

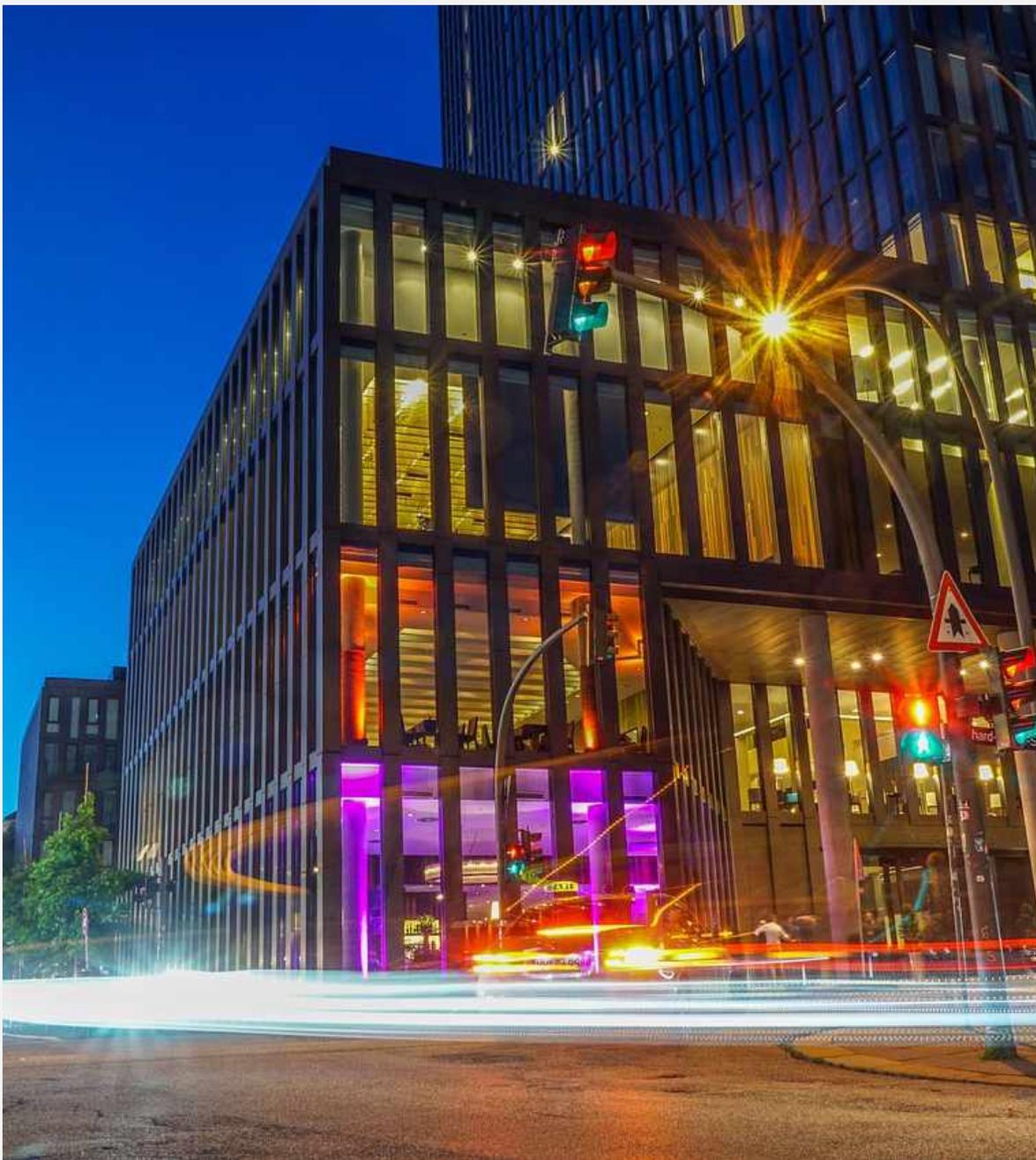


MICRO-HUB-STANDORTE IN HAMBURG

Machbarkeitsstudie und Standortresearch

Eine Studie von
Hanseatic Transport Consultancy und THERON Advisory





INHALT

SUMMARY

Zusammenfassung der
wichtigsten Erkenntnisse

S. 04

DEEP DIVE

Detaillierte Aufbereitung
sämtlicher Inhalte

S. 07

OVERVIEW

Darstellung der Erkenntnisse
in Präsentationsform

S. 80



VORBEMERKUNG

Das Hamburger UPS-Projekt gilt als der erste große und erfolgreiche Test eines Logistikkonzepts mit Lastenfahrrädern in der Paketzustellung. Es gilt zu Recht als wegweisend auch für andere Städte - nicht nur deutschlandweit, mittlerweile auch international. Um den eingeschlagenen Weg, Hamburg als Modellstadt für zukünftige, nachhaltige und integrierte urbane Mobilität zu positionieren, fortzuführen, bedarf es weiterer Anstrengungen.

Der Verfügbarkeit geeigneter Micro-Hub-Standorte kommt hierbei eine Schlüsselrolle zu. Das Beispiel anderer Städte (z. B. Paris) zeigt dabei, dass durch die gezielte (öffentliche) Ausweisung oder Bereitstellung von Micro-Hub-Flächen ein Wildwuchs vermieden und eine stadtverträgliche Ausgestaltung erreicht werden kann. Die vorliegende Machbarkeitsstudie in Verbindung mit einer Standortuntersuchung soll dabei u. a. die Frage beantworten, welche konkreten Anforderungen an einen Micro-Hub-Standort gestellt werden und welche Standorte für die Einrichtung eines Single- und/oder Multi-User-Depots denkbar sind.

Unser Antrieb besteht darin, anforderungsgerechte Micro-Hub-Standorte zu identifizieren und gemeinsam mit der HIW Hamburg Invest Wirtschaftsförderungsgesellschaft und weiteren Partnern innovative Lösungen für die letzte Meile zu entwickeln, die Hamburg als Modellstadt stärken und „fit“ für die Zukunft machen.

Hamburg, 8. Oktober 2019

PROF. DR. JAN NINNEMANN

CEO, Hanseatic Transport Consultancy



#HTCinnovation #HTCdigital #TeamHTC #WeQ-Lab



SUMMARY

Zusammenfassung der
wichtigsten Erkenntnisse

ZENTRALE ERGEBNISSE IM ÜBERBLICK

URBANE LOGISTIK BRAUCHT NEUE LÖSUNGEN

Die Versorgung mit Waren und Dienstleistungen ist für die Lebensfähigkeit einer Stadt, ihrer Bewohner und Unternehmen unverzichtbar. Gleichzeitig bildet der gewerbliche Güterverkehr eine der zentralen Herausforderungen für urbane Agglomerationsräume wie Hamburg: Er verursacht Lärm und Schadstoffemissionen, beeinträchtigt die Verkehrssituation und blockiert städtischen Raum; E-Commerce und veränderte Lieferstrukturen des stationären Handels führen zu zusätzlichen logistischen Herausforderungen. Ziel muss es daher mehr denn je sein, neue, umweltfreundliche und effektive Konzepte zur Versorgung der Innenstädte zu entwickeln.

MICRO-HUBS ALS BAUSTEIN FÜR NEUE LIEFERKONZEPTE

In vielen Städten wurden in den vergangenen Jahren verschiedenartige Maßnahmen angestoßen, um der rasanten Zunahme von Zustell- und Lieferfahrten durch innovative Logistik-konzepte zu begegnen. Im Jahr 2015 hat die Freie und Hansestadt Hamburg zusammen mit dem Paket-logistiker United Parcel Service Deutschland (UPS) ein Modellvorhaben initiiert, um zukunftsfähige Lösungen für den Lieferverkehr zu erproben. Hierzu hat UPS an vier zentralen Standorten in der Hamburger Innenstadt Container als Zwischenlager (sogenannte „Micro-Hubs“) aufgestellt. Von hier aus erfolgt die Zustellung von Sendungen zu Fuß mit Sackkarre, mit Lastenrad oder einem elektrisch unterstützten Fahrrad. Im Zuge einer Evaluation dieses Modellvorhabens konnte neben positiven Effekten auf Verkehr und Umwelt auch nachgewiesen werden, dass die Verfügbarkeit anforderungsgerechter Flächen für den Aufbau dieser Micro-Hubs ein zentrales Hemmnis für die weitere Entwicklung innovativer Lieferkonzepte darstellt.

LAGE, ANBINDUNG, AUFKOMMEN ALS STANDORTELEMENTE

Die Basisanforderungen an einen potenziellen Micro-Hub-Standort lassen sich vergleichsweise leicht spezifizieren. Abhängig von der Anzahl der potenziellen Nutzer und der funktionalen Ausgestaltung besteht ein Flächenbedarf zwischen 15 und >150 qm. Die potenzielle Fläche sollte dabei u. a. über einen ebenerdigen Zugang verfügen, verkehrlich gut angebunden sein, über anforderungsgerechte Abstell- und Verkehrsflächen verfügen sowie zu einem „moderaten“ Mietzins angeboten werden. Auf Basis der identifizierten Standortanforderungen wurden fünf Micro-Hub-Idealprofile (S bis XL) definiert und unterschiedlichen Quartierstypen zugeordnet. Die Suche nach potenziellen Standorten fokussiert sich dabei insbesondere auf Flächen in Stadtteilen mit hoher Einwohner- und damit auch Paketdichte wie z. B. Eimsbüttel, Winterhude oder Ottensen aber auch Steilshoop, Bergedorf-West oder Hamm.

ZUSÄTZLICHE SERVICES ALS ERFOLGSFAKTOR

Die Anlieferung der Pakete am jeweiligen Micro-Hub-Standort erfolgt üblicherweise ausgehend von einer regionalen Zustellbasis am Stadtrand. Hier werden die Sendungen am Morgen vorsortiert, für die Anlieferung am Micro-Hub kommen Lkw oder Sprinter zum Einsatz. Üblicherweise erfolgt die Anlieferung der Pakete 1x täglich zwischen 8.00 und 9.00 Uhr. Im weiteren Tagesverlauf wird ausschließlich zu Fuß, mit Lastenrädern oder E-Fahrzeugen zugestellt, so dass für die Anlieger keine zusätzliche Emissionsbelastung (Lärm, Schadstoffe etc.) entsteht. Grundsätzlich wird angestrebt, die reine Logistikfunktion des Micro-Hubs abhängig von der Flächenverfügbarkeit um weitere Servicekomponenten zu ergänzen, um somit eine optische Aufwertung im Sinne einer städtebaulich verträglichen Lösung und dadurch Erhöhung der Akzeptanz des Konzeptes zu erreichen. Denkbar sind hier u. a. Leistungen wie die Annahme von Paketen, Kiosk, Café, Fahrradreparatur oder die Verknüpfung mit Mobilitätsservices.

ZENTRALE ERGEBNISSE IM ÜBERBLICK (2)

VORLIEGENDER REPORT ALS PROZESSAUFTAKT

Insgesamt konnte auf Basis der getroffenen Vorüberlegungen zu Standortanforderungen und „Zielregion“ nur eine sehr begrenzte Anzahl an unmittelbar zu realisierenden Micro-Hub-Standorten im Hamburger Stadtgebiet identifiziert werden. Wesentlicher Grund hierfür besteht darin, dass die überwiegende Zahl der angefragten und Immobilienmanager nur über sehr geringe Leerstandsquoten verfügen. Darüber hinaus unterliegt der Markt für Logistikimmobilien aktuell einem sehr schnellen Wandel. Vor diesem Hintergrund ist dieser Report nur als Momentaufnahme und Auftakt für einen fortlaufenden Suchprozess zu verstehen, der auch in Zukunft aktiv begleitet werden sollte. Darüber hinaus hat sich in vielen Expertengesprächen mit KEP-Logistikern und Immobilienwirtschaft gezeigt, dass das Vorhandensein einer tragfähigen, offenen Betreiberlösung einen wesentlichen Schlüssel für den Aufbau eines Micro-Hub Netzwerkes darstellt. Dies gilt insbesondere für den Fall, dass sich keine 1 zu 1 Beziehung zwischen einem KEP-Logistiker und einem Anbieter einer Micro-Hub Fläche einstellt. Somit besteht bei sämtlichen Multi-User Ansätzen die Notwendigkeit, einen externen Betreiber einzubinden, der sinnvollerweise als neutraler Player am Markt agiert. Dem Betreiber fällt dabei die Aufgabe zu, entsprechende Flächen gemäß Anforderung des Nutzers auszugestalten und als Vertragspartner gegenüber dem Flächeneigentümer aufzutreten.

ANFORDERUNGEN AN EINEN BETREIBER

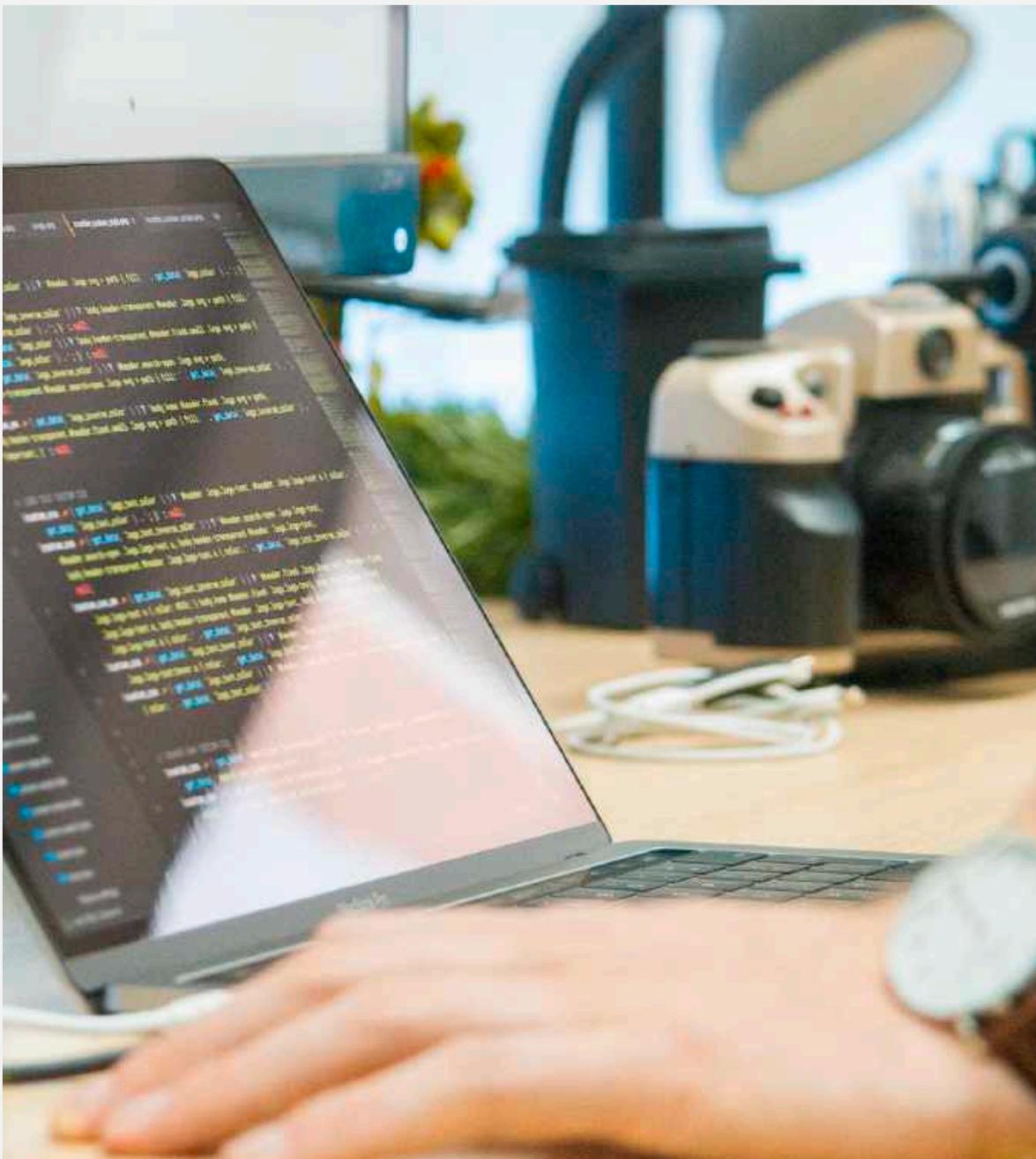
In Ergänzung zu den eindeutig qualifizierbaren Micro-Hub Flächen konnte eine Vielzahl an Potenzialstandorten identifiziert werden. Diese befinden sich vielfach im öffentlichen Raum und erfordern daher eine spezifische Ausstattung (z. B. in Form von Containerlösungen). Die Anschaffung, der Aufbau und Betrieb eines Pools an Micro-Hub-Containern könnte dabei ebenfalls Gegenstand eines möglichen Betreibermodells sein. Der zukünftige Betreiber sollte dabei u. a. folgende Anforderungen erfüllen:

Neutralität im Bürgerinteresse, Logistik-Kompetenz, Integrationserfahrung, lokale Vernetzung, Synergien mit Kerngeschäft.

ZÜGIGE UMSETZUNG SOLLTE ANGESTREBT WERDEN

Eine zügige Umsetzung erster Pilotstandorte sollte kurzfristig angestrebt werden. Hierbei gilt, dass mit Blick auf die gewünschte schnelle Realisierung auch möglichst zügig eine Betreiberlösung gefunden werden sollte. Dies beinhaltet explizit nicht, dass dieser „Pilotbetreiber“ notwendiger Betreiber sämtlicher Micro-Hubs im Stadtgebiet wird. Vielmehr bildet er eine Art „Enabler“ für weitere Anbieter, die mögliche Standorte aus ihrem Portfolio selbst betreiben. Allerdings erscheint der Aufbau eines „Lead-Betreibers“ auch perspektivisch sinnvoll, da dieser nicht nur als Micro-Hub-Entwickler und Betreiber sondern ggf. auch als neutraler White-Label Logistiker auftreten kann, wenn eine kooperative Zustellung umsetzbar erscheint.





