

THE LAST MILE – DIE STADT ALS LOGISTIKZENTRUM

Der zunehmende Wirtschaftsverkehr fordert seinen Raum ein und braucht Lösungen, die von allen Teilnehmern getragen werden. Auch der Wohnbau wird zukünftig seinen Teil dazu beitragen müssen.

MITCHIEF BARBARA BARTOSZEK

Fast wie das Universum, so grenzenlos ist das virtuelle Kaufhaus, in dem man mit ein paar wenigen Klicks für Geld alles kaufen kann, was unsere Konsumwelt zu bieten hat. Und weil es so bequem ist, ist der Onlinehandel auch bereits seit einigen Jahren mit rasantem Tempo auf der Überholspur gegenüber dem Point of Sale. Und trotzdem ist die Gesamtzahl der Shopflächen-Quadratmeter noch immer im Steigen begriffen. Unlogisch? Nun ja. Natürlich befindet sich der Handel mit dem Endkunden mitten in einem Paradigmenwechsel, und damit müssen sich die dahinterstehenden, über viele Jahre gewachsenen Systeme kurzfristig flexibilisieren. Sterben muss daran aber eigentlich niemand, denn im Grunde bedeutet es nicht eine Verringerung, sondern hauptsächlich eine Verlagerung von Serviceleistungen – wie Beratung, Transport und Umschlag. Damit diese Umgewichtung funktionieren kann, braucht es einerseits elastische Lösungen seitens der Handelsunternehmen und andererseits

die richtigen Rahmenbedingungen seitens der öffentlichen Verwaltung, seitens der Logistiker – und immer mehr auch seitens der Wohnimmobilien-Developer.

Der Einzelhandel am POS

Fakt ist laut Hannes Lindner von der Standort + Markt Beratungsgesellschaft, „dass die großen, etablierten Marken unter den Filialisten weitgehend fertig, expandiert haben.“ Nun steht die Optimierung der Handelsflächen im Mittelpunkt, damit die wachsenden Leerstands- und Fluktuationsraten kontrollierbar werden. „Rückläufig ist auch die Anzahl der gesuchten Standorte unter den neuen Filialisten“, meint Lindner. „In City-Lagen liegt der Leerstand bei 2,9 Prozent und die Fluktuation bei 12,2. Nach wie vor sind Textilmarken DER Magnet für Einkaufsstrassen in solchen A-Lagen, deren Umsätze sind aber rückläufig. Anders als beim Wohnen und Wohnaccessoires – dort nehmen sowohl Shops als auch Umsätze im Moment noch zu. Weitere Zuwäch-

se verzeichnet die Gastronomie, und sie finden sich auch bei Dienstleistungen wie Fitnesscentern und Glücksspiel.“ Ganz klar am absteigenden Ast befindet sich hingegen die Elektronik. In Fachmarktzentren kann man schon länger beobachten, dass bei gleichbleibender Kundenfrequenz die Verlagerung der Käufe Richtung Gastronomie und Unterhaltung immer deutlicher wird. „Der Handel lebt aber nicht von der Frequenz, sondern vom Umsatz“, konstatiert Lindner. Daher findet eine alternative Nutzungslösung aus dem US-amerikanischen Raum auch immer mehr in unseren Breiten Anwendung: Unrentabel gewordene Retailflächen werden zu sogenannten Black Stores.

Alter Standort – neuer Black Store

Nicht nur der stationäre Handel, auch der Versand der Produkte benötigt seine Infrastruktur – und die kann oftmals nicht alleine vom Produktionsstandort aus gesteuert werden. Aus diesem Bedarf heraus entstand die Idee, in Not geratene Points of Sale zu Logistik-Hubs umzufunktionieren und zu sogenannten Black Stores umzuwandeln. Die Niederlassung bleibt dann so gesehen eine vollwertige Filiale, inklusive Bestellwesen – nur der Kundenverkehr fällt gänzlich weg. Beratung muss sich der Interessent dann ebenso online in diversen Portalen holen. Der virtuelle Raum wird damit mehr und mehr genötigt, Aspekte wie Haptik oder das gesamte Produkterlebnis vollständig vorwegzunehmen. Oder auch nicht – denn mit dem Bestellwesen nimmt gleichzeitig die Rücklauflogistik ihren Siegeszug. Während der Ballsaison gehen in Österreich die Retouren sogar an die 50%-Marke. Amazon und Co. stört das nicht. Das Phänomen der „Zalando-Partys“, wo

einzelne Kunden für private Konsum-Interessensgruppen große Mengen an unterschiedlichen Produkten zur Begutachtung bestellen, verlagert sozusagen den Point of Sale sogar bis in die Wohnzimmer. „Jedenfalls geht damit das Informationsmonopol über Produktsortiment und Preis für den stationären Handel endgültig verloren“, so Lindner.

