken.

3.3 Zielsetzung des Papers

Im vorliegenden Paper werden die bisherigen Ergebnisse des laufenden Forschungsprojektes CommunityHub als Werkstattbericht vorgestellt. Aufbauend auf den identifizierten Problemstellungen wird ein Abriss der Konzeptionierung geboten. Im Speziellen sollen mögliche Potenziale und etwaige Grenzen sowie geeignete Lösungsmöglichkeiten vom Multi-Use-Konzept CommunityHub dargelegt werden.

4 IMPLEMENTIERUNGSSTRATEGIE

4.1 Konzeption von CommunityHub

Das innovative Konzept, das in dieser Form europaweit noch nicht existiert, soll unterschiedliche (Logistik-)Aktivitäten (z. B. Lagerung, Umschlag, Reparatur, Recycling, Nahversorgung, Versicherung) bzw. Transaktionen (z. B. verkaufen, vermieten, verleihen, tauschen, verschenken) vereinigen und auf einem Open-Source-System basieren, welches alle Akteurinnen und Akteure implementieren können. Das Konzept baut auf funktionale Prinzipien wie Partizipation, Nahversorgung und Mehrfachnutzung auf, die für sich selbst einzeln bereits existieren, jedoch bisher als keine gemeinsame Anwendung umgesetzt wurden.

- Partizipation von Endkundinnen und Endkunden bei der Gestaltung und Produktion von Sachgütern und Dienstleistungen ist eine intensive Form der Endkundenorientierung und garantiert oftmals einen hohen Endkundennutzen. Die Einbindung involvierter Akteurinnen und Akteure (auch die Stadtverwaltung) spielt eine wesentliche Rolle, um das Interesse und die Akzeptanz von solchen Konzepten zu erhöhen. Das Prinzip wird vielfach von Unternehmen im Konsumgüterbereich genutzt, spielt jedoch in der Logistik eine eher untergeordnete Rolle. Im B2C-Bereich finden sich vereinzelt Ansätze dazu, wie beispielsweise die Möglichkeit der Umleitung von Paketen durch eine dynamische Endkundeninteraktion.
- Die Nahversorgung mit Gütern und Dienstleistungen ist kein neues Konzept, bedarf aber durch sich ändernde Rahmenbedingungen einer Neuausrichtung. Aktuelle Entwicklungen in der Logistik sind die zunehmende Ausweitung des E-Commerce auf Güter des täglichen Bedarfs beziehungsweise das Anbieten von Same-Day-Delivery. Diese Trends bedürfen entsprechender Prozesse und Infrastrukturen, wobei insbesondere die Schnittstelle zu Endkundinnen und Endkunden – trotz zahlreicher Innovationsansätze (z. B. Kofferraumzustellung, Empfangsboxen) – noch erhebliches Verbesserungspotenzial birgt.
- Mehrfachnutzung von Infrastruktur ist ein Schlüssel zur Effizienzsteigerung und kann zur wirtschaftlich erfolgreichen Erbringung von Dienstleistungen beitragen. Bestehende Lösungsszenarien in der Logistik sind jedoch begrenzt. Ein weitverbreitetes Beispiel sind Paket-Shops, welche KEP-Dienste mit anderen, auch branchenfremden Geschäftstätigkeiten kombinieren.

Die drei genannten Prinzipien sollen durch Übertragung bestehender Lösungen auf Logistikanwendungen beziehungsweise Neuentwicklung von Lösungen im Rahmen von leistungsfähigen CommunityHubs eine innovative Integration erfahren.

Bei der Umsetzung werden vorteilhafte und nachteilige Standortgegebenheiten identifiziert und im Zuge dessen die Praktikabilität sowie Flexibilität (inner-)städtischer Sharing-Konzepte analysiert. Dabei werden relevante Rahmenbedingungen und Einflussfaktoren wie städtebauliche (z. B. Raumtypologien, Bebauungsdichte), gebäudetypologische (z. B. Gebäudenutzung/-höhe, Zugänglichkeit), infrastrukturelle (z. B. Park- und Lademöglichkeiten), verkehrsgeographische (z. B. Anbindung, Lage), gesetzliche (z. B. Fahrverbote) und demographische (z. B. Bevölkerungsstruktur) Gegebenheiten aber auch organisatorische Aspekte (z. B. Zugangsberechtigungen, Einlieferungsbeleg, Vernetzung mit der Zentrale, Mehranbietersystem, Sicherheitssystem) berücksichtigt.