DEEPA DIVE

Detaillierte Aufbereitung
sämtlicher Inhalte



INHALT

KEP-MARKT

Abgrenzung, Entwicklung, Trends

S. 09

MICRO-HUBS

Definition, Rolle, Anforderungsprofil

S. 18

STANDORT-PARAMETER

Aufkommensschwerpunkte, Marktbedarf

S. 36

STANDORT-RESEARCH

Identifikation, Bewertung

S. 49

ABGRENZUNG DES RELEVANTEN MARKTES

Die Zustelllogistik in Ballungsräumen wie Hamburg bedarf aufgrund ihrer komplexen Struktur und der Vielzahl an Prozessbeteiligten zunächst einer weiterführenden Abgrenzung des für die Ausgangsfragestellung relevanten Marktes. Der urbane Nutzungsmix aus Einzelhandel, Gastronomie, Wohnen, Büro- und Praxisflächen ruft grundsätzlich eine Vielzahl verschiedener Logistikpartner auf den Plan. Auftragsgemäß richtet sich der Fokus nachfolgend auf den Bereich der sogenannten KEP-Logistiker und somit auf die Beförderung von Kurier-, Express-, und Paketsendungen.

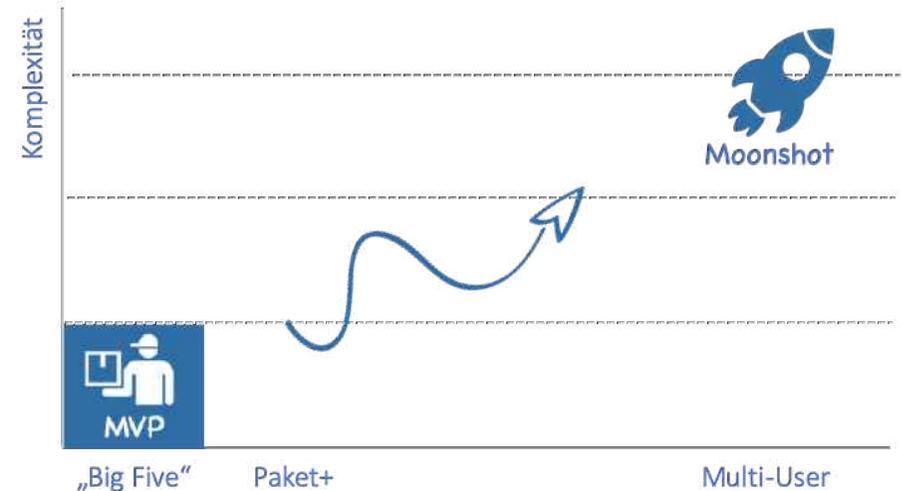
- **Kuriersendungen:** Charakteristisch für Kuriersendungen ist deren permanente persönliche Begleitung und die damit verbundene Möglichkeit des Kuriers, jederzeit auf die Sendung zuzugreifen, um Dispositionsentscheidungen zu treffen.
- **Expresssendungen:** Kennzeichnendes Merkmal der Expresssendungen ist deren feste, i. d. R. garantierte Laufzeit. Die Beförderung von Sendungen im Expresssegment erfolgt im Unterschied zu Kurierdiensten nicht direkt exklusiv und persönlich, sondern über Umschlagzentren bzw. -punkte (Hub and Spoke-System). Aufgrund der hohen Zeitsensibilität ist eine Zustellung über alternative Transportwege (Lastenrad, Micro-Hub) eher unrealistisch.
- **Paketsendungen:** Signifikante Merkmale für Paketsendungen sind deren aus dem Transportsystem heraus zu erwartenden Lieferzeiten sowie im Vergleich zu den sonstigen Expressdiensten die Beschränkung der zum Transport übernommenen Sendungen in Größe und Gewicht.

Eine trennscharfe Segmentierung der drei Teilmärkte ist nur bedingt möglich und wird u. a. dadurch erschwert, dass die Begriffe rechtlich nicht definiert sind.

Während gerade die Grenzen zwischen dem Kurier- und Expresssegment z. T. fließend verlaufen, lässt sich der Markt für Paketdienste klar abgrenzen. Im Fokus stehen hier die fünf großen Systemanbieter DHL, UPS, GLS, DPD und Hermes. Auftragsgemäß richtet sich der Fokus dieser Untersuchung auf die beschriebenen „Big Five“ als potenzielle Basisnutzer für Micro-Hubs in Hamburg als die „Most Valuable Players“ (MVP). Darüber hinaus berücksichtigen die Gutachter im Zuge der Micro-Hub Ausgestaltung aber auch Möglichkeiten einer Einbindung weiterer i. d. R. lokaler KEP-Logistiker mit Schwerpunkt im Bereich „Kurier“ (Paket+).

Trends im Onlinehandel wie Multi-Channel und Same-Day-Delivery (SDD) sowie die wachsende Bedeutung von Lebensmittel Lieferdiensten führen dazu, dass in einem erweiterten Micro-Hub Ansatz auch Aspekte der Einbindung weiterer Player diskutiert werden („Moonshot“). Moonshot Ansätze beziehen sich auf bisher schwer vorstellbare Projekte, wie damals die Mondlandung. Die nachfolgende Abbildung zeigt das beschriebene Vorgehen im Überblick.

Abbildung: Vorgehen des Moonshot Ansatzes

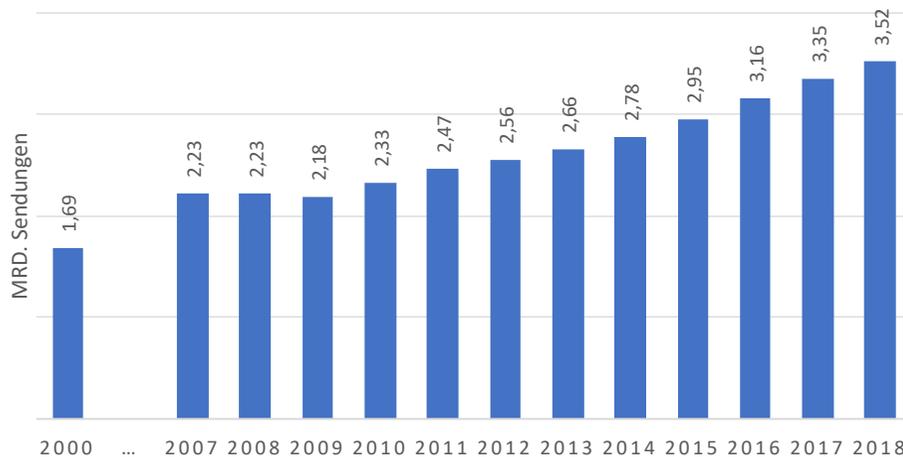


ENTWICKLUNG UND PROGNOSEN FÜR DEN KEP-MARKT IN DEUTSCHLAND

Die Kurier-, Express- und Paket-Branche (KEP) in Deutschland ist ein schnell wachsender Markt. Die KEP-Studie 2019 des Bundesverbands Paket und Express Logistik (BIEK) weist für das Jahr 2018 ein Markt-volumen von 3,5 Milliarden Sendungen aus. Dies entspricht rund 12 Millionen Sendungen pro Zustelltag. Die Betrachtung im Zeitablauf (siehe Abbildung) zeigt dabei eine annähernde Verdopplung des Sendungsvolumens seit dem Jahr 2000. Spätestens 2021 soll die Zahl der KEP-Sendungen bis auf 4 Milliarden ansteigen.

Der überwiegende Teil der Sendungen entfällt derzeit auf den Bereich der Paketsendungen. Ihr Anteil liegt mittlerweile bei deutlich über 80 %; Express- und Kuriersendungen sind mit einem Anteil von zusammen nur 16,1 % von eher nachrangiger Bedeutung. Ihr prozentualer Anteil geht seit Jahren leicht zurück, was vor allem der hohen Wachstumsdynamik im Paketmarkt geschuldet ist.

Abbildung: Sendungsvolumen im deutschen KEP-Markt



Quelle: KEP-Studie 2019 im Auftrag des Bundesverbands Paket und Expresslogistik e. V.

Abbildung: Wachstum und Entwicklung im KEP-Markt 2018

KEP-Markt gesamt	Sendungsvolumen	alle	+ 4,9 % ↗
	Umsatz	alle	+ 5,2 % ↗
Paketmarkt Deutschland (national)	Sendungsvolumen	alle	+ 4,7 % ↗
		B2C	+ 7,4 % ↗
		B2B	+ 0,4 % →
Express/Kurier	Sendungsvolumen	alle	+ 3,8 % ↗

Quelle: KEP-Studie 2019 im Auftrag des Bundesverbands Paket und Expresslogistik e. V.

Die vorstehende Abbildung unterstreicht die besondere Dynamik des Paketmarkts im Allgemeinen und des B2C-Segments im Besonderen. Im Jahr 2018 wuchs das B2C-Sendungsvolumen im Paketmarkt um 7,4 % und lag damit deutlich oberhalb des Wachstums des Paketmarkts insgesamt (+ 4,7 %) sowie des Express/ Kurier-Segments (+ 3,8 %).

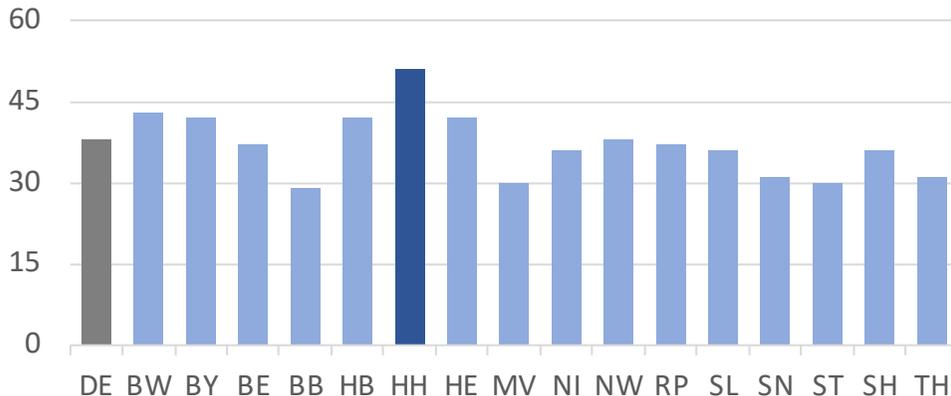
Auch in Zukunft dürfte das Wachstum im KEP-Markt maßgeblich durch das B2C-Segment im Paketmarkt getrieben werden. Eine Studie zu den verkehrlich-städtebaulichen Auswirkungen des Online-Handels (Prognos/ KE Consult/ ILS, 2018) geht bis zum Jahr 2030 allein für das B2C Segment von einem Anstieg des KEP-Volumens um über 100 % (Szenario Schnelligkeit plus Innovation) auf bis zu 3 Milliarden Sendungen aus. Detaillierte Prognosen zu den Wachstumserwartungen für das B2B-Segment bis 2030 liegen dagegen nicht vor. Zum Teil finden sich einzelne Abschätzungen zur allgemeinen Marktentwicklung. So geht McKinsey von einer Verdopplung des Sendungsvolumens im KEP-Markt in den nächsten zehn Jahren aus. Die BIEK-Prognose bis zum Jahr 2023 unterstellt einen weiteren Anstieg des KEP-Volumens um jährlich 4,7 %.

ENTWICKLUNG UND PROGNOSEN FÜR DEN KEP-MARKT IN HAMBURG

Hamburgs Anteil an den deutschlandweiten KEP-Sendungen lag 2017 mit 90 Millionen Sendungen bei 2,9 %. Vor allem großflächige Bundesländer wie Nordrhein-Westfalen (21,7 %) und Bayern (17,1 %) übernehmen hier eine klare Vorreiterrolle. Jedoch erreicht Hamburg mit durchschnittlich 51 Sendungen pro Einwohner im Jahr unter den Bundesländern den Höchstwert und liegt damit klar über dem bundesweiten Durchschnitt von 38 Sendungen (Abbildungen unten links). Stärkster Bezirk ist dabei Hamburg-Mitte mit mehr als 70 Sendungen pro Einwohner und einem Gesamtvolumen von 25 Millionen Sendungen (Abbildung unten rechts).

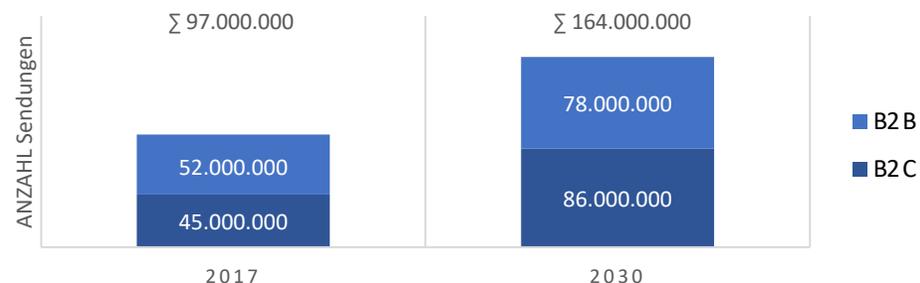
Bis 2030 wird ein Anstieg des KEP-Volumens in Hamburg auf 164 Millionen Sendungen erwartet. Im Vergleich zum Jahr 2017 bedeutet dies einen Anstieg um 67 Millionen Sendungen innerhalb von 13 Jahren (Abbildung oben rechts). Pro Tag wird mit bis zu 550.000 Sendungen gerechnet. Die Quote der KEP-Sendungen pro Einwohner soll im B2C-Sektor auf über 80 Sendungen steigen. Mit der Zunahme von Warenströmen sowie der städtischen Bevölkerung sind wachsende Ansprüche an die Mobilität von Personen und Gütern sowie Hamburgs Verkehrsinfrastruktur verbunden.

Abbildung: Durchschnitt der KEP-Sendungen pro Einwohner je Bundesland



Quelle: BIEK Kompendium Teil 5 | Mai 2018.

Abbildung: Sendungsprognose für den Hamburger KEP-Markt



Quelle: Gesamtstädtisches Konzept Letzte Meile 2019.

Abbildung: Sendungsverteilung 2017 nach Bezirken



Quelle: Gesamtstädtisches Konzept Letzte Meile 2019.

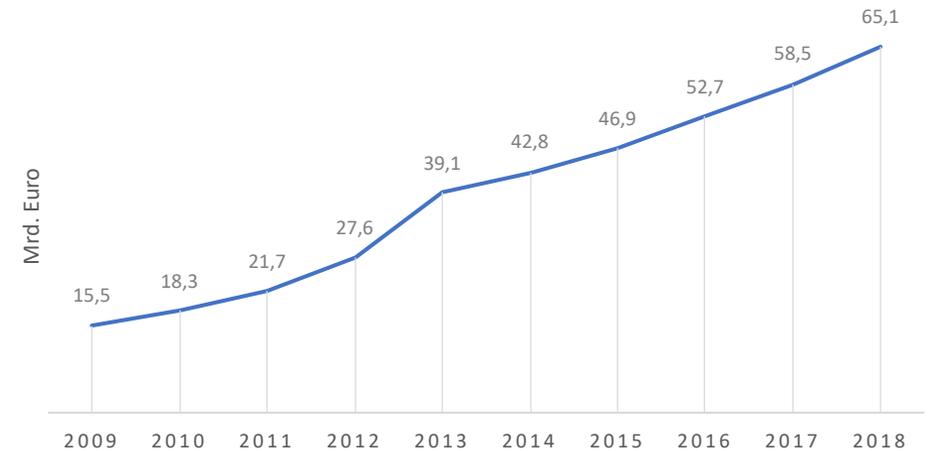
E-COMMERCE ALS EIN WICHTIGER TREIBER FÜR DEN KEP-MARKT

Die Entwicklung des KEP-Marktes wird in nicht unerheblichem Maße durch die Dynamik im Paketmarkt und hier vor allem im B2C-Segment determiniert. Wichtigster Treiber ist hier der E-Commerce. Als Folge einer weitreichenden Technologisierung sowie Vorteilen hinsichtlich Verfügbarkeit, Flexibilität, Zeit und Kosten werden viele Produkte nicht mehr im stationären Einzelhandel erworben, sondern online bestellt. Als Folge konnte der Online-Handel im B2C-Bereich in Deutschland im Jahr 2018 mit 65,1 Mrd. Euro (ohne MwSt.) einen neuen Rekordumsatz verzeichnen (siehe Abbildung oben). Im Vergleich zum Jahr 2009 hat sich der Umsatz im Online-Handel damit knapp vervierfacht. Nach Schätzung des Bundesverbands E-Commerce und Versandhandel (bevh) soll der Umsatz bis 2023 auf annähernd 80 Mrd. Euro ansteigen.

Bekleidung stellt mit rund einem Viertel des E-Commerce Umsatzes das stärkste Segment dar, dicht gefolgt vom Elektroartikeln inkl. Telekommunikation. Zusammen machen beide Segmente die Hälfte des Onlineumsatzes in Deutschland aus. Das größte Wachstum der letzten Jahre verzeichnet das Lebensmittelsegment (siehe Abbildung unten). Aktuell wächst dieser Markt stärker als jeder Non-Food Bereich. Durchschnittlich lag das Wachstum in den letzten Jahren bei 21,8 %. Im europäischen Vergleich schneidet der deutsche E-Food Markt mit einem Online-Anteil von 1,1 %, jedoch noch unterdurchschnittlich ab und bietet damit noch Wachstumspotenzial.