Faktor Verkehr

Soweit der Hintergrund. Daraus scheint also zu folgen, dass – zumindest – die Frequenz in den Shopping-Agglomerationen der Städte sowie in anderen guten Lagen nicht abfällt. Gleichzeitig wird uns aber mehr und mehr nach Hause bis vor die Türe geliefert, was die ohnehin bereits zeitweilig prekäre Verkehrssituation auf den Haupt- und Nebenrouten der Städte nicht eben verbessert. Und da haben wir noch nicht einmal über die Parkplatz- und Lieferzonensituationen nachgedacht. Ohne jetzt konkrete Beispiele für den Handlungsbedarf in Österreich zu nennen – die EU selber sieht dezidiert vor, dass der PKW-Verkehr der Unionsstädte bis 2030 nicht weniger als halbiert werden soll. Am Go Asset Logistik Symposium hat Angelika Winkler von der MA 18 für Stadtentwicklung und -planung das „STEP25“ Fachkonzept Mobilität der Stadt Wien auf Einladung des Logistik-Developers Go Asset einem exklusiven Interessentenkreis der Immobilienbranche vorgestellt. Demnach soll der Etablierung von

Statement

Andreas Liebsch, Go Asset

In Wien gibt es derzeit keine dedizierte Widmung „Logistik“ für Grundstücke, wodurch die Logistikimmobilie in wirtschaftliche Konkurrenz mit dicht bebauten, flächeneffizienteren und renditestärkeren Immobilienklassen gerät. Eine derartige Widmung wäre jedoch sinnvoll, um Warenflüsse übergeordnet planen zu können.

Ein Lösungsansatz wäre z.B., dass sich die Widmung ausschließlich auf die – sowieso schwer verwertbar – Ertragsstoßzone bezieht und in den darüber liegenden Geschossen andere Nutzungen erlaubt sind. Auf die richtige Mischung kommt es an, und die Raumplanung ist hierfür der Schlüssel für eine erfolgreiche Stadtentwicklung.



Kunden wollen es schnell, wenn sie online bestellen. Das stellt auch die Städte vor (logistischer) Herausforderungen.

effizienten Transport- und Logistiksystemen das größte Gewicht in der Steuerung des Verkehrs gegeben werden. Ebenso den Themen Lärm und Emissionen beim Transport, um die Lebensqualität im urbanen Raum trotz des erhöhten wirtschaftlichen Verkehrsaufkommens zu erhalten. Die Stadt Wien will gemeinsam mit Unternehmen und der Logistikbranche Strategien für einen kostengünstigen, effizienten und ressourcenschonenden Wirtschaftsverkehr entwickeln. E-Commerce, Direktbelieferungen, die Zunahme von kleinteiligen Sendungen mittels Paketdiensten, das Fehlen von Ladebuchten und Ladezonen, Fahrverbote und wohnzweckmäßige Einbahnnetze, Abstellverbote und damit fehlende Stellflächen für gewerbliche Belange sind Gedankengrundla-

ge für Lösungsansätze, die am Ende alle Interessensgruppen zu bedienen haben.

Lenkungsaufgabe der Städte

Um dem Wirtschaftsverkehr mehr Raum zu geben, muss eine Verkehrsverlagerung des Privatverkehrs auf Alternativen wie den Umweltverbund stattfinden. Dazu braucht es aber mehr, als nur das Halten eines eigenen PKWs nach Kräften zu erschweren. Die Bedingungen in Form von Ausbau des öffentlichen Verkehrs und Sharing-Konzepten werden aber tatsächlich immer besser. Objektivierbar – denn es ist den jüngeren Generationen in den Städten tatsächlich bereits kein großes Anliegen mehr, einen eigenen PKW vor der Haustüre stehen zu haben. Verkehrsberuhigte Bereiche und die so-



nannten Begegnungszonen sind zwar Anlass für polarisierende öffentliche Diskurse, aber wer damit aufgewachsen ist, kann es sich nicht mehr anders vorstellen. Der öffentliche Raum muss nun mal in der Lage sein, sich anzupassen. Übrigens wie eh und je – denn auch Graben und Stephansplatz in Wien oder die Getreidegasse in Salzburg waren dereinst für den Individualverkehr geöffnete Verkehrswege. Heute unvorstellbar.

Anforderungen, was Wandel und Umdenken anbelangt, werden aber auch an den Wirtschaftsverkehr gestellt und E-Mobilität im Bereich Fuhrparks und Fahrzeugflotten gefördert. Die Anschaffung von manuell oder elektrisch betriebenen Transportfahrrädern wird derzeit – übrigens für jedermann – mit bis zu 800 Euro gefördert. Außerdem sollen neben den quantitativ zunehmenden stationären Kleinumschlagplätzen in Zukunft auch „mobile Micro Hubs“ Teil des Stadtbildes sein. Ausgereift scheint das aber noch nicht zu sein, denn solange nicht geeignete Flächen dafür bereitgestellt werden, befindet sich dieses Konzept noch in einer Grauzone. Aber auch die organisierteste Stadt kann nur Schritt für Schritt vorgehen und sich darum bemühen, dass ihre Angebote ange-

nommen werden. Die Wirtschaftskammer Wien stellt seit einiger Zeit eine Ladezonen-App für Wien zur Verfügung. Mehr als 2.600 bestehende Ladezonen werden auf einer interaktiven Karte dargestellt, was das Auffinden und Routing der Zulieferer erleichtern soll. Außerdem zielen multifunktionale Ladezonen nicht nur auf die Nutzung durch Gewerbebetriebe ab, sondern wollen auch private Lastentransporte ohne die Hürde eines großen formalen Anmeldeaufwands erleichtern.