Die Abschätzung für die Implementierung eines CommunityHubs erfolgt nach maßgeschneiderten Bewertungskriterien in den Bereichen Wirtschaftlichkeit, Realisierbarkeit, Kundenzufriedenheit und Nachhaltigkeit.

4.2 Potenziale von CommunityHub

CommunityHub zielt auf eine bedarfsgerechte, nutzerinnen- und nutzerfreundliche und durch die Gemeinschaft organisierte Versorgung der Bevölkerung mit logistischen Dienstleistungen ab.

Im Fokus steht die Nutzbarkeit, Zugänglichkeit und Verfügbarkeit solcher nachhaltiger Versorgungsstrukturen. Es bedarf einerseits eines annähernd flächendeckenden Angebots und andererseits einer partizipativen bzw. kooperierenden Einstellung seitens der Nutzerinnen und Nutzer (Endkundinnen und Endkunden, Betreiberinnen und Betreiber, KEP-Dienste etc.). Besonderes Augenmerk wird im Rahmen des Multi-Use-Konzeptes auf die Reduzierung von Leerständen und die Belebung von Erdgeschoßzonen gelegt.

Weiters soll CommunityHub einen wesentlichen Beitrag zur Lösung der First- und Last-Mile-Problematik u. a. durch die Reduzierung der Transportwege (CommunityHub fungiert als Mikro-Umschlagsknotenpunkt, wobei die Feinverteilung mit dem Lastenrad abgewickelt werden kann) und die Entkoppelung von der Anwesenheit der Paketempfängerinnen und Paketempfänger leisten. Durch die Integration von zeitungebundenen Übergabestellen (z. B. Boxensystemen) in bestehende Lagerraumkonzepte sowie ausgedehnte Öffnungszeiten von Nahversorgungseinrichtungen soll beispielsweise die Paketzustellung und -abholung entkoppelt von der Anwesenheit der Endkundinnen und Endkunden erfolgen. Doch auch andere Gütergruppen können an einem CommunityHub umgeschlagen bzw. gelagert werden wie beispielsweise Waren des täglichen Bedarfs, Nahrungs- und Genussmittel, Arzneimittel, IT-Ware, Werkzeuge, Bücher, Fahrräder, Abfall oder auch Freizeitartikel.

Durch Vermeidung weiterer Zustellversuche und den Einsatz neuartiger Verkehrsmittel (z. B. Lastenrad, Fahrzeuge mit alternativen Antriebstechnologien) sowie über den CommunityHub organisierte Fahr- und Einkaufsgemeinschaften können CO₂-Emissionen reduziert und Wege verkürzt werden. Mittels Boxensystemen besteht unter anderem für KEP-Dienste die Möglichkeit, die Distributions- mit der Retourenlogistik zu verknüpfen und paarige Verkehre zu generieren. Auf diese Art und Weise wird der Energie- und Ressourcenverbrauch reduziert.

Somit wird eine optimale Ressourcenallokation (Raum, Personal, Zeit etc.) bei gleichzeitiger Reduktion der Transportwege angestrebt. Durch das Multi-Use-Konzept wird auch der Sharing-Gedanke forciert sowie der kommunikative Austausch in der Nachbarschaft im Rahmen von Social Entrepreneurship gefördert.