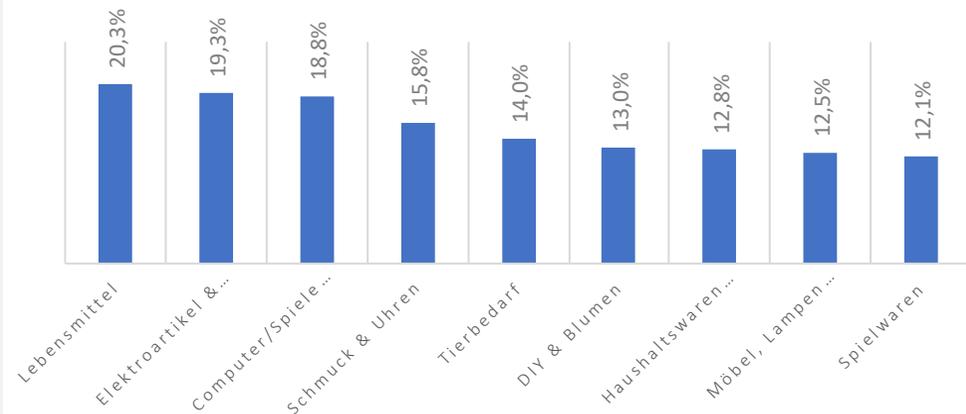
Neben den E-Commerce Umsätzen steigen auch die Nutzerzahlen. Im Jahr 2017 gab es rund 71 Millionen E-Commerce Nutzer in Deutschland. Bis 2023 soll Zahl auf 78 Millionen steigen. Die Hamburger Bevölkerung zeigt sich dabei als besonders online-affin, über 72 % kaufen heute bereits online ein - im Bundesvergleich die höchste Quote. Auch die Online-Pro-Kopf-Ausgaben der Hamburger liegen mit 16,7 % über dem bundesweiten Durchschnitt. Damit zählt Hamburg zu den stärksten E-Commerce Märkten in Deutschland (Quelle: HDE).

Abbildung: Umsatz des deutschen E-Commerce Marktes mit Waren



Quelle: bevh-Studie zum interaktiven Handel (2019).

Abbildung: Segmente mit dem stärkstem Umsatzwachstum 2018



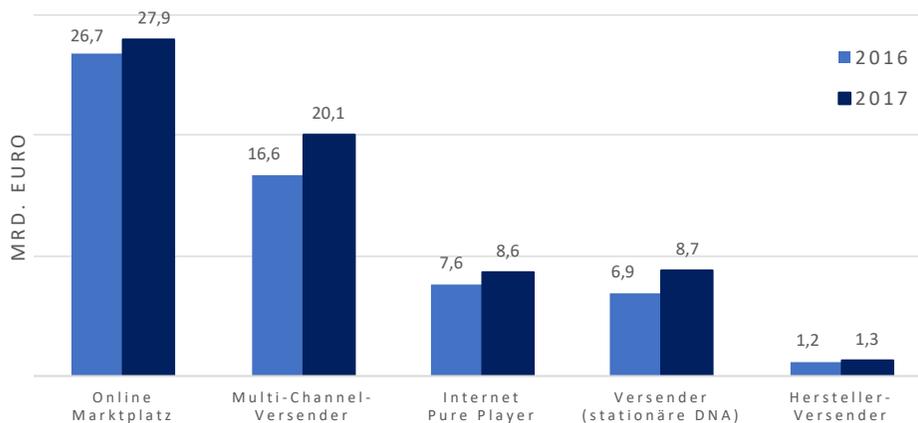
Quelle: bevh-Studie zum interaktiven Handel (2019).

NEUE SERVICES WIE MULTI-CHANNEL UND SAME DAY DELIVERY ALS TREIBER FÜR DEN KEP MARKT

Neben der Entwicklung im Bereich des E-Commerce führen auch aktuelle Anpassungsstrategien des stationären Handels via Multi-Channel sowie die einhergehenden Veränderungen in den Lieferstrukturen zu massiven Rückwirkungen auf die Zustelloogistik im Bereich der letzten Meile. Im Jahr 2017 wuchsen Onlinehändler mit stationärer Basis erstmals stärker als Onlinehändler mit reiner Online-DNA (Quelle: HDE). Die entstehenden Mischformen führen inzwischen dazu, dass auch Händler mit Online-DNA auf den stationären Handel umsteigen. Diese Veränderungen werden nicht nur durch die Händlern, sondern vor allem auch durch die sich entwickelnden Kundenanforderungen getrieben.

Bereits 60 % der Verbraucher geben an schon einmal einen Multi-Channel Service wie Click & Collect genutzt zu haben - Nutzer bestellen Onlineware, die in ihre Wunschfiliale geliefert wird. Konsumenten sparen sich dadurch die Lieferkosten und für die Dienstleister wird die Anlieferung in der Filiale zur allerletzte Meile. Diese Services stellen die Händler jedoch vor neue logistische Herausforderungen. Innerstädtisch Filialen müssen mit höheren

Abbildung: Sendungsvolumen im E-Commerce nach Versandertypen



Quelle: bevh.

Lieferfrequenzen sowie kleineren Sendungsgrößen arbeiten. Die zunehmende Flächenknappheit in der Innenstadt führt jedoch zu hohen Mietpreisen und damit zu begrenzten Lagerkapazitäten, die es nur bedingt erlaubt größere Bestände zu halten. Deshalb müssen bei Ship-To-Store Modellen, wie dem Click & Collect, die Waren möglichst effizient aus nahegelegenen Distributionzentren zugeführt werden, um weiterhin flexibel auf Kundenwünsche reagieren zu können. Vor allem für den innerstädtischen Verkehr bedeutet dies ein zusätzliches Verkehrsaufkommen.

Ein weiterer Ansatz des Multi-Channels der zu logistischen Herausforderungen führt, ist Same Day Delivery. Um Produktverfügbarkeiten garantieren zu können, sind hier Kooperationen mit den stationären Händlern zwingend notwendig. Filialen müssen als innerstädtische Lager genutzt werden, um schnelle Lieferzeiten zu garantieren, ohne dass sie dabei ihre gesamten Lagerkapazitäten an den Online-Handel abtreten müssen. Um dies realisieren zu können, ist die permanente Pflege des Bestandes erforderlich. In vielen Filialen ist dieser jedoch noch nicht digitalisiert worden und erfordert Investitionen der Händler. Aktuell ist Same Day Delivery deshalb noch mit erheblichen Mehrkosten für den Kunden verbunden. Unternehmen die schon heute kostenlos Same Day Delivery Lösungen anbieten, führen jedoch dazu, dass sich bei den Konsumenten sukzessive ein neuer Benchmark manifestiert, der die Erwartungen der Konsumenten bezüglich der Lieferzeit auch zukünftig weiter steigen lassen dürfte. Dem Thema muss weiterhin große Beachtung geschenkt werden, da laut aktuellen Umfrage bereits 80 % der Kunden die Same Day Delivery als für sich interessant empfinden.

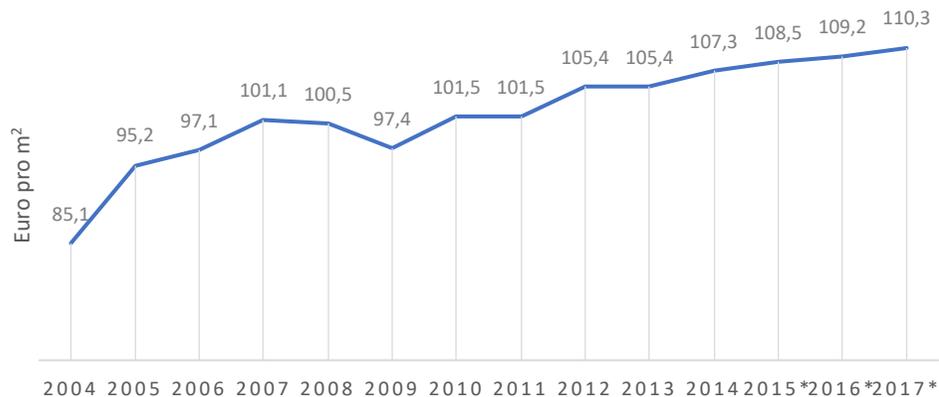
Zusammenfassend ist festzustellen, dass sich durch die Verknüpfung der Vertriebskanäle sowie steigende Kundenanforderungen in puncto Lieferzeit und Verfügbarkeit die Lieferfrequenz in der Innenstadt weiter erhöhen wird.

LIEFERKONZEPTE DES STATIONÄREN HANDELS ALS TREIBER FÜR DEN KEP MARKT

Ungeachtet der anhaltenden Wachstumsdynamik im B2C-Segment spielt - ausgelöst durch eine zunehmend engmaschigere Verknüpfung von Lieferanten, Produktions- und Fertigungsstätten und Abnehmern bei einer verringerten Lagerhaltung - auch das B2B-Segment eine wichtige Rolle für die für die KEP-Logistik in Hamburg.

Über die letzten Jahre ist mit Blick auf den stationären Einzelhandel (und hier insbesondere auf kleinere und mittlere Einzelhandelsbetriebe sowie Filialisten) zu beobachten, dass die bis dato vorherrschenden expeditionell geprägten Lieferstrukturen mit mehrtägigen Lieferfristen und größeren Sendungsvolumina zunehmend an Bedeutung verlieren. Ursächlich hierfür sind u. a. die steigenden Flächenmieten bei gleichzeitig hohem Kostendruck und zunehmenden Kundenanforderungen, die die Einzelhändler dazu zwingen, ihre Verkaufsflächen weiter zugunsten ihrer Lagerflächen zu optimieren. Um dennoch eine hohe Regalverfügbarkeit sicherstellen und den Kunden eine hohe Produktvielfalt anbieten zu können, sind kurze Lieferzeiten bei hoher Lieferfrequenz unabdingbar.

Abbildung: Entwicklung der Durchschnittsmieten der Einzelhandelsimmobilien pro m² in Hamburg



Quelle: HSH Nordbank. (* geschätzte Werte)

CASE STUDY – LIEFERKONZEPTE IM STATIONÄREN HANDEL

Der LACOSTE Store im Neuen Wall hat bereits vor einigen Jahren seine gesamte Warenlogistik von einer expeditionellen Anlieferung auf eine hochfrequente Paketlogistik umgestellt. Das Paketaufkommen beläuft sich auf rund 35 Pakete pro Woche, hinzu kommen noch einmal etwa 30 Pakete pro Woche aus Multichannel bzw. Click & Collect. Die Anlieferung bzw. Abholung erfolgt jeweils durch feste Dienstleister, hinzu kommen aber wiederholt Sendungen z. B. von Werbemittel, Deko-Artikeln etc. die über andere KEP-Logistiker abgewickelt werden und dafür sorgen, dass es kein einheitliches Anlieferzeitfenster gibt. Die Anlieferung erfolgt jeweils über den Personaleingang im 1. OG. Grundsätzlich ist ein Lieferzeitfenster bis 12.00 Uhr vereinbart, was allerdings häufig nicht eingehalten werden kann. Ursächlich hierfür ist neben Problemen in den operativen Abläufen u. a. auch die Parkplatz-/ Ladezonenproblematik im Neuen Wall.

Auch LACOSTE bestätigt noch einmal die hohe Relevanz der KEP-Logistik für das Sortimentsmanagement. Zwar verfügt LACOSTE am Neuen Wall über einen Warenbestand von rund 10.000 Teilen, allerdings erfolgt auch hier ein "Real-Time-Replenishment". Durch den Kassivorgang wird im unternehmenseigenen ERP-System sofort eine Nachbestellung ausgelöst. Aus dem Lager in Frankreich wird der Bestand im Neuen Wall i. d. R. innerhalb von 5 Tagen stückweise aufgefüllt.



Quelle: Interview A. Stillke, www.neuer-wall.de.

ENTWICKLUNG AUF DEM KEP-MARKT

KEP-Wachstum erfordert neue logistische Konzepte zur Entlastung der Innenstädte und Wohnquartiere

Zustellkonzepte in der KEP-Logistik folgen traditionell dem sog. „Milkrun-Prinzip“: Die Pakete werden im Depot auf entsprechende Routen und damit verbundene Fahrzeuge sortiert, durch die Fahrer eingeladen, dann zu den Empfängern gebracht und zugestellt. Trotz einer hohen Prozessoptimierung (Touren, Fahrzeugauslastung) führt die Anwendung des Milkrun-Prinzips in Ballungsräumen wie Hamburg zu zunehmend großen Herausforderungen.

VERKEHRSELASTUNG

Zwar existieren für den Lieferverkehr z. T. extra gekennzeichnete Haltezonen, diese werden jedoch vielfach von anderen Fahrzeugen blockiert. Zustellfahrzeuge müssen daher oftmals in zweiter Reihe parken, auch wenn dies den Verkehrsfluss behindert. Dies stellt sich insbesondere in Peak-Zeiten und in Bereichen, die hoch verdichtet und aufgrund enger Straßenverhältnisse verkehrlich stark belastet sind als problematisch dar. Verstärkte Staubbildung und eine erhöhte Unfallgefahr sind die Folge. In der Konsequenz weichen die Zusteller verstärkt auf Busspuren und Radwege zur Fahrzeugabstellung aus und konterkarieren so eine politisch gewollte Beschleunigung des Busverkehrs sowie die Stärkung des Radverkehrs.

EMISSIONEN

Der konventionelle innerstädtische Zustellverkehr erfolgt bisher überwiegend mit leichten Nutzfahrzeugen oder Transportern mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 3,5 bis 7,5 Tonnen, die mit einem Dieselantrieb (Abgasemissionsstandard 4 oder besser) ausgestattet sind. Trotz verbesserter Emissionsstandards in neueren Fahrzeugen gelten Dieselfahrzeuge weiterhin als eine wesentliche Ursache für eine erhöhte Emissionsbelastung in verkehrsstarken Ballungsgebieten. Aus diesem Grund bemühen sich immer mehr KEP-Logistiker um eine Umstellung ihrer Flotten auf Fahrzeuge mit alternativen Antrieben (siehe rechts).



Quelle: HTC

FLOTTENSTRUKTUR IN HAMBURG

Nahezu alle großen KEP-Logistiker verfolgen derzeit Projekte zum Umbau ihrer Flotten auf E-Fahrzeuge:

- Hermes: In Hamburg werden seit März 2019 20 eVito (Serie) sowie 8 eSprinter (Pilot) eingesetzt. Bis 2025 sollen die 80 größten Innenstädte in Deutschland emissionsfrei beliefert werden.
- DHL: In der Hamburger Innenstadt wird bereits weitgehend emissionsfrei ausgeliefert, aktuell läuft die Einführung von 70 StreetScooter Work XL.
- UPS: Die Innenstadtbelieferung erfolgt bereits emissionsfrei, hierzu kommen 13 auf E-Antrieb umgerüstete Fahrzeuge zum Einsatz.
- DPD: Bis spätestens Sommer 2019 wird geplant in der gesamten Hamburger Innenstadt Lieferungen nur noch mit elektrischen Fahrzeugen zuzustellen. Für GLS liegen aktuell keine Erkenntnisse vor.

ENTWICKLUNG AUF DEM KEP-MARKT

Umstellung der KEP-Flotten auf E-Mobilität leistet wichtigen Beitrag zur Senkung der lokalen Emissionen – innerstädtische Verkehrsprobleme werden durch die Umstellung auf alternative Antriebe nicht tangiert



Quelle: KoMoDo.

BEDARF FÜR NEUE, INTEGRATIVE LIEFERKONZEPTE AUF DER LETZTEN MEILE

Die Notwendigkeit, den innerstädtischen Verkehr zu entlasten und die durch Zustellverkehre induzierten Emissionen zu senken erhöhen den Druck auf die KEP-Branche, ihre logischen Konzepte insbesondere in stark verdichteten Innenstadt- und Wohnlagen weiter zu optimieren. Die bereits in Teilen vollzogene Umstellung der KEP-Flotten auf E-Fahrzeuge leistet zwar einen wichtigen Beitrag zur Emissionsvermeidung, liefert aber keine Antwort auf die immer drängender werdenden Verkehrsprobleme in der Hansestadt. Um den Straßenverkehr spürbar zu entlasten ist daher eine weitreichende Umstellung der logistischen Abläufe erforderlich. Diese beinhaltet, dass Sendungsempfänger zukünftig in deutlich geringerem Maße zentral von einem großen Distributionszentrum aus mit großen Fahrzeugen nach dem „Milkrun-Prinzip“ versorgt werden. Stattdessen gewinnt die Zustellung über kleine, quartiersbezogene Logistikanlagen an Bedeutung. Diese können im Direktverkehr beliefert werden und ermöglichen eine Auslieferung mit Sackkarre, Lastenrad oder anderen Kleinfahrzeugen.

Eine wesentliche Hürde auf dem Weg zu einer effizienteren Organisation der Zustelllogistik auf der letzten Meile bilden die bestehenden „Silostrukturen“ im KEP-Markt. Kooperationen unter den KEP-Logistikern sind aktuell noch selten. Ziel muss es dabei sein, anbieteroffene Netzwerke die Servicevielfalt und Unabhängigkeit von einzelnen Logistikanbietern zu stärken.

WEITERE TRENDS UND ENTWICKLUNGEN IM KEP-UMFELD

Neben den wachsenden verkehrlichen sowie ökologischen Herausforderungen vollziehen sich eine Reihe weiterer Trends und Entwicklungen im KEP-Umfeld, die den zunehmenden Bedarf für innovative Logistiklösungen auf der letzten Meile unterstreichen.

URBANISIERUNG

Hamburg gehört zu den Wachstumsregionen in Deutschland. Abweichend vom Bundestrend hat Hamburg seit Anfang der 90er Jahre eine deutliche Bevölkerungszunahme zu verzeichnen. Nach letzten verfügbaren Projektionen, wird die Bevölkerung in Hamburg auch in Zukunft anwachsen – ein Anstieg auf bis zu 2 Millionen Einwohner im Jahr 2030 erscheint dabei nicht unrealistisch. Die Stadt begegnet diesem Wachstum u. a. mit einer innerstädtischen Verdichtung, neuen Stadtteiltypologien und urbanen Quartiersentwicklungen. In der Folge sinkt nicht nur der verfügbare Parkraum, vielmehr stehen auch immer weniger Flächen für den Lieferverkehr zur Verfügung. Stadtplaner und Immobilienentwickler richten ihr Augenmerk vorrangig auf die Entwicklung und Implementierung neuer Mobilitätskonzepte, Ansätze zur Verbesserung der Rahmenbedingungen für die (Paket) Logistik z. B. in Form von Ladezonen, zentralen Paketannahmepunkten für die Bewohnerinnen und Bewohner finden trotz wachsender Paketvolumina meist nur unzureichend Berücksichtigung.