Ein weiteres Projekt des BMVIT/EEG und der Stadt Wien befindet sich gerade in der Pilotphase: „Urban Loading“ soll die urbane Ladezonenbewirtschaftung regulieren, indem es Belegungsinformationen für Ladezonen bereitstellt und so ein kooperatives Ladezonenmanagement ermöglicht.

Die letzte Meile

Mit dem erfolgreichen und zeitgerechten Auffinden einer verfügbaren Ladezone in der Nähe des Endkunden ist die Sache mit dem E-Commerce aber eben auch noch nicht erledigt. Der durchschnittliche Städter ist nämlich regelmäßig zu den Arbeitszeiten der Lieferanten nicht daheim.

Die so genannte „Last Mile“ – nämlich die Zustellung bis in den „Hausschlapfenradius“ der Endkunden – wird laut Gerald Gregori, Leiter der Post Logistik Services, zukünftig Teil der Stadtplanung sein müssen. Die Bündelung der Logistiklösungen für die letzte Meile wird zur Aufgabe. Aber auch sein Unternehmen hat Lösungen. Bei der Post kann man sich mit Empfangsboxen weiterhelfen, die neben dem Postkasten zu montieren sind. „18.000 davon sind in Österreich bereits gegen einen geringen Einmalbetrag bezogen worden. 2016 konnten so bereits eine Million Zustellungen mittels dieser Boxen abgewickelt werden“, erklärt Gregori. Aber wenn in einem Wohnhaus an einer Stiege zwölf oder mehr Wohnungen liegen, wird es vermutlich irgendwann eng an den Wänden. Den Bedarf an Waschküchen, Fahrrad- und Kinderwagenräumen haben die Projektentwickler im Wohnbau bereits durchgängig aufgegriffen. Nicht zuletzt wegen der Bauordnung: „Auf jedem Bauplatz mit mehr als zwei Wohnungen ist in dem der Anzahl der Wohnungen entsprechenden Ausmaß ein Raum zum Abstellen von Kinderwagen und Fahrrädern vorzusehen.“ Also müsste es in letzter Konsequenz letztlich eine Aufnahme in die Flächenwidmung bedeuten, damit dem Bedarf nach Anlieferungsflächen Leistung getragen wird. Eine entsprechende Bedarfslage gibt Anstoß für Innovationen und neue Lösungen. Hier wird nun Raum für Nachnutzungskonzepte gemacht, für Flächen, auf denen derzeit noch kommerzielle

Auslaufmodelle zu finden sind. Gemeint sind damit zum Beispiel kleine Tankstellen ohne eigenen Shop, frühere Greißlerläden, alte Kinos – oder generell unattraktive Handelsflächen in den Erdgeschoßen von Häusern in ausgesprochenen Wohngebieten. „Das Thema Logistik wird sich aber jedenfalls immer in den Erdgeschoßflächen abspielen“, liegt für Gregori klar auf der Hand. „Es gab zwar immer wieder Ideen – auch mit mobilen Hubs –, Logistikservices auf Etagen abzuwickeln, etwa in Parkhäusern. Mehrstöckigkeit funktioniert aber nicht.“

Wohnbau muss also zukünftig Anlieferungen im entsprechenden Ausmaß gewährleisten. Auch das Lärmproblem bei der Anlieferung gilt es dabei zu berücksichtigen. (Man muss sich beispielsweise fragen, ob das Retourgang-Piepsen von LKWs technisch nicht bereits durch Rückfahrkameras und Sensorik obsolet ist. So gesehen dürfen sich auch die Automobilproduzenten angesprochen fühlen.) Das Logistik-Netzwerk muss jedenfalls vielfältiger werden und sich stärker auf den Mietermarkt im urbanen Raum konzentrieren. Und auch die Architektur wird zukünftig gefordert sein, die Logistikflächen gut in das Stadtbild einzufügen, damit auch der ästhetische Anspruch erfüllt wird. Wir sind bereits gespannt, wann wir hier das erste Logistikimmobilien-Projekt mit großer Architektur vorstellen dürfen. ■



DER HANDEL LEBT NICHT VON DER FREQUENZ, SONDERN VOM UMSATZ.

HANNES LINDNER
STANDORT + MARKT