Wie in Abbildung 1 ersichtlich, fördert das Projekt CommunityHub proaktiv die Nachhaltigkeit in der Gütermobilität auf allen drei Ebenen, und zwar:

- **Ökologisch nachhaltig:** durch die Einbindung von umweltbewussten Logistik- und Transporttechnologien (Einsatz von alternativen Zustellfahrzeugen bzw. Konzepten)
- **Ökonomisch nachhaltig:** durch die Wiederverwendung bzw. Teilen von bestehenden Lagerflächen oder Gütern (Sharing-Economy)
- **Sozial nachhaltig:** durch die aktive Förderung vom Austausch in der Nachbarschaft (im Grätzl)



Abbildung 1: Zielsetzungen des Projekts CommunityHub

4.3 Grenzen von CommunityHub

Generell stehen logistische Dienstleistungsprozesse im Spannungsfeld zwischen Schlankheit und Agilität. Schlanke Prozesse sind kosteneffizient, erfordern jedoch ein hohes Maß an Standardisierung. Dem stehen agile Prozesse gegenüber, welche zwar in der Lage sind dynamischen Anforderungen mit Reaktionsfähigkeit zu begegnen, dies jedoch zu entsprechend hohen Kosten.

Das Konzept CommunityHub orientiert sich tendenziell nicht an Standardisierung und Kosteneffizienz, sondern fordert eine relativ hohe Agilität. Dies ist dem Umstand geschuldet, dass die Interessen unterschiedlicher Akteurinnen und Akteure sowie die Anforderungen vielfältiger Prozesse im Rahmen eines Multi-Use-Konzeptes gebührend Berücksichtigung finden müssen.

Ein CommunityHub stößt dann an seine Grenzen, wenn die resultierende Komplexität nicht kontrollierbar beziehungsweise wirtschaftlich abbildbar ist. Für ein funktionierendes Geschäftsmodell (unabhängig von öffentlichen Förderungen) ist es daher essentiell, dass die Komplexität möglichst reduziert wird und Services, welche eine Grundfinanzierung sicherstellen, im Fokus stehen.

5 PRAKTISCHE ANWENDUNG UND MEHRWERT

Für die relevante Zielgruppe – sowohl für die privaten (Endkundinnen und Endkunden) als auch für die gewerblichen (KEP-Dienste) Nutzerinnen und Nutzer – entfaltet sich das Potenzial der geplanten Ergebnisse in vielerlei Hinsicht: Bereits existierender, jedoch ungenutzter Raum wird nach den Prämissen des Sharing-Gedankens geteilt.

Zusätzlich können beim Multi-Use-Ansatz durch mehrmalige bzw. fehlgeschlagene Zustellversuche oder die räumliche Bündelungen von Gütern bzw. (Dienst-)Leistungen unnötige Transportwege vermieden werden. Dies fördert ein nachhaltiges Geschäftsmodell im Sinne der „Stadt der kurzen Wege“ bzw. etabliert den Gedanken der „Smart City“.

Zudem werden auch Stakeholder wie die Stadt Wien und die Wirtschaft durch die Projektergebnisse profitieren: Die Stadt kann die verfügbaren Infrastrukturflächen dank der ausgelagerten Bewirtschaftung effizienter nutzen und Logistik- bzw. Versorgungsdienste können einen technisch hochinnovativen Logistik-Hub für ihre Leistungserbringung nutzen. Für die lokale Nachbarschaft entsteht ein Treffpunkt und ein Ort bei dem der soziale Austausch gefördert wird (z. B. in Form von Tausch- und Leihbörsen, Veranstaltungen wie Flohmärkte, Austragen von Sportkursen, Schulungstätigkeiten).

Ein weiterer Vorteil des Multi-Use-Konzepts liegt darin, dass durch die gemeinsame Nutzung von Anlagen Kosten der einzelwirtschaftlichen Akteurinnen und Akteure eingespart werden können und eine höhere Flexibilität bei z. B. der Lagerung diverser Konsumgüter, der Paketzustellung und -abholung sowie gemeinsamen Nutzung von Flächen, Infrastrukturen und Gütern gegeben ist. Somit entsteht durch das Projekt CommunityHub eine Win-Win-Situation. (DHL 2013: online)

Aus Abbildung 2 sind potenzielle Nutzerinnen und Nutzer sowie wesentliche Charakteristika eines potenziellen CommunityHubs ersichtlich.