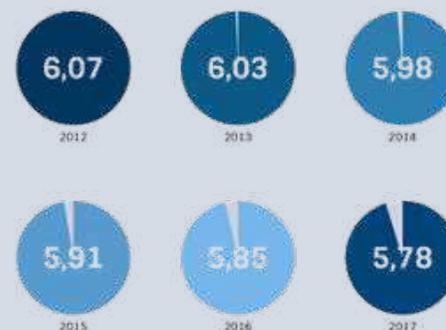
Abbildung: Beispielhafter Auszug aus dem Mobilitätskonzept Mitte Altona



WIRTSCHAFTLICHE UND SOZIALE ASPEKTE

Trotz des anhaltenden Wachstums sehen sich die KEP-Logistiker schwierigen Rahmenbedingungen gegenüber: schlechte Arbeitsbedingungen, Preisdruck und ein mieses Image sind dabei nur einige Teilaspekte. Die Durchschnittserlöse je Sendung entwickeln sich seit einigen Jahren rückläufig, die Gewinnmargen schrumpfen. Hauptgrund hierfür liegt in der Marktmacht großer Online-Händler wie Amazon, die die KEP-Logistiker auch durch den Aufbau eigener Lieferdienste insbesondere in den Ballungsräumen verstärkt unter Druck setzen.

Durchschnittserlöse in der KEP-Logistik (in Euro je Sendung)



Die Durchschnittserlöse in der KEP-Logistik sind in den letzten 6 Jahren jedes Jahr um rd. 1 % gesunken. Während 2012 noch 6,07 Euro je Sendung erlöst wurden, lag der Wert 2017 bei 5,78 Euro.

Quellen: KEP-Studie 2017; Befragung der KEP-Unternehmen 2018, KE-CONSULT Marktanalyse

Die geringen Margen sowie die eher niedrigen qualifikatorischen Anforderungen machen Teile des KEP-Logistiksektors anfällig für die Ausbreitung prekärer Beschäftigungsverhältnisse, schlechte Arbeitsbedingungen und ein niedriges Vergütungsniveau. Aktuell arbeiten viele Paketdienste nicht mit fest angestellten Zustellern, sondern mit Subunternehmern, die ihren Fahrern oftmals nur geringe Löhne zahlen und keine Sozialbeiträge abführen. Die Bundesregierung plant vor diesem Hintergrund, die sogenannte Nachunternehmerhaftung auf die Paketbranche auszuweiten.



INHALT

KEP-MARKT

Abgrenzung, Entwicklung, Trends

S. 09

MICRO-HUBS

Definition, Rolle, Anforderungsprofil

S. 18

STANDORT-PARAMETER

Aufkommensschwerpunkte, Marktbedarf

S. 36

STANDORT-RESEARCH

Identifikation, Bewertung

S. 49

BEGRIFFSDEFINITION UND ABGRENZUNG MICRO-HUB

Häufig werden unterschiedliche und durch einzelne Marktteilnehmer gelabelte Begriffe verwendet, um identische Konzepte zu beschreiben

Grundsätzlich werden die Distributionsstrukturen in der KEP-Logistik mithilfe eines mehrstufigen Belieferungssystems abgebildet. Große Standorte, die i. d. R. in verkehrlich gut angebunden und in (bezogen auf die Miete bzw. den qm-Preis) vergleichsweise günstigen Lagen zu finden sind, werden um stadtnahe Distributionszentren und zunehmend auch um innerstädtische Verteilzentren ergänzt. Gängige Begrifflichkeiten wie Fulfilment-/ Service- oder Distributionscenter, Hub sowie Depot beschreiben dabei verschiedene „Produktionsstandorte“ in der KEP-Logistik, die sich im Wesentlichen aufgrund ihrer Funktion und Ausstattung voneinander abgrenzen lassen und durch ihre Größe sowie die Lage um Zusätze wie „Mega“, „Regional“, „Micro“, „Mini“ oder „Urban“ ergänzt werden. Versuche diese zu kategorisieren (vgl. folgende Abbildung) zeigen bereits, wie sehr sich die einzelnen Kategorien tw. überlagern bzw. von Spezifika einzelner Marktteilnehmer geprägt sind. Angesichts der bestehenden Notwendigkeit für neue, innerstädtische Logistiklösungen und der zu erwartenden Zielkonflikte in den relevanten Lagen sowie nutzerspezifischer Besonderheiten soll das Micro-Hub Profil an dieser Stelle (noch) nicht zu eng gefasst werden. Einzelne Charakteristika sowie Minimalanforderungen an ein Micro-Hub sind dennoch unstrittig (siehe rechts).

Objektart	Beschreibung	Lagetyt	Idealer Standort	Zeitfristigkeit	Branche	Flächenbedarf	Beispiel
E-Fulfilment-center	Mega-HUBs im weiteren Verflechtungsraum	außerstädtisch	Verflechtungsraum von Metropolen, sehr guter Verkehrsknotenpunkt	Standardversand	Handelslogistik/ E-Commerce	ab 25.000m ² bis zu 150.000m ²	Zalando
Regional-depot	Mittelgroße HUBs im Umfeld zur Nachlieferung	außer- bis innerstädtisch	Im Verflechtungsraum bzw. im Umland der Stadt, teilweise innerstädtisch	Nachschub, Standardversand	Handelslogistik/ KEP-Branche	ca. 15.000m ²	Deutsche Post DHL
Urban Fulfilment-center	Innerstädtische Nahversorgungszentren	innerstädtisch	Verkehrsgünstig am Stadtrand bzw. innerhalb eines Stadtteils	Same Day Delivery (letzte Meile)	Handelslogistik	ca. 4.000m ² - 6.000m ²	Amazon Fresh
Micro Fulfilment-center	Direkte Auslieferung von Onlinebestellungen zum Kunden	innerstädtisch	Innerstädtisch in bevölkerungsreichen Lagen (nahe zum Kunden)	Same Hour Delivery (letzte Meile)	Handelslogistik	ca. 1000m ² - 3000m ²	Amazon Prime Now
Micro-Hub	Engmaschige und kleinteilige Feinverteilung	innerstädtisch	Netzartig verteilt über die ganze Stadt (sehr nahe zum Kunden)	Same Hour Delivery (letzte Meile)	KEP-Branche, tw. Handel	ca. 15m ² - 25m ² (KEP), ca. 200m ² - 500m ² (Handel)	UPS, Hermes

Quelle: Bulwiengesa, Deutsche Hypo Real Estate.

Abbildung: Belieferungssystem in der KEP-Logistik



Quelle: Bulwiengesa.

MINIMALANFORDERUNGEN MICRO-HUB:

- Fläche: mind. 15-20 m², normale Deckenhöhe
- Barriere- und konfliktfreier Zugang: ebenerdig oder Lastenaufzug
- Möglichkeit für Be- und Entladung im Zugangsbereich: konfliktfreie An-/Abfahrt sowie Haltemöglichkeit für Zustellfahrzeuge

MICRO-HUB AUSPRÄGUNG/KONZEPTE

Weitere mögliche Differenzierungsmerkmale:

- Örtliche Gebundenheit: mobil oder stationär,
- Nutzungsumfang: Single-, Multi-User oder integrierte Lösung (sog. White Label),
- Bauliche Umsetzung: Greenfield oder Brownfield,
- Einzugsgebiet: ein oder mehrere Zustellgebiete
- Servicelevel: Logistikstandort oder Servicepunkt

AUSGESTALTUNGSMÖGLICHKEITEN VON MICRO-HUBS

Örtliche Gebundenheit: Flexibilität vs. Planungssicherheit?

Der Mangel an verfügbaren kostengünstigen innerstädtischen Logistikflächen zur anschließenden Feinverteilung hat auf Seiten der KEP-Dienstleister zu Planspielen und konkreten Entwicklungen und Umsetzungen von **mobilen Hub-Lösungen** geführt. Generell lassen sich dabei passive Lösungen (mobiles Hub ohne eigenen Antrieb, z. B. Anhänger) und aktive Lösungen (mobiles Hub mit eigenem Antrieb) unterscheiden. Die einfachste und heute bereits häufig praktizierte Variante für eine aktive Lösung ist der Sendungsaustausch zwischen zwei Lieferfahrzeugen (vgl. Bild rechts), die z. B. Heck an Heck auf einem Verkehrsweg stehen und innerhalb weniger Minuten Sendungen austauschen, um die jeweiligen Zustellrouten zu optimieren.

Zu den Varianten der Kategorie der passiven Lösungen zählen Anhänger, Container oder Wechselbrücken unterschiedlicher Ausprägungen. Diese Lösungsansätze werden mittlerweile von unterschiedlichen Marktteilnehmern an zahlreichen Standorten praktiziert. Dabei wird der Anhänger, Container oder Wechselbrücken jeden Morgen an einen festen Standort im innerstädtischen Bereich gefahren und abgestellt, von wo aus die Feinverteilung tagsüber i. d. R. zu Fuß, per Lastenrad, Sackkarre oder einem anderen alternativ betriebenen Fahrzeug abgewickelt wird. Für die Dienstleister bietet sich somit ein gewisses Level an Flexibilität zu moderaten Kosten (häufig Sondernutzungsgebühren) ohne Investitionsrisiko wie bei einer festen stationären Lösung (Neubau oder Mietvertrag). Während sich passive mobile Lösungen temporär gut für die Belegung ungenutzter Flächen im Sinne eines Pop-up Stores eignen, ergibt sich durch einen langfristigen und flächendeckenden Ansatz erhebliches Konfliktpotenzial im innerstädtischen Raum (Denkmalschutz, Eingriff in das Stadtbild etc.).

Stationäre Lösungen wiederum bieten die Möglichkeit einen fixen Punkt dauerhaft in das bestehende Betriebskonzept einzubinden. Andererseits sind Dienstleister hier ebenso mit der mangelnden Verfügbarkeit geeigneter Standorte aufgrund der Konkurrenz zu ertragreicheren Nutzungen konfrontiert. Als potenzielle Standorte für stationäre Micro-Hubs kommen grds. sämtliche un- oder ungenutzten Räumlichkeiten mit entsprechender Lagegunst und Anbindungsqualität in Betracht. Hierzu zählen z. B. Einzelhandelsflächen, Kellerräume, Parkhäuser etc.

MOBIL



STATIONÄR



AUSGESTALTUNGSMÖGLICHKEITEN VON MICRO-HUBS

Zugang für Dritte: Selbstbestimmung vs. Minimierung Investitionsrisiko?

Single-User Ansätze werden von den unterschiedlichen KEP-Dienstleistern bereits seit geraumer Zeit in unterschiedlichen Ausprägungen pilotiert. Prominentestes Beispiel ist das UPS-Modellprojekt in Hamburg. Auch anderenorts testen die Logistiker sowohl mobile als auch stationäre Lösungen mit dem Ziel, punktuell neue Lieferkonzepte auf der letzten Meile zu implementieren. Single-User Ansätze haben dabei den Vorteil, dass sie sich sehr individuell auf die Bedürfnisse des jeweiligen Players im entsprechenden Zustellbezirk zuschneiden lassen. Umfangreiche Abstimmungen mit anderen Marktteilnehmern sind nicht erforderlich. Allerdings gestaltet sich die Flächensuche für die einzelnen Micro-Hubs u. a. aufgrund Größe, Kosten etc. als oftmals schwierig. Eine einfache Skalierbarkeit dieses Ansatzes ist nur sehr bedingt gegeben.

Aus den vorstehenden Gründen wird häufig die Etablierung von Micro-Hub-Lösungen diskutiert, die von unterschiedlichen z. T. in Konkurrenz zueinanderstehenden KEP-Dienstleistern gemeinsam genutzt werden, sog. Multi-User Ansatz. Im Rahmen eines Projekts zur kooperativen Nutzung von Micro-Depots durch die KEP-Branche für den nachhaltigen Einsatz von Lastenrädern (KoMoDo) wird in Berlin seit 2018 ein Multi-User-Ansatz als Fulfilment Center erprobt, welches von den fünf großen KEP-Dienstleistern genutzt wird. Betreiber ist die städtische Berliner Hafen Lagerhausgesellschaft (BeHaLa). Obwohl der Ansatz im Kontext einer gemeinschaftlichen Nutzung und des Prinzips der Sharing Economy grundsätzlich positiv zu bewerten ist, handelt es sich nach jetzigem Kenntnisstand dennoch um einen Closed Shop, d. h. das Angebot ist nicht für Dritte in Form von weiteren Dienstleistern zugänglich.

Weiterreichende Lösungen im Sinne einer diskriminierungsfreien Nutzung von innerstädtischen Logistikflächen finden sich Ansätze im europäischen Ausland. Paris gilt nicht zuletzt aufgrund massiver Verkehrsprobleme als Vorreiter und sehr progressiv bei der Umsetzung innovativer Lösungen auf der letzten Meile. Von hier stammt z. B. auch die Idee der sogenannten Logistik-Hotels, wobei Logistik-Flächen durch einen städtischen Immobilienentwickler bereitgestellt und unterschiedlichen Marktteilnehmern zur temporären Nutzung überlassen werden.

SINGLE-USER



Bsp. UPS Micro-Hub Welckerstraße, Hamburg

MULTI-USER



Bsp. KoMoDo Modellprojekt, Berlin

AUSGESTALTUNGSMÖGLICHKEITEN VON MICRO-HUBS

Bauliche Umsetzung: Tailormade vs. niedrige Flächenmiete?

Die Nutzung von innerstädtischen Flächen wird immer kostenintensiver. Dabei konkurrieren Logistikbetriebe mit deutlich ertragreicheren Nutzungsalternativen (Handel, Büro, Wohnen etc.). Sog. Greenfield-Lösungen (d. h. Neubau von innerstädtischen Logistikanlagen) sind in ihrer Errichtung kostenintensiver, können aber speziell auf die notwendigen Bedürfnisse und Rahmenbedingungen angepasst werden. Es ist zu erwarten, dass Neubauprojekte (ein- oder mehrgeschossig) – auch mit Blick auf einen funktionierenden Business Case – wohl eher die Ausnahme darstellen werden. Wesentlich realistischer erscheint hingegen die Berücksichtigung von Logistikflächen im Zuge von Entwicklungsprojekten. Um dem wachsenden Bedarf an Micro-Hub-Flächen Rechnung zu tragen wird in der öffentlichen Diskussion immer wieder gefordert, bereits in den Genehmigungs- bzw. Antragsverfahren für Neubauprojekten entsprechende Anforderungen zu verankern, wie dies z. B. schon bei Stellplätzen für Kraftfahrzeuge der Fall ist. Einen weiteren Schlüssel bilden die Bebauungspläne, die die öffentlichen bzw. privaten Flächen und die Art der Nutzung festsetzen.

Die Nutzung bereits bestehender Immobilien (sog. Brownfield-Lösungen) bietet hierüber hinaus eine ggf. kostengünstige Alternative, wenn es sich um eine brachliegende also ungenutzte Immobilie handelt. Durch die vorhandene Erschließung bieten diese die Möglichkeit, um sowohl vorübergehend als auch langfristig eine ungenutzte oder nicht voll ausgelastete Immobilie einzubinden. Andererseits kann die notwendige Umnutzung sowie damit einhergehende Veränderungen ebenfalls zu einem Konflikt mit der originären Nutzungsform oder parallelen Betrieben führen, was weiterführend zu berücksichtigen ist. Die Absicht einen freistehenden Raum mal eben mit Paketen zu füllen, stehen vor allem Bedenken hinsichtlich eines ausreichenden Brandschutzes entgegen. Um dem Anspruch an eine nachhaltige Stadtentwicklung zu entsprechen, erscheint es dennoch sinnvoll, infrage kommende Gebiete zu allererst nach bereits vorhandenen Immobilien und Räumlichkeiten zu scannen. Neben Parkhäusern sind insbes. öffentliche Flächen, z. B. an Verkehrsknotenpunkten (S/U-Bahnhöfe) denkbar.

GREENFIELD



BROWNFIELD



AUSGESTALTUNGSMÖGLICHKEITEN VON MICRO-HUBS

Betriebskonzept: Kosteneffizienz vs. Flexibilität vor Ort?

Die Einrichtung eines Micro-Hubs bedeutet immer auch eine zusätzliche Schnittstelle in Form eines Umschlag- bzw. Konsolidierungspunktes. Daraus resultieren zusätzliche Investitions- und Betriebskosten für den Standort an sich sowie ein zusätzlicher Aufwand durch die Notwendigkeit, sämtliche Sendungen i. d. R. manuell zunächst einzuladen und vom Micro-Hub in das Zustellfahrzeug auszuladen. Bei einer mobilen Micro-Hub Lösung entfällt zumindest eine der beiden Bewegung. Der zusätzliche Druck auf die Wirtschaftlichkeit in einem ohnehin margenschwachen Marktumfeld kann sich u. U. also auch negativ auf die Akzeptanz einer Micro-Hub Lösung auswirken sofern es nicht gelingt, die zusätzlichen Kosten an anderer Stelle wieder einzusparen.

Das Beispiel des UPS-Modellvorhabens in Hamburg verdeutlicht einerseits den relativ hohen Aufwand, der durch das wiederholte Kommissionieren der Sendungen entsteht. Hier werden die Sendungen sowohl am zentralen Depot-Standort (für den Transport in den Zustellbezirk) als auch in Vorbereitung auf die Zustellfahrt mittels Lastenrad oder Sackkarre vor Ort kommissioniert. Andererseits zeigt sich, dass eine vollständige Kommissionierung im Depot aufgrund knapper Zeitfenster, zusätzlichem Platzbedarf sowie der fehlenden Vor-Ort-Erfahrung der Zusteller nur bedingt abzubilden ist.

Eine Alternative zur Kommissionierung am Micro-Hub bildet der Einsatz von Behältersystemen (vgl. Bild rechts unten) in Verbindung mit einer zielgebiets-spezifischen Kommissionierung im Depot. Somit ist kein zusätzliches Umladen einzelner Sendungen oder Pakete am Micro-Hub Standort notwendig. Jedoch müssen sowohl sämtliche Fahrzeugtypen als auch die Gegebenheiten des Micro-Hubs ebenfalls auf die Konfiguration des Behältertyps angepasst werden. Angesichts der Vielzahl neuer Systeme, die in den vergangenen Jahren von unterschiedlichen Herstellern auf den Markt gebracht wurden, hängt die Marktdurchdringung nicht zuletzt auch an der Kompatibilität der Systeme untereinander. Dabei erscheint mit Blick auf eine weitere Marktdurchdringung entsprechender Behältersysteme denkbar, dass sich die Logistikstrukturen weiter verändern und eine Tourenausgestaltung in Form eines erweiterten Milkruns mittels Lastenrädern unter Einbeziehung dezentraler Ladepunkte möglich wird.



MIT KOMMISSIONIERUNG VOR ORT



Bsp. UPS Micro-Hub Welckerstraße, Hamburg



OHNE KOMMISSIONIERUNG VOR ORT



Bsp. Rytle Lastenräder bei Hermes, Hamburg

AUSGESTALTUNGSMÖGLICHKEITEN VON MICRO-HUBS

Servicelevel: Dienstleister zum Kunden vs. Kunde zum Dienstleister?

Das „klassische“ Micro-Hub Konzept basiert bislang auf dem Ansatz, Standorte zu identifizieren, die ausschließlich für die logistische Abwicklung genutzt werden. Diese sind entsprechend rein funktional ausgestaltet, verfügen über keinen Publikumsverkehr und bieten quasi keine Servicefunktion. Folglich eignen sich hierfür auch Standorte in wenig repräsentativen Lagen wie z. B. in Kellerräumen, Parkhäusern etc.

Im Rahmen der konventionellen Innenstadtbelieferung werden Sendungen, die nicht direkt beim Kunden zugestellt werden können bislang am Ende einer Tour zu einem dezentralen Servicepunkt gebracht. Bis auf DHL (Postfilialen) greifen die Anbieter hierfür auf die Präsenz Dritter (i. d. R. kleine Einzelhändler: Kiosk, Tabak-, Zeitungsgeschäfte, Reinigungen o. ä.) zurück. Diese werden auch für Retouren genutzt und können somit quasi bereits als kleine Depot- oder Hubstandorte betrachtet werden, die jedoch aufgrund mangelnder Abstellfläche und Konkurrenz zum originären Geschäftszweck mit der „Paketflut“ zum Teil überfordert sind. Eine zentrale Frage in dem Zusammenhang ist, ob insbesondere im B2C-Segment zukünftig weiterhin ein Großteil der Sendungen dem Kunden direkt zu gestellt werden muss, was vor allem während gängigen Kernarbeitszeiten (9-17) an Werktagen dazu führt, dass viele Sendungen nicht direkt an den Empfänger zugestellt werden können, da dieser nicht angetroffen wird, was entweder einen erneuten Zustellversuch oder eine Verbringung zu einem Servicepunkt zufolge hat.

Einige Anbieter denken darüber nach, die Hauszustellung zukünftig stärker zu bepreisen und als Premiumprodukt auszuweisen. Damit einher geht das zunehmende Angebot unterschiedliche Zustelloptionen. Neben der klassischen Zustelloption „zu Hause“ steht mittlerweile u. a. auch die Abholung an einem Servicepunkt zur Auswahl. Für die Platzierung solcher Servicepunkte bieten sich dabei vor allem Orte an, die die Kunden ohnehin täglich passieren, z. B. Einzelhändler, Tankstellen oder Verkehrsknotenpunkten (z. B. U-/S-Bahnhöfe). Das Beispiel des GLS-Paketshops in Düsseldorf (Bild rechts) verdeutlicht, dass sich beide Funktionen (Hub- und Servicefunktion) auch an einem Standort bündeln lassen. Dies stellt allerdings einige Anforderungen an die Ausgestaltung des Standorts in puncto Publikumsverkehr.

REINER LOGISTIKSTANDORT



Bsp. UPS Micro-Hub Welckerstraße, Hamburg

SERVICEPUNKT



Bsp. GLS Paketshop/„Micro-Depot“, Düsseldorf

MÖGLICHE BETREIBERLÖSUNGEN FÜR MICRO-HUB-STANDORTE

Abhängig von den Standortspezifika sowie der Struktur und Anzahl der potenziellen Nutzer sind unterschiedliche Investitions- bzw. Betreibermodelle für einzelne Micro-Hub-Standorte denkbar. Dabei ist vom Grundsatz her zwischen öffentlichen und privaten Betreiberlösungen zu unterscheiden. Im Zuge der Einrichtung von Micro-Hubs als „Enabler“ für neue Logistikkonzepte wird immer häufiger über die Rolle der öffentlichen Hand diskutiert. Im Mittelpunkt steht dabei die Frage, ob die Versorgung mit Gütern Teil einer Daseinsvorsorge ist, der sich die Städte widmen müssen, um eine hohe Lebensqualität für ihre Bürger sicherzustellen.

Beispiele aus anderen Städten zeigen dabei, dass ein politisch motivierter und öffentlich getragener Aufbau eines Micro-Hub-Netzwerks dazu beitragen kann, die Umsetzung alternativer Logistikkonzepte auf der letzten Meile zu beschleunigen. Dies beinhaltet, dass die öffentliche Hand selbst oder unter Rückgriff auf eine bestehende städtische Gesellschaft Logistikimmobilien kauft, entwickelt und dem Markt zur Verfügung stellt. Dabei ist davon auszugehen, dass in diesem Fall die Gewinnerzielungsabsicht nur eine nachrangige Rolle spielt, so dass die Immobilien zu vergleichsweise moderaten Preisen angeboten werden. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Vergabe der Nutzungsrechte für die Standorte vsl. in einem formalen Vergabeverfahren erfolgen muss und an bestimmte Prämissen (z. B. Einsatz von Lastenrädern und emissionsarmen Lkw) geknüpft sein sollte. Die Umsetzung privater Lösungen dürfte daher wahrscheinlich deutlich schneller gehen, dafür aber auch mit höheren Kosten für den Micro-Hub Nutzer verbunden sein. Dies gilt insbesondere wenn die Entwicklung und Bereitstellung durch einen privaten Logistikimmobilienentwickler erfolgt. Allerdings ist auch im privaten Bereich denkbar, dass kostengünstigere Hub-Lösungen entstehen. Dies dürfte vor allem dann der Fall sein, wenn sich Synergien zwischen den Partnern realisieren lassen. Beispielhaft sei hier auf mögliche Kooperationen von KEP-Logistikern mit Supermarktketten, Tankstellenbetreibern o. ä. verwiesen.

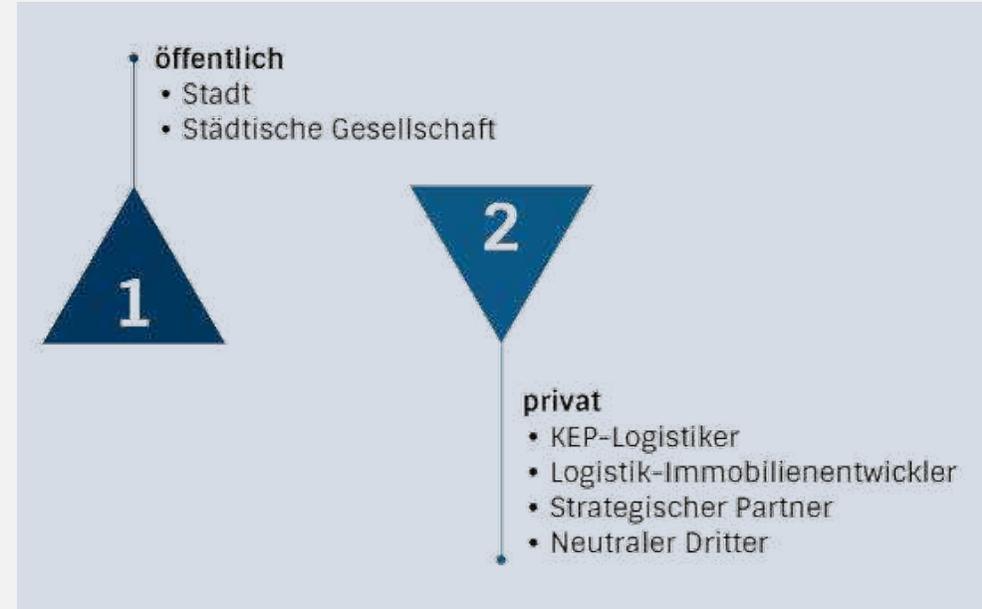


Abbildung: Hubs vom städtischen Immobilienentwickler „Sogaris“ in Paris



REFERENZPROJEKTE IN HAMBURG

UPS-MODELLPROJEKT IN DER HAMBURGER INNENSTADT

Im Jahr 2015 hat die Freie und Hansestadt Hamburg zusammen mit dem KEP-Logistiker United Parcel Service Deutschland (UPS) ein auf zwei Jahre angelegtes Modellvorhaben initiiert, um zukunftsfähige Lösungen für den Lieferverkehr zu erproben. Hierzu hat UPS an vier zentralen Standorten in der Hamburger Innenstadt Container als Zwischenlager aufgestellt. Von hier aus erfolgt die Zustellung von Sendungen zu Fuß mit Sackkarre, mit Lastenfahrrad und einem elektrisch unterstützten Fahrrad.



UPS MICRO-HUB AM STANDORT GROÙE REICHENSTRASSE

Das UPS-Modellprojekt unterlag von Beginn an einer zeitlichen Befristung und war lediglich als Einstieg in neue, innovative Last-Mile-Konzepte geplant. Folglich hat UPS bereits 2017 damit begonnen, zu sondieren, ob es Flächen außerhalb des öffentlichen Raumes gibt, die als potenzielle Micro-Hub-Standorte in Frage kommen. In Abstimmung mit der städtischen Sprinkenhof GmbH konnte eine Fläche im Parkhaus Große Reichenstraße identifiziert und nutzbar gemacht werden.



HERMES MOBILES MICRO-HUBS IN POPPENBÜTTEL

Seit April 2019 testet Hermes in Kooperation mit der Shopping-Center-Betreiberin ECE Projektmanagement die Auslieferung mit Lastenrädern und mobilen Micro-Hubs im Bereich des Alstertal Einkaufszentrums. Das mobile Micro-Hub verfügt über klappbare Regale, eine autarke Beleuchtung und ist hydraulisch bis annähernd zum Bodenniveau absenkbar. Es können einzelne, in Regalen sortierte, Pakete, rollbare Container oder auch Lastenräder transportiert werden. (Quelle: Hermes)



Quelle: Hermes

MULTI-LABEL-PAKETSHOP IN BERGEDORF

Mit dem „Ein-Treff-Punkt“ wurde im Oktober 2018 der bundesweit erste Multi-Label-Paketshop im „City-Center Bergedorf“ (CCB) eröffnet. Dort können Kunden Pakete der KEP-Dienstleister DPD, GLS, Hermes und UPS abholen oder aufgeben. DHL ist derzeit nicht beteiligt. Betreiber des Shops ist das CCB bzw. der Center-Betreiber Deutsche Immobilien (DI). Die KEP-Dienstleister nutzen auch im gemeinsamen Paketshop ihre eigenen Systeme und Geschäftsprozesse, die im Geschäft parallel laufen.



Quelle: Citycenter Bergedorf

REFERENZPROJEKTE IN DEUTSCHLAND

GLS PAKETSHOP MIT CITY-DEPOT IN DÜSSELDORF

GLS betreibt seit Dezember 2016 in Düsseldorf einen Paketshop in Kombination mit einem City-Depot als Anlaufpunkt für Kurierfahrer mit alternativen Zustellfahrzeugen. Standort ist am Eingang des Parkhauses der Karstadt-Niederlassung in der Liesegangstraße. Der GLS Paket-Shop in Erdgeschosslage ist gut zu Fuß und mit dem Auto zu erreichen. Seit 2017 kommen dort auch eBikes und Zustellfahrzeuge mit Elektromotor zum Einsatz.



UPS CITYKONZEPT IN MÜNCHEN

UPS baut seit 2017 sein Citylogistikkonzept in München kontinuierlich aus. Durch die Implementierung eines Mini-Hubs Nahe der Theresienstraße wird der Stadtteil Maxvorstadt durch drei Elektro-Lastenräder beliefert. Der Mini-Hub der Firma Rytle enthält neun abnehmbare Fahrradboxen, die in der Niederlassung beladen und vorkommissioniert werden, sodass die Auslieferer in der Stadt die Fahrradboxen lediglich be-/entladen müssen und kein zusätzlicher Aufwand bzw. Umschlagpunkt entsteht.



Quelle: UPS/Stefan Schöning Fotodesign.

MULTI-USER MICRO-HUB KOMODO BERLIN

Im Rahmen des Projekts „Kooperative Nutzung von Micro-Depots durch die KEP-Branche für den nachhaltigen Einsatz von Lastenrädern in Berlin (KoMoDo)“ wurde ein Micro-Hub errichtet, von welchem aus die fünf KEP-Dienstleister ihre Belieferungen mit Lastenrädern vornahmen. Das Projekt endete im Juni 2019 mit positiven Resonanzen, sodass sich die Dienstleister dazu entschlossen den Micro-Hub vorerst weiter zu betreiben.



Quelle: dpa.

DPD MICRO-HUB IN NÜRNBERG

Im Rahmen eines Pilotprojektes lieferte DPD 2017 rund 80.000 Pakete mit fünf Lastenrädern in der Nürnberger Südstadt aus. Das 130m² große Micro-Hub in Nürbanum wurde für die Zwischenlagerung der Sendungen sowie für die Nachtlagerung der Lastenräder genutzt. Die Lastenräder wurden durch vier Zustellfahrzeuge unterstützt, die sich vor allem auf Kunden mit höheren Sendungsmengen konzentrierten. Nach diesem Projekt plant DPD den Ausbau in weiteren europäischen Städten.



Quelle: Jens Wegener

REFERENZPROJEKTE IN EUROPA

POSTNL CITY DISTRIBUTION IN AMSTERDAM

In Amsterdam betreibt der Logistikdienstleister PostNL seit 2018 sieben Micro-Hubs. Mit über 50 elektronisch betriebenen Lastenrädern können täglich 1.5000 Sendungen auf zwei Touren verteilt werden. Zur Nachverfolgung der Räder und zur Navigation für die Fahrer wurde außerdem eine App entwickelt. Durch die EU-Förderung des CityLab-Projekts konnte sichergestellt werden, dass für den Endkunden keine Mehrkosten entstehen. Aktuell läuft eine Testphase zur Einbindung von Retouren.



Quelle: CityLab.

MOBILER DACHSER MICRO-HUB IN PARIS

2018 teste Dachser in den Straßen von Paris das BIL-Huckepack-Konzept des französischen Karosseriebauers Libner. Der beladene Lkw wird in der Nähe des Liefergebiets abgestellt und vom Auslieferer als mobilen Micro-Hub genutzt. Der elektrische BIL-Truck wird bis zum Halt im Lkw gelagert und fährt dann die max. 600 kg pro Fahrt auf der allerletzten Meile aus. Seine Größe ermöglicht es dem BIL-Truck auch in engen Straßen und unter niedrigen Bebauungen zu operieren.

DACHSER
Intelligent Logistics



Quelle: DVZ.

LONDON BOROUGHS CONSOLIDATION CENTRE

Anfang Januar 2014 startete das London Boroughs Consolidation Centre (LBCC) um die Sendungen im behördlichen Umfeld von verschiedenen Lieferanten verpflichtend zu konsolidieren. Bibliotheksbüchern, Artikel des Bürobedarfs oder auch Reinigungsmittel werden Morgens in den 185m² großen Hub angeliefert, gesammelt und durch zwei emissionsarme Lkws auf über 300 öffentliche Gebäude verteilt. Die Auslastung der Lkws konnte so durchschnittlich auf über 70 % gesteigert werden.



Quelle: Lamilo.

TXITA MICRO-HUB IN SAN SEBASTIAN

Seit 2009 beliefert das ursprüngliche Fahrradtaxi-Unternehmen TXITA in San Sebastian mit ihren elektronischen Lastenrädern auch die letzte Meile. Aus ihrem 130 m² großen Micro-Hub im Untergeschoß eines Hochhauses verladen die Fahrer Pakete für die umliegenden innerstädtischen Quartiere. TXITA konzentriert sich bei der Auslieferung nicht nur auf eine ökologisch nachhaltige Alternative, sondern bietet ihren Kunden auch flexible Anlieferungszeiträume bis in die Abendstunden.



Quelle: txita.

STANDORTANFORDERUNGEN MICRO-HUB

In einem ersten Schritt wurde zunächst eine erste Übersicht über mögliche Anforderungen an potenzielle Micro-Hub-Standorte definiert. Diese Kriterien wurden im weiteren Verlauf des Gutachtens mit ausgewählten Stakeholdern validiert sowie weiterführend priorisiert.

LAGE

Markt-/Kundennähe
Anzahl der Kunden im „kritischen“
Lieferradius (für Lastenrad oder E-Fz.)

Wettbewerb
Aktivitäten der Wettbewerber im Umfeld
(ggf. Synergien bei Fördermittelakquise,
Sicherheitsmaßnahmen, sonstige
Kooperation)

FUNKTIONALITÄT

Größe und Erweiterungspotenzial
Größe des Hub-Standorts (in qm) und
mögliche Flächenoptionen

Abstellung von Fahrzeugen
Möglichkeit Fahrzeuge (vor allem
Lastenräder) außerhalb der Betriebs-
zeiten abzustellen

Betriebsflächen
Verfügbarkeit von Flächen für logistische
Abwicklungen wie z. B. Kommissionieren,
Retourenbehandlung

Kundenzugang
Möglichkeit des Kundenzugangs für
Anlieferungen und Abholungen

VERKEHRLICHE ANBINDUNG

Verkehrssituation im Umfeld
Staus oder sonstige Einschränkungen der
Erreichbarkeit

Zulässige Fahrzeugabmessungen
Möglichkeit den Standort mit anforde-
rungsgerechten Fahrzeuggrößen/-
gewichten zu bedienen

Lade-/Abstellflächen
Möglichkeit am Standort Fahrzeuge zum
Zweck der Be- und Entladung (temporär)
abzustellen

Lieferzeiten
Mögliche Einschränkungen in der
Zuwegung durch Lieferzeitfenster etc.

ZUGANG

Zuwegung
Flurbreiten, Deckenhöhen etc. wg.
Zugang mit schweren Lasten, Rollwagen
etc. über Rampe, Lastenaufzug (möglichst
ohne Nutzungskonflikte)

Sicherheit
Safety: Zugangskontrolle, Diebstahlschutz
Security: geringes Unfallrisiko

MIETE / VERTRAGLICHE REGELUNGEN

Mietzins
Höhe der Miete je qm als zentraler
Einflussfaktor auf die Wirtschaftlichkeit

Mietdauer und Verfügbarkeit
Vertragslaufzeit / Realisierungszeitraum
(Planungsaufwand, notwendige
Investitionen in Ausstattung etc.)

Sonstige vertragliche Konditionen
Mögliche „Showstopper“ wie z. B. hohe
Kautions, Einzugsermächtigung, sonstiges

Unterstützung durch Eigentümer
Inwieweit wird eine Logistikfunktion
durch den Eigentümer unterstützt oder
konterkariert

AUSSTATTUNG

Strom / Ladeinfrastruktur
Möglichkeit E-Fahrzeuge bzw.
Lastenräder am Standort zu laden

IT-Anbindung / WiFi
Leistungsfähige IT-Anbindung

Sozialräume
Verfügbarkeit von WC und/oder Küche,
um Attraktivität für Zusteller zu erhöhen

REGULARIEN

Öffnungszeiten
Einfacher Zugang zum Standort während
der Betriebszeiten

Lärmschutz
Möglichst keine Beeinträchtigungen bei
Anlieferung/Abholung und während des
laufenden Betriebs

Brandschutz
Keine Einschränkungen durch
Brandschutzauflagen

Baurecht
Möglichkeit kleinere bauliche
Veränderungen (falls nötig) einfach
vorzunehmen

Denkmalschutz
Keine Einschränkungen durch
Denkmalschutz

Politische Unterstützung
Unterstützung durch Bezirksamt, BWVI
etc. bei der Realisierung und im Betrieb

Sonstige
keine Einschränkungen durch sonstige
Regularien

WEITERE KONKRETISIERUNG DER STANDORTANFORDERUNGEN

Um die Anforderungen an einen Micro-Hub-Standort weiter zu konkretisieren erscheint eine weiterführende Einordnung in den logistischen Gesamtkontext sinnvoll. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die unterschiedlichen KEP-Dienstleister abhängig von Region und Sendungsaufkommen z. T. unterschiedliche Strukturen und Prozessabläufe etabliert haben. Die nachfolgende Darstellung beschreibt daher lediglich einen beispielhaften Zustellprozess.

Zustellbasis: Von Kunden in Paketshops, Packstationen etc. aufgegebene Pakete werden gesammelt und in einer regionalen Zustellbasis gebündelt. Bei einigen Paketdiensten werden die Zustellbasen auch Depots oder Niederlassungen genannt. Diese sind meist am Stadtrand in Gewerbegebieten gelegen. I. d. R. übernehmen die Zustellbasen eine Hub-Funktion, z. T. erfolgt eine weitere Bündelung in überregionalen Paketzentren. Die Bündelung und Sortierung nach Zielregionen erfolgt üblicherweise in den Abendstunden bis spätestens 22:00 Uhr (Cut-off-Zeit).

Hauptlauf: Abhängig von Aufkommen, Region und Sendungsstruktur ist die Transportkette entweder so organisiert, dass die einzelnen Zustellbasen / Depots über direkte Lkw-Verbindungen miteinander Pakete austauschen oder eine weitere Konsolidierung in einem zentralen Hub erfolgt.

Zustellbasis: In der Zustellbasis der Zielregion treffen Sendungen aus allen Teilen Deutschlands bis etwa 6:00 Uhr morgens ein. Im Anschluss erfolgt die weitere Sortierung nach Zustellbezirken und Beladung der Zustellfahrzeuge. Alternativ werden die Sendungen für einzelne Micro-Hub-Standorte vorkommissioniert und je nach Micro-Hub-Typ in Container oder Rollwagen verladen. Der Nachlauf zum Micro-Hub erfolgt ab ca. 8:00 Uhr, je nach Sendungsaufkommen und Transportgefäß kommt hier ein Lkw mit 7,5 bis 14 t Gewicht zum Einsatz.

Micro-Hub: Abhängig von der Struktur und Ausgestaltung des Micro-Hubs erfolgt hier eine weitere Feinsortierung in Vorbereitung auf die finale Zustellung mittels Lastenrad oder Sackkarre.

Abbildung: Beispielhafter Zustellprozess



Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an paketda.de

WEITERE KONKRETISIERUNG DER STANDORTANFORDERUNGEN

Die Bedienung der innerstädtischen Micro-Hub Standorte erfolgt üblicherweise ausgehend von der regionalen Zustellbasis bzw. dem Depot. Hier werden die Sendungen am Morgen kommissioniert, d. h. nach einzelnen Zustellbezirken und Micro-Hub-Standorten vorsortiert. Je nach Sendungsmenge, Logistikkonzept und örtlichen Gegebenheiten kommen hierbei Containerlösungen oder Rollwagen bzw. mobile Gitterboxen zum Einsatz. Abhängig von der „Kommissioniereinheit“ werden unterschiedliche Fahrzeugtypen für den Transport der Sendungen zum Micro-Hub genutzt.

Nahverkehrs-Lkw 7,5 t (Bild links)

- Abmessungen: Länge 7,10 m, Breite 2,40 m, Höhe 3,00 m mit oder ohne Ladebordwand
- Dieselantrieb, vorzugsweise Euro V oder VI

Mittelschwerer Lkw 14 t (Motorwagen ohne Anhänger) (Bild rechts)

- Abmessungen: Länge 12,0 m Breite 2,55 m, Höhe 4,00 m
- Dieselantrieb, vorzugsweise Euro IV oder besser

Der exakte Platzbedarf für die Verkehrsflächen lässt sich aufgrund verschiedener Einflussfaktoren nicht exakt beziffern. Bei Micro-Hubstandorten, die sich in Sackgassen oder engen Straßen befinden, kann dieser durchaus höher sein als an Standorten, die an Durchgangsstraßen liegen.

Nahverkehrs-Lkw 7,5 t



Mittelschwerer Lkw 14 t



Weiterer Flächenbedarf an den jeweiligen Micro-Hub Standorten ergibt sich durch die notwendige Beladung der Lastenräder. Die Größe der Be- und Entladezonen wird durch die Abmessungen der Lastenräder determiniert. Die Anforderungen an die Flächenbefestigung ergeben sich aus den jeweiligen Bruttolasten.

Rytle Cargobike (Bild links)

- Abmessungen: Länge 270 cm, Breite 120 cm, Höhe, 200 cm, Gewicht: 134 kg + 180 kg Zuladung, Box (austausch- und rollbar): 120 x 80 x 180
- Antrieb; 2x Radnabenmotoren mit einer Gesamtleistung von 250 W, 2x Battery-Pack mit 900 W, 24,15 A), Ladeintervall 2,5 h

Cargo-Cruiser (Bild rechts)

- Abmessungen: Länge: 299 cm, Breite: 100 cm, Gewicht: 190 kg, Zuladung: 300 kg, Ladefläche: 78 x 98 x 115 cm
- Antrieb: 250 W, 48 V, 1.536 Wh, Kapazität der Batterie: 8 Ah, Ladedauer bei 230 V 8h

Aus Gründen der bedingten Wetterfestigkeit der Fahrzeuge sowie der Vermeidung von Diebstahl, Vandalismus etc. sind für die Abstellung außerhalb der Betriebszeiten überdachte, besser noch geschlossene Lösungen vorzusehen. Diese sollten auch Lade-Möglichkeiten bieten.

Rytle Cargobike



Cargo-Cruiser



WEITERE KONKRETISIERUNG DER STANDORTANFORDERUNGEN

Mit Blick auf die zuvor beschriebenen verkehrlichen Anforderungen ist unbedingt darauf zu achten, dass möglichst wenig Verkehr um den Micro-Hub herum generiert wird. Die Erfahrung aus anderen Projekten zeigt, dass Anwohner und Behörden zunehmenden (Lkw-) Verkehr durch ein Micro-Hub fürchten und so eine Realisierung erschweren oder sogar verhindern.

Bzgl. der Zuwegung des Micro-Hub-Standorts ist darauf zu achten, dass diese möglichst barrierefrei erfolgen sollte und für entsprechende Gewichte (bis 450 kg) ausgelegt ist. Die Belieferung des Hubs erfolgt i. d. R. durch standardisierte Einheiten mit Rädern/Rollen (z. B. Container, Rollwagen, mobile Gitterbox). Mögliche Lärmbelastungen für das Umfeld erscheinen vernachlässigbar und dürften zu weitgehend unkritischen Zeiten erfolgen (nach 8.00 Uhr und vor 20.00 Uhr). Der Flächenbedarf für das Micro-Hub selbst wird u. a. durch Kriterien wie Sendungsmenge/Lieferradius, Funktionalität, Anzahl der Nutzer etc. determiniert. Die nebenstehende Übersicht zeigt eine Abschätzung der jeweiligen Flächenbedarfe, hier zunächst beispielhafte für verschiedene Single-User-Standorttypen.

Die Frage nach der weiteren Ausstattung eines Micro-Hubs ist abhängig von der Größe und Funktionalität des Hubs. Im Fall eines einfachen Logistik-Hubs ist weder eine IT Anbindung noch eine Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge erforderlich. Die IT ist vor allem dann ein Thema, wenn das Depot auch als offener Kundenschalter genutzt werden soll. Allerdings gewinnt die Datenhaltung in Cloud-Lösungen zunehmend an Bedeutung, so dass ein fortwährender zugriff nötig wird. Eine Ladeinfrastruktur z. B. für Lastenräder würde voraussetzen, dass es Stellplätze im Bereich des Depots geben muss. Das würde den Flächenbedarf noch einmal deutlich erhöhen. Darüber hinaus ist insbesondere bei Multi-User-Standorten über die Einrichtung von Sozialräumen mit WC nachzudenken, um das Arbeitsumfeld für die Mitarbeiter zu verbessern. Weiterhin sind zusätzliche Funktionen bzw. Services denkbar (siehe Folgeseite). Grdsl. ist zu prüfen inwiefern Regelungen der Arbeitsstättenverordnung einzuhalten sind.

BEISPIELHAFTE MH-FLÄCHENBEDARFE (SINGLE-USER)

- Einfaches Micro-Hub (Abstellung von Rollwagen/Boxen, Kommissionierung, Sammlung von Abholungen/Retouren), Ersatz für eine Zustelltour → Flächenbedarf 15 – 20 qm
- Großes Micro-Hub (zusätzliche Flächen für Sortierung, Abstellung, Kommissionierung), Kompensation für min. 2-3 Zustelltouren → Flächenbedarf 50 – 60 qm
- Micro-Hub mit Servicefunktion: (zusätzlich Paketannahme, Paketshopfunktion etc.) → Flächenbedarf für den Shop 6 – 10 qm
- Micro-Hub mit Abstellfunktion für Lastenräder: → Flächenbedarf je Lastenrad von ca. 5 qm



WEITERE KONKRETISIERUNG DER STANDORTANFORDERUNGEN

Bisher finden sich in Deutschland nur wenige Beispiele für Multi-User Micro-Hubs. Der beschriebene KoMoDo-Standort in der Eberswalder Straße in Berlin-Prenzlauer Berg umfasst eine Logistikfläche bestehend aus sieben Seecontainern. Die Container dienen den fünf beteiligten KEP-Logistikern jeweils als ein Micro-Hub, dazwischen befinden Verkehrs-, Abstell- und Logistikflächen. Der Flächenumfang umfasst nach eigenen Schätzungen in etwa 30 qm je Container zzgl. weiterer min. 40-50 qm für Abstell- und Verkehrszwecke. In Summe ergibt sich ein Flächenbedarf von rund 400 qm. Das gesamte KoMoDo-Areal hat eine Größe von knapp 1.000 qm.

Dieser Flächenbedarf steigt, wenn zusätzliche Funktionen wie z. B. die Annahme von Paketen vorgehalten und Räumlichkeiten für die weitere Nutzung durch die Zusteller bereit gestellt werden. In so einem Fall ergeben sich Flächenbedarfe von bis zu 500 - 700 qm für ein kleineres Multi-User Micro-Hub. Beispiele aus anderen europäischen Städten zeigen, dass hier im Sinne einer angebotsorientierten Politik z. T. sogar deutlich größere Flächen entwickelt und vorgehalten werden. In Paris betreibt der städtische Immobilienentwickler Sogaris ein sog. Logistik-Hotel mit rund 3.000 qm Logistikfläche in zentraler City-Lage. Das ehemalige Parkhaus wurde als Logistikzentrum umgebaut und wird von der Firma Chronopostexpress betrieben. Insgesamt werden von hier aus hier mehr als 5.000 Sendungen pro Tag von unterschiedlichen KEP-Dienstleistern (meist mit konventionellen Lieferfahrzeugen) zugestellt.

In unterschiedlichen Gesprächen mit Bezirksämtern, Anliegern etc. ist darüber hinaus deutlich geworden, dass die Akzeptanz für eine Micro-Hub-Lösung signifikant verbessert werden kann, wenn es gelingt, die reine Logistikfunktion um weitere Servicekomponenten zu erweitern. Genannt werden in diesem Kontext immer wieder die Annahme von Paketen, Postfilialleistungen, Kiosk, Café, Fahrradreparatur aber auch die Verknüpfung mit Mobilitätsservices wie Bike- oder Carsharing. Die meisten Optionen verfolgen dabei das Ziel „Begegnungspunkte“ zu schaffen.

Ein Beispiel für ein potenzielles Multi-User-Hub mit vielfältigen Servicefunktionen bildet das derzeit in der Konzeption befindliche LOLA (Locals Logistics Lab) in der Hamburger Straße. LOLA ist ein Stadtbaustein, der über die derzeit vielerorts diskutierten Vorschläge zu Micro-Hubs, Ride-Sharing, Elektrifizierung und Last-Mile-Logistik hinaus ein lokales und soziales Angebot schaffen möchte. Zukunftsfähige Mobilitäts- und Logistikkonzepte sollen hierbei mit Gemeinschaftsflächen zusammengebracht werden, um ein sozial integratives und ganzheitliches Konzept zu verwirklichen. Der erste Entwurf sieht Logistikflächen im Umfang von > 100 qm vor. Die Gesamtfläche bewegt sich im Bereich von 2.000 qm.

Abbildung: LOLA Locals Logistics Lab in der Hamburger Straße



Quelle: Spine Architects.

WEITERE KONKRETISIERUNG DER STANDORTANFORDERUNGEN

Eine wichtige Rolle bei der Definition möglicher Micro-Hub Standorte spielt auch das potenzielle Sendungsaufkommen. Hieraus ergeben sich direkte Implikationen auf den Flächenbedarf. Grundsätzlich gilt, dass die Entscheidung für die Einrichtung eines Micro-Hubs streng nach Wirtschaftlichkeitskriterien erfolgt. Ein Micro-Hub Standort ist dabei dann wirtschaftlich, wenn er mindestens eine klassische Zustelltour vollständig ablösen kann. Allerdings zeigen die im Zuge der Erstellung dieser Studie geführten Gespräche mit den KEP-Logistikern, dass z. T. sehr unterschiedliche Mengenanforderungen an einen Standort gestellt werden. Diese reichen von rund 120 Sendungen bis hin zu 250 Sendungen pro Tag Mindestmenge für ein Micro-Hub. Einen weiteren Bewertungsmaßstab bildet dabei auch die Struktur der Sendungen sowie das Verhältnis von B2B- und B2C-Sendungen. Wenige Kunden mit hohem Sendungsaufkommen erscheinen für die Bedienung mit alternativen Zustellkonzepten z. B. nur bedingt geeignet (siehe hierzu auch Diskussion im Zuge der Quartierstypologie).

Die Sendungsstruktur spielt auch eine Rolle bei der Bewertung möglicher Kooperationspotenziale. Abhängig vom Sendungsmix können sich hieraus z. T. sehr unterschiedliche Einschätzungen ergeben. Ganz allgemein gilt, dass die KEP-Logistiker möglichen Multi-User Standorten prinzipiell offen gegenüber stehen sofern die Nutzung für den einzelnen User praktikabel ist. Als problematisch zeigen sich dabei mögliche Nutzungskonflikte aufgrund ähnlicher Zeit- und Prozessstrukturen. Die Kooperation mit anderen Partner, die antizyklische Betriebsabläufe haben könnte daher vorteilhaft sein. Mit Blick auf die Flächenmieten ist festzustellen, dass eine wirtschaftlich vertretbare Miete abhängig von der Lage stark schwankt. Als „realistisch“ gilt dabei eine Miete max. 10 € je qm (inkl. aller Nebenkosten). Bzgl. der Laufzeit besteht eine hohe Abhängigkeit von den erforderlichen Investitionen (z. B. für den Aufbau des Hubs oder die Beschaffung der Lastenräder) sowie ggf. erforderliche Anpassungen der operativen Prozesse (z. B. auch im Depot).



Zusammenfassung:

Mindestanforderung: Ersatz einer herkömmlichen Zustelltour mit ca. 120 Stopps bei durchschnittlich 1,1 (B2C) bis 2,5 (B2B) Zustellungen je Stopp

Prämissen: Lieferradius von max. 2 km (bevorzugt 1 km), Lastenrad mit einer Kapazität von max. 60 Sendungen

ZUSAMMENFASSUNG DER STANDORTANFORDERUNGEN IN FORM EINER PRE-CHECK-MATRIX

Auf Basis der weiterführenden Überlegungen sowie der Ergebnisse der Gespräche mit ausgewählten KEP-Logistikern lassen sich die beschriebenen Standortanforderungen wie nachfolgend dargestellt systematisieren.

EINGANGSPRÄMISSEN

Folgende Randbedingungen müssen zwingend erfüllt sein:

- Miethöhe von max. 10 EUR / qm
- Mietdauer von min. 1 Jahr
- Keine sonstigen vertraglichen „Showstopper“ (z. B. Kautions)
- Unterstützung (der Logistikfunktion) durch den Eigentümer
- Sendungsvolumen von min. 120 Sendungen / Tag im Radius von < 2 km

PFLICHTANFORDERUNGEN

Abhängig von der Dimensionierung und konkreten Ausgestaltung ergeben sich weitere z. T. nicht eindeutig spezifizierbare Anforderungen

- Flächenverfügbarkeit von min. 15 qm für ein Single-User Hub in der Basisvariante bis hin zu > 200 qm für eine Multi-User-Anlage
- Gute verkehrliche Erreichbarkeit (z. B. Staus, Lieferzeitfenster)
- Andienung mit Nahverkehrs-Lkw 7,5 t oder mittelschwerem Lkw 14 t (abhängig von Micro-Hub-Konzept und logistischer Einbindung)
- Temporäre Fahrzeugabstellung zu Be-/Entladezwecken
- Zugang von min. 8:00 bis max. 20:00 Uhr
- Einrichtung von Sozialräumen gem. Arbeitsstättenverordnung (abh. von Größe und Leistungsumfang des Hubs)
- Möglichst ebenerdige/barrierefreie Zuwegung sowie Vermeidung von Nutzungskonflikten
- Anforderungsgerechte Flurbreiten (min. 1,0 m) und Deckenhöhen
- Möglichkeit zur sicheren Aufbewahrung (kein Zugriff durch Dritte)
- Zugang zu Licht / Strom

OPTIONALE KRITERIEN

Darüber hinaus bestehen weitere Anforderungen bzw. Kriterien, die abhängig von der genauen Micro-Hub Ausgestaltung nicht zwingend erfüllt werden müssen.

- Abstellung von Lastenrädern im Hub, alternativ im direkten Umfeld (Flächenbedarf von ca. 5 qm je Lastenrad)
- IT-Anbindung / WiFi
- Zugang zu Ladeinfrastruktur für Lastenräder
- Zusätzliche Fläche für Kommissioniertätigkeit
- Möglichkeit zum Aufbau zusätzlicher Serviceangebote
 - Paketshop (Flächenbedarf von ca. 6 - 10 qm)
 - Pop-up-Store
 - Café

GENEHMIGUNGEN

Ganz allgemein gilt, dass keine (betrieblichen) Einschränkungen in Folge von gesetzlichen Regeln entstehen sollten. Dies gilt u. a. in Bezug auf

- Lärmschutz
- Brandschutz
- Baurecht
- Flächennutzungsplan / B-Pläne
- Denkmalschutz

Ungeachtet der Fokussierung auf stationäre Standorte sollten für ausgewählte Freiflächen auch temporäre Lösungen Beachtung finden.



INHALT

KEP-MARKT

Abgrenzung, Entwicklung, Trends

S. 09

MICRO-HUBS

Definition, Rolle, Anforderungsprofil

S. 18

STANDORT-PARAMETER

Aufkommensschwerpunkte, Marktbedarf

S. 36

STANDORT-RESEARCH

Identifikation, Bewertung

S. 49

SOZIO-DEMOGRAPHISCHE STANDORTCHARAKTERISTIKA

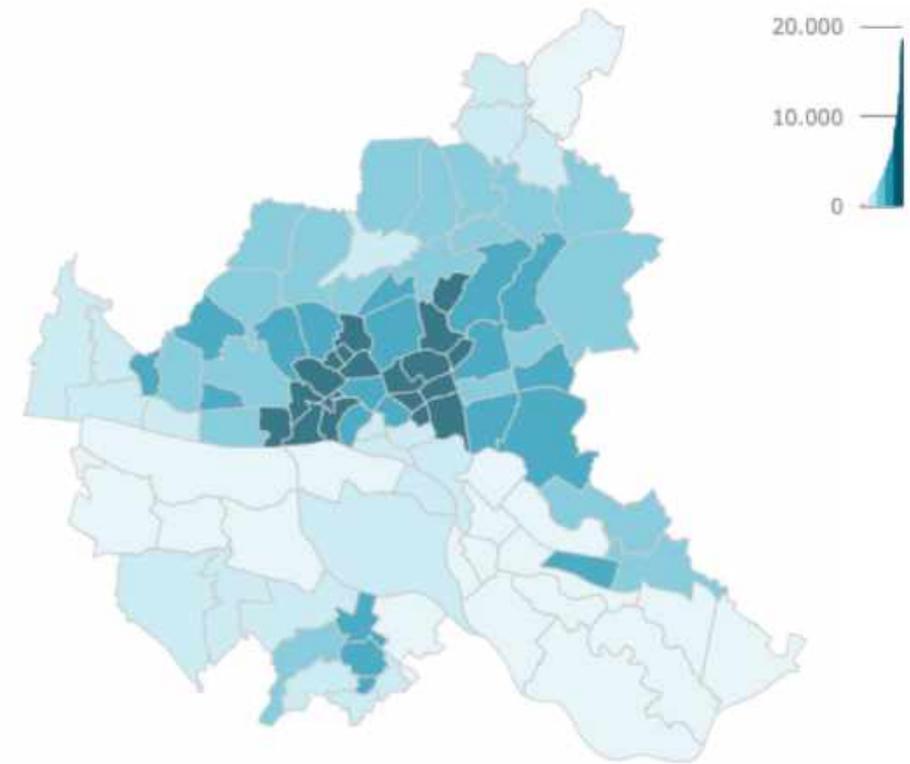
Neben den beschriebenen Standortanforderungen sind bei der Suche nach geeigneten Micro-Hub-Standorten auch Aspekte wie Sendungsvolumina und -struktur im Einzugsgebiet des potenziellen Hubs zu beachten. Um eine weiterführende Kategorisierung möglicher Standorte vornehmen zu können, ist eine Analyse sozio-demographischer und marktspezifischer Besonderheiten innerhalb der Untersuchungsregion unumgänglich.

Bei der Betrachtung der möglichen Hub-Standorte ist darauf zu achten, dass das Umfeld eine möglichst urbane Struktur aufweist und über eine hohe Bevölkerungsdichte je qkm verfügt. Noch aussagekräftiger als die Bevölkerungsdichte ist (zumindest theoretisch) die Haushaltsdichte, da sie noch stärker mit der Anzahl der Stopps bei der Zustellung korreliert. Aufgrund der sich vollziehenden gesellschaftlichen Veränderungen verringert sich der Unterschied zwischen beiden Kenngrößen fortwährend, so dass mit Blick auf die Standortselektion aus vereinfachungsgründen auf den Kennwert Einwohner je qkm zurückgegriffen werden kann. Die Abbildung rechts zeigt die Bevölkerungsdichte in Hamburg nach Stadtteilen.

Spitzenreiter ist dabei der Stadtteil Hoheluft-West, hier wohnen 18.536 Einwohner/-innen je qkm. Gefolgt von Eimsbüttel (17.839 Einwohner/-innen je qkm), Hoheluft-Ost (17.018 Einwohner/-innen je qkm) und der Sternschanze (14.732 Einwohner/-innen je qkm). Zu den weiteren Stadtteilen mit hoher Bevölkerungsdichte zählen Dulsberg (14.229 Einwohner/-innen je qkm) und Ottensen (12.693 Einwohner/-innen je qkm) (Quelle: Statistik-Nord).

Einen weiteren wichtigen Indikator hinsichtlich der zu erwartenden Sendungsvolumina bildet die Einkommensstruktur. Bei den Einkünften in Euro je Steuerpflichtigem liegen Stadtteile wie Rotherbaum (68.191), Volksdorf (63.763), Sasel (61.360), Eppendorf (58.438) und Poppenbüttel (52.157) weit über dem Hamburger Durchschnitt von 44.794 Euro je Steuerpflichtigem.

Abbildung: Einwohner/-innen je qkm, Stand 31.12.2017



Quelle: Statistik Nord, InstantAtlas.



Quelle: TUHH.



QUARTIERSTYPOLOGIE

Der Überblick über Bevölkerungsdichte und Einkommensstruktur im Hamburger Stadtgebiet liefert erste Hinweise bzgl. der räumlichen Schwerpunkte für potenzielle Micro-Hub Standorte. Grundlage hierfür bietet die Annahme, dass eine hohe Korrelation zwischen der Bevölkerungsdichte und dem (B2C-) Sendungsaufkommen besteht. Trotz meist hoher B2B-Sendungsaufkommen erscheinen potenzielle Standorte in Gewerbegebieten dagegen nur bedingt geeignet. Dies liegt u. a. darin begründet, dass Micro-Hub-Konzepte am effizientesten bei einer geringen Anzahl von Paketen je Stopp betrieben werden können.

Vor dem Hintergrund dieser Vorüberlegungen erscheint es sinnvoll, einzelne städtische Bereiche hinsichtlich ihrer Eignung für den Einsatz innovativer Zustellkonzepte unter Einbeziehung von Micro-Hubs weiter zu spezifizieren. Grundlage hierfür bildet eine sogenannte Quartierstypologie, die im Zuge des von der BWVI beauftragten Gesamtkonzepts zur Letzten Meile in Hamburg entwickelt wurde. Auf Basis einer von der (damaligen) Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt im Jahr 2013 veröffentlichten Stadtquartierstypologie wurden von den Gutachtern im Rahmen der Konzepterstellung sechs Quartierstypen identifiziert und beschrieben. Zwecks Differenzierung der einzelnen Quartiere wurden verschiedene Indikatoren herangezogen. Mit Blick auf das Themenfeld Zustelllogistik wurden u. a. Aspekte wie die Verkehrsbelastung, das Flächenangebot, der Anspruch an die Aufenthaltsqualität, der Regulierungsbedarf sowie die logistische Effizienz herangezogen.

Die nebenstehende Tabelle zeigt die einzelnen Quartierstypen und ihre Kernfunktionen im Überblick. Die Gutachter von Prognos, KE-Consult und ILS kommen dabei zu der Einschätzung, dass nicht alle Quartierstypen für den Aufbau neuer Logistikkonzepte unter Einbeziehung von Micro-Hubs geeignet sind. Grundsätzlich dürfte die Einrichtung von Micro-Hubs vor allem für die Quartierstypen relevant sein, in denen es vergleichsweise dichte Bebauungs- und Nutzungsstrukturen gibt.

Quartier	Kernfunktion
Innenstadt und Zentren (1)	Einzelhandel, öffentliche und kulturelle Einrichtungen; Gastronomie
Verdichtete Mischgebiete in Blockrandbebauung (2)	Umkämpfter Wohnraum; inhabergeführter Einzelhandel; für jüngere Einwohner sowie Familien;
Großwohnsiedlungen (3)	Nachkriegszeit; gegliederte, aufgelockerte Stadt in sich; Verbindung zw. Innerer und Äußerer Stadt
Ein- und Zweifamilienhausgebiete (4)	Vergleichsweise wenig Wohnraum; innerhalb der Urbanisierungszonen, äußerer Stadtbereich
Gewerbe- und Industriegebiete (5)	Unterbringung von Gewerbebetrieben, die in anderen Baugebieten unzulässig sind
Sonstige Bebauungsstrukturen (6)	Nicht eindeutig einer Quartierstypologie zuordenbar
Neue Stadtbausteine (7)	Mitdenken Letzte Meile Konzepten bei kommenden Flächenentwicklungen

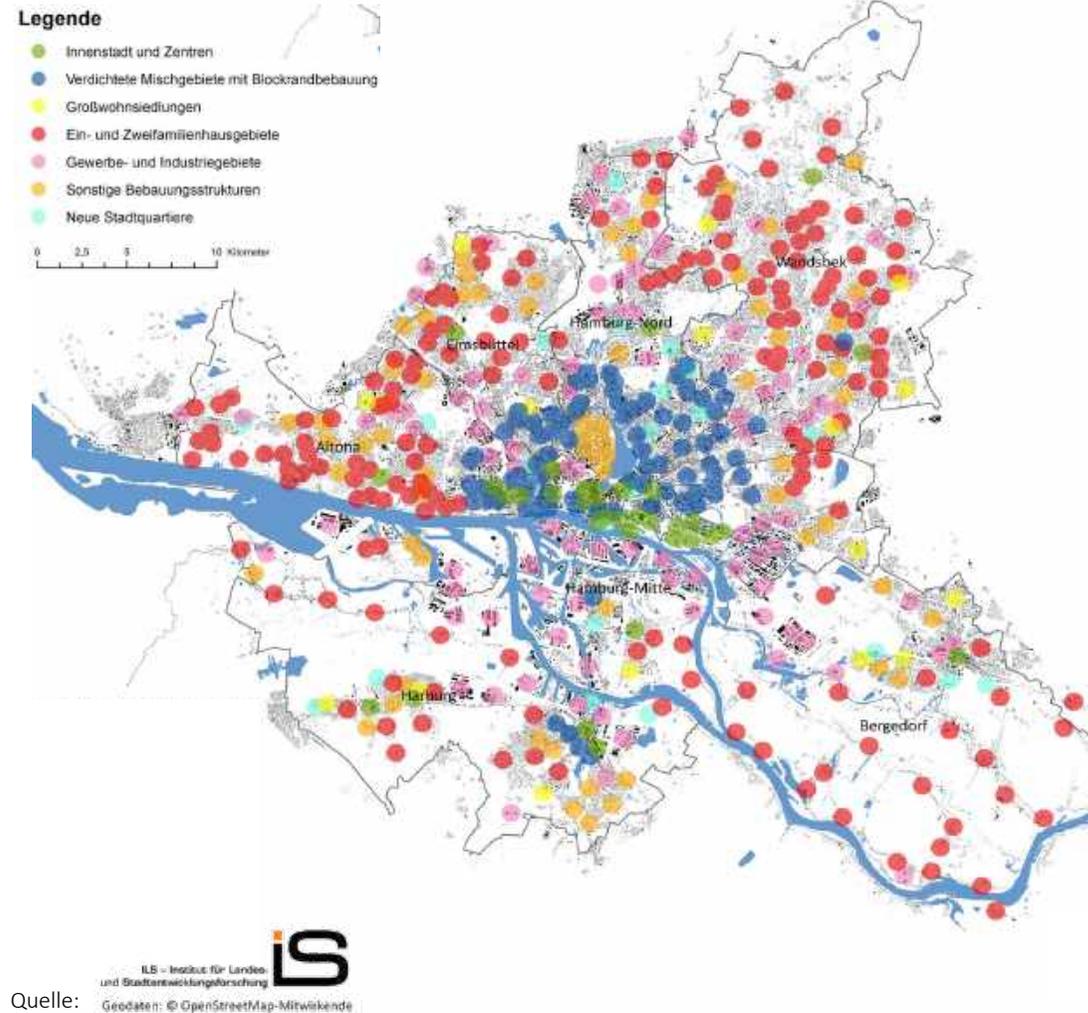
Die Karte auf der nachfolgenden Seite gibt einen Überblick über die Struktur des Hamburger Stadtgebiets. Insgesamt wurden von den vorgenannten Gutachtern über 100 Quartiere im Stadtgebiet analysiert und einzelnen Quartierstypen zugeordnet. Die kartographische Übersicht liefert einen wichtigen Beitrag zur Identifikation potenzieller Micro-Hub-Standorte, da sie gegenüber anderen Darstellungen auf Stadtteilebene über einen deutlich höheren Detaillierungsgrad verfügt.

Ausgehend von der Kartenübersicht wurden einzelne Quartiere identifiziert, die als potenzieller Micro-Hub-Standort in Frage kommen. Gemäß der Vorüberlegungen zu den Quartierstypen reduziert sich das „Suchraster“ für potenzielle Micro-Hub-Standorte auf die Quartierstypen 1 bis 3.

QUARTIERSTYPOLOGIE

Übersicht über Quartierstypen im Stadtgebiet verdeutlicht eine Dominanz der Quartierstypen 2 (Verdichtete Mischgebiete mit Blockrandbebauung) und 4 Ein- und Zweifamilienhausgebiete

Abbildung: Übersicht der Quartierstypen in Hamburg



MÖGLICHE ZIELQUARTIERE (AUSWAHL)

Quartierstyp 1: Innenstadt und Zentren

Neustadt, Altstadt, Altona-Nord, Altona-Altstadt, Sternschanze, Ottensen, St. Pauli, Osdorf, Eidelstedt, Bergedorf, Harburg, Neugraben, Poppenbüttel, Rahlstedt, St. Georg, Klostertor, Hafencity, Hammerbrook, Winterhude, Wilhelmsburg

Quartierstyp 2: Verdichtete Mischgebiete mit Blockrandbebauung

Eine genaue Ausweisung einzelner Quartiere ist aufgrund der Vielzahl nur begrenzt möglich. Grundsätzlich zeigt sich, dass quasi der gesamte Bereich innerhalb des Ring 2 in das Suchraster fällt, Ausnahmen bilden lediglich die Stadtteile Harvestehude und Rotherbaum. Der Fokus sollte sich auf folgende Stadtteile richten: Hamm, Horn, Barmbek-Nord, Barmbek-Süd, Eilbek, Borgfelde, Bahrenfeld, Othmarschen, Alsterdorf, Eppendorf, Hoheluft-Ost, Hoheluft-West, Eimsbüttel. Darüber hinaus auch auf Heimfeld, Eißendorf, Wilstorf.

Quartierstyp 3: Großwohnsiedlungen

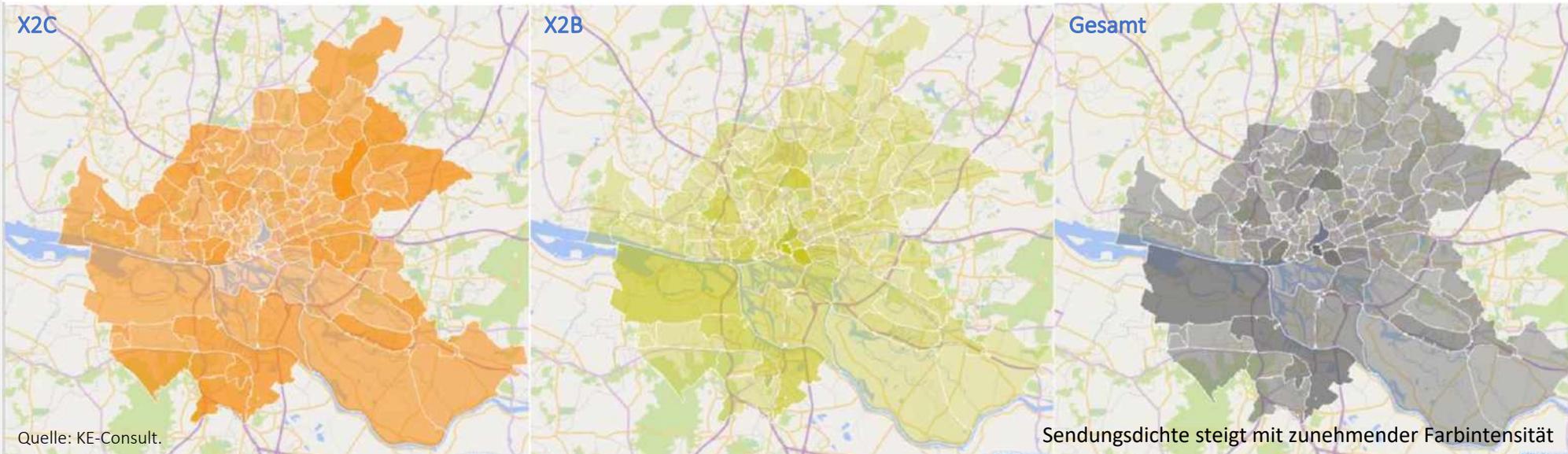
Steilshoop, Rahlstedt-Großlohe, Tegelsbarg, Hohenhorst, Bergedorf-West, Allermöhe-Ost, Mümmelmannsberg, Lohbrügge-Nord, Kirchdorf-Süd, Neuwiedenthal, Lurup Fahrenort, Osdorfer Born, Holsteiner Chaussee

SENDUNGSMENGEN IM STADTGEBIET

Neben sozio-demographischen Daten und Quartierstypologie liefert vor allem der Blick auf die Verteilung der Sendungsmengen im Stadtgebiet wichtige Hinweise auf potenzielle Suchgebiete für Micro-Hub-Standorte. Das gesamte KEP-Sendungsvolumen in Hamburg beläuft sich auf etwas mehr als 100 Millionen Sendungen pro Jahr. Dies entspricht rund 3 % des bundesweiten Gesamtaufkommens. Mit durchschnittlich 51 KEP-Sendungen je Einwohner/in pro Jahr liegt Hamburg deutlich über dem Bundesdurchschnitt von 38 KEP-Sendungen je Einwohner/-in.

Im Zuge einer modellhaften Betrachtung wurde von den Gutachtern von KE-Consult das gesamte KEP-Volumen Hamburgs anhand unterschiedlicher Kriterien auf einzelne Stadtteile herunter gebrochen. Dabei wurde auch eine Unterscheidung nach 2C- und 2B-Mengen vorgenommen. Die nachfolgenden Karten zeigen die Verteilung nach Mengen und Segmenten und damit die Paket-Hotspots im Überblick.

Abbildungen: Sendungsdichte 2018 in Hamburg nach Segmenten und Stadtteilen



Der Blick auf die Karte verdeutlicht für den Bereich der X2C-Sendungen folgende Schwerpunkte (Auswahl): Volksdorf, Bramfeld, Rahlstedt, Jenfeld, Hamm, Horn, Altona-Altstadt, Stellingen, Lokstedt, Eppendorf, Eidelstedt, Lurup, Osdorf.

Für den X2B-Bereich lassen sich folgende Schwerpunkte identifizieren (Auswahl): Bahrenfeld, Hammerbrook, Rothenburgsort, Alsterdorf, Winterhude (inkl. City-Nord), Altstadt, Neustadt.

Die zusammenfassende Übersicht zeigt Schwerpunkte u. a. in St. Georg, Altona-Nord, Altona-Altstadt, Fuhlsbüttel, Ohlsdorf, Bahrenfeld, Farmsen-Berne und Tonndorf.

Aufgrund der modellhaften Herangehensweise erscheint es sinnvoll, die bis hierhin gewonnenen Erkenntnisse mit weiterführenden Daten und Einschätzungen ausgewählter KEP-Dienstleister zu validieren.

SENDUNGSMENGEN IM STADTGEBIET

In Ergänzung zu der vorgestellten modellhaften Betrachtung liefert die nebenstehende Abbildung aus dem Hermes Paketradar einen Überblick über die realen Paketmengen von Hermes für das Jahr 2016. Hermes verfügt in Hamburg über einen Marktanteil von rund 25 % bei einem B2C-Aufkommen von geschätzt ca. 90 %. Folglich lassen sich hieraus zumindest grobe Rückschlüsse bzgl. der B2C-Schwerpunkte auf Stadtteilebene ableiten.

Für das Paket-Radar wurden von Hermes über 5 Millionen Sendungen in Hamburg anonym ausgewertet (siehe Karte rechts oben). Als Paket-Hotspot kristallisiert sich dabei der Stadtteil Rahlstedt heraus. Der stark bevölkerte Stadtteil im Nordosten verweist mit 252.321 Sendungen sowohl Winterhude (178.873) als auch Eimsbüttel (172.580) auf die nachfolgenden Plätze. Unter den Bezirken liegt Wandsbek mit 1,2 Millionen Sendungen vorn. Bei der Pro-Kopf-Verteilung liegen die innenstadtnahen Viertel in Führung: In der Hafen City kommen auf jeden Einwohner rund 12,6 Pakete, in der Altstadt sind es sogar 34,8. Einer der Hauptgründe: Viele Hamburger vertrauen auf die Paketzustellung am Arbeitsplatz.

Für die übrigen KEP-Logistiker liegen z. T. nur sehr allgemeingültige, qualitative Aussagen zu deren Paket-Hotspots vor. Dabei kristallisiert sich mit Blick auf den Bedarf für potenzielle Micro-Hub-Standorte heraus, dass nahezu alle Logistiker konkreten Bedarf in nahezu allen höher verdichteten Bereichen innerhalb des Rings 2 sehen (siehe Karte rechts unten). Darüber hinaus finden sich weitere Schwerpunkte in dicht besiedelten Wohnquartieren außerhalb des Rings 2: genannt werden hier u. a. Harburg, Neugraben, Bergedorf, Billstedt, Mümmelmannsberg, Jenfeld, Steilshop, Osdorf, Lurup.

Darüber hinaus wurden von einzelnen KEP-Dienstleistern z. T. sehr konkrete Standorte wie z. B. das Heiligengeistfeld oder die Kasematten unterhalb der Bahngleise am Deichtorplatz bzw. der Verbindungsbahn ins Spiel gebracht, die im Zuge der Standortsuche weiter betrachtet werden.

Abbildung: Hermes Sendungsmengen

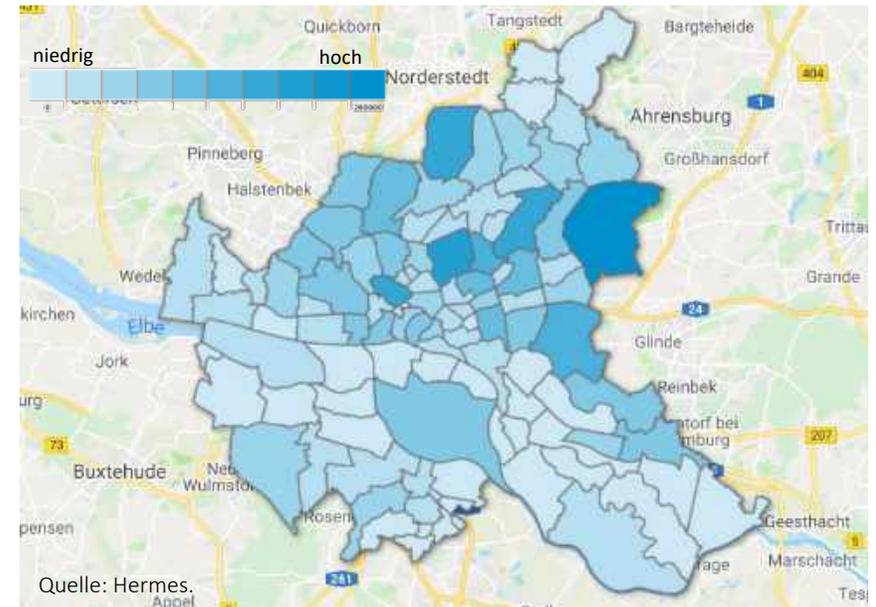


Abbildung: Hamburg Ring 2



PRIORISIERUNG POTENZIELLER MICRO-HUB STANDORTE

Auf Basis der bis hierhin ausgewerteten Daten zu Bevölkerungsdichte und Einkommensstruktur, den Erkenntnissen aus der Quartierstypologie, den KEP-Markt-Daten sowie den Einschätzungen ausgewählter KEP-Logistiker lassen sich weiterführende Aussagen zu den Suchgebieten für potenzielle Micro-Hub-Standorte ableiten. Dabei wurde einerseits berücksichtigt, welche Stadtteile bzw. Quartiere aufgrund ihrer Struktur überhaupt für alternative Zustellkonzepte geeignet sind, andererseits ist eingeflossen, welche Stadtteile bzgl. ausgewählter Kenngrößen über dem Durchschnitt liegen. Grundlage für die Bewertung bildet dabei ein einfaches Scoring-Modell wonach für eine überdurchschnittliche Eignung je Kriterium jeweils ein Punkt vergeben wird. Hieraus ergibt sich die nachfolgende Priorisierung der potenziellen Suchgebiete für Micro-Hub-Standorte.

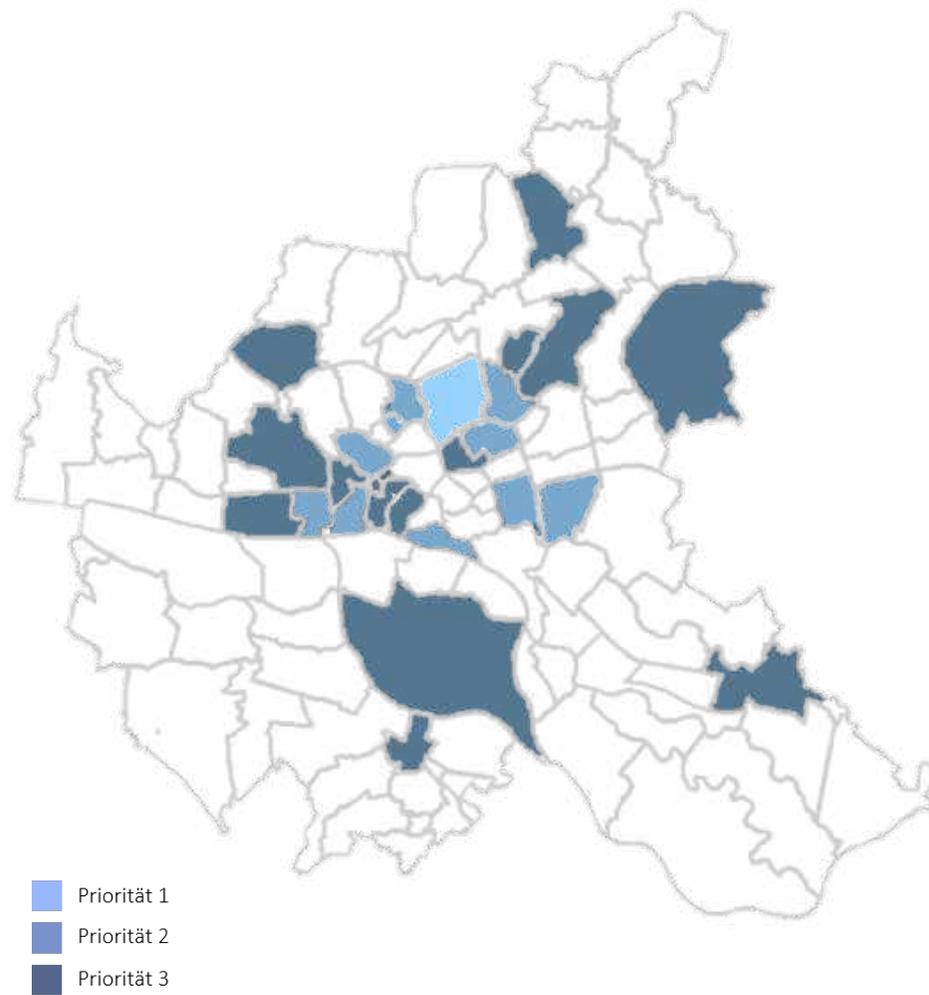
Priorität 1: Winterhude

Priorität 2: Altona-Altstadt, Barmbek-Nord, Barmbek-Süd, Eimsbüttel, Eppendorf, Hamm, Hoheluft-Ost, Horn, Ottensen, Hafencity

Priorität 3: Uhlenhorst, Altona-Nord, Bahrenfeld, Bergedorf, Bramfeld, Eidelstedt, Harburg, Neustadt, Othmarschen, Poppenbüttel, Rahlstedt, St. Pauli, Steilshoop, Sternschanze, Wilhelmsburg

Ungeachtet dieser ersten Priorisierung erscheinen grundsätzlich nahezu alle Stadtteile innerhalb des Rings 2 sowie Stadtteile mit dichter Bebauung in Form von Großwohnsiedlungen als potenzielle Micro-Hub Standorte geeignet. Die vorstehende Aufzählung verdeutlicht ein hohes Marktpotenzial für alternative Logistikkonzepte unter Einbindung von Micro-Hubs. Eine von KE-Consult durchgeführte Big Data Analyse in verschiedenen deutschen Städten hat ergeben, dass bis zu 30 % des urbanen KEP-Markts durch das Micro-Hubs abgedeckt werden könnte. Heruntergebrochen auf Hamburg ergibt sich bei einem Sendungsvolumen von mehr als 100 Millionen Paketen und rund 1.200 Zustellfahrten täglich ein Bedarf von 150 - 200 Micro-Hubs allein für den Bereich der Paketlogistik.

Abbildung: Potenzielle „Hot Spots“ für Micro-Hubs



Quelle: HTC.

MICRO-HUB IDEALPROFILE

PROFIL 1: MICRO-HUB TYP „S“

Use-Case

- Single-User Hub „Basic“
- Mögliche Standorte: Keller, Garage, Parkhaus, kleine Einzelhandelsfläche
- Bedienung eines Zustellgebiets mit ca. 120 – 150 Sendungen pro Tag
- Lieferradius < 2,0 km
- Einsatz von 1 Lastenrad, 2 Sackkarren, 2 Zusteller in TZ
- Beginn der Zustellung: ab 9.00 Uhr, Ende: 18.00 Uhr, Zustellung und Abholung von Sendungen
- Eignung für Quartierstyp 1, 2, 3 und (5)

Eingangsprämissen

- Miethöhe von max. 8 - 12 EUR / qm
- Mietdauer von min. 1 Jahr
- Keine sonstigen vertraglichen „Showstopper“ (z. B. Kaution)
- Sendungsvolumen von min. 120 Sendungen/Tag im Radius von < 2 km

	Lagerraum	15-20 qm für Paketabstellung, Feinsortierung
	Logistikfläche	kein weiterer Bedarf
	Lastenradabstellung	erfolgt außerhalb des Micro-Hubs
	Paketshop	nicht vorgesehen
	Ext. Services / Shop	nicht vorgesehen
	Funktionalität	Abstellung herkömmlicher Rollwagen
	Flurbreite / Raumhöhe	max. 1,5 m Flurbreite, normale Raumhöhe
	Sicherheit	Sicherung gegen Diebstahl
	Strom / Licht	normale Beleuchtung
	Ladeinfrastruktur	nicht erforderlich
	IT / WiFi	nicht erforderlich
	Sozialraum	nicht erforderlich
	Ladezone	im direktem Umfeld (max. 30 m)
	Rampe	nicht zwingend erforderlich
	Fahrzeugabmessung	Andienung mit 7,5 t Lkw
	Lage im Gebäude	ebenerdig oder mit Lastenaufzug
	Verkehrsfläche	für Beladung von Lastenrad

MICRO-HUB IDEALPROFILE

PROFIL 2: MICRO-HUB TYP „M“

Use-Case

- Single-User Hub „Max“
- Mögliche Standorte: Garage, Parkhaus, Einzelhandelsfläche, dedizierte Logistikfläche, ggf. temporäre Lösung auf Freifläche
- Bedienung mehrerer Zustellgebiete mit in Summe bis zu 500 Sendungen pro Tag
- Lieferradius < 2,0 km
- Einsatz von 3-5 Lastenrädern, 2 Sackkarren, > 6 Zusteller in TZ
- Beginn der Zustellung: ab 9.00 Uhr, Ende: 18.00 Uhr, Zustellung und Abholung von Sendungen, ggf. Einlieferung von Paketen
- Eignung für Quartierstyp 1, 2, (3)

Eingangsprämissen

- Miethöhe von max. 8 - 10 EUR / qm
- Mietdauer von min. 1 Jahr
- Keine sonstigen vertraglichen „Showstopper“ (z. B. Kautions)
- Sendungsvolumen von min. 300 Sendungen/Tag im Radius von < 2 km

	Lagerraum	60-70 qm für Paketabstellung
	Logistikfläche	10-20 qm für Feinsortierung
	Lastenradabstellung	am Standort, Flächenbedarf 15-25 qm
	Paketshop	optional, 6-10 qm Flächenbedarf
	Ext. Services / Shop	nicht vorgesehen
	Funktionalität	Abstellung von Rollwagen/Containern, Regale
	Flurbreite / Raumhöhe	Flurbreite bis 2,5 m, normale Höhe
	Sicherheit	Sicherung gegen Diebstahl
	Strom / Licht	normale Beleuchtung
	Ladeinfrastruktur	für Lastenräder
	IT / WiFi	optional
	Sozialraum	nicht erforderlich
	Ladezone	im direktem Umfeld (max. 30 m)
	Rampe	abhängig von Menge und Fahrzeugtyp
	Fahrzeugabmessung	Andienung mit 14 t Lkw
	Lage