Potentielle NutzerInnen



Beispiele von CommunityHubs

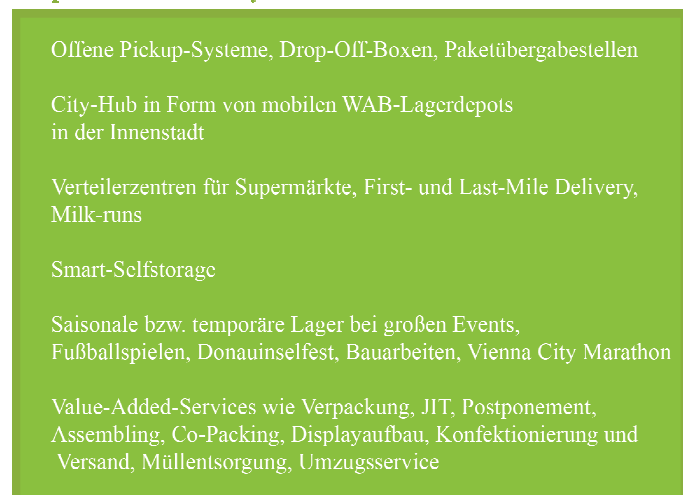


Abbildung 2: Potenzielle Nutzerinnen und Nutzer und Beispiele von CommunityHubs

Um die wirtschaftliche Verwertbarkeit mit der sozialen Nachhaltigkeit zu vereinen sind offene Lösungsvorschläge gefragt. Es soll an den vorhandenen städtischen Strukturen angeknüpft werden, wobei einerseits Lösungen an die Community angepasst und andererseits mit der Community entwickelt werden können. Dies setzt neben der Involvierung relevanter Stakeholderinnen und Stakeholder einer sehr heterogenen Akteurinnen- und Akteurslandschaft, das Aufbrechen von vorhandenen (Kooperations-)Strukturen und -Mustern, eine gute Kenntnis der Community voraus.

Für einen längerfristigen Betrieb ist die Entwicklung eines fundierten Geschäftsmodelles ebenso wie die Erstellung eines Business Case essenziell.

6 REFERENZEN

- BMVIT (2013): Programm Mobilität der Zukunft. Ausschreibungsleitfaden, 3. Ausschreibung. Gütermobilität neu organisieren, Fahrzeugtechnologien alternativ entwickeln. Version 1.1.8.11.2013. Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie Wien.
- DHL (2013): Multi-user, Shared-user and Dedicated Warehousing, DHL International GmbH. Internetauftritt, verfügbar unter: <http://www.dhl-healthcare.co.uk/products/multi-user-shared-user-and-dedicatedwarehousing.html>, Zugriff am 17.05.2017, Wien.
- Kujath, Hans Joachim (2003): Logistik und Raum – Neue regionale Netzwerke der Güterverteilung und Logistik. Leibnitz-Institut für Regionalentwicklung und Strukturplanung (IRS), Ekner.
- Österreichische Post AG (2014): Grenzenlos zuverlässig. Geschäftsbericht 2013. Österreichische Post AG. DAS MAGAZIN. Niederösterreichisches Pressehaus, St. Pölten.
- Schrampf, Jürgen, Zvokelj, Alexander, Hartmann, Gerda (2013): Strategisches Gesamtkonzept. Smart Urban Logistics. Effizienter Güterverkehr in Ballungszentren. Klima- und Energiefonds, Wien.
- Statistik Austria (2016): Vorausberechnete Bevölkerungsstruktur für Wien 2015-2100 laut Hauptszenario. Erstellt am 11.11.2016 Internetauftritt, verfügbar unter: https://www.statistik.at/web_de/statistiken/menschen_und_gesellschaft/bevoelkerung/demographische_prognosen/bevoelkerungsprognosen/index.html, Zugriff am 01.06.2017, Wien.
- Taniguchi, Eiichi (2012): Die Zukunft der City-Logistik. Internetauftritt, verfügbar unter: <http://www.delivering-tomorrow.com/de/the-future-of-city-logistics/>, Zugriff am 17.05.2017, Wien.
- Winter, Bernd (2015): Eine Sekunde nach dem digitalen Urknall. In: Verkehr. Nr. 37/71. Jahrgang. Ausgabe vom 11.09.2015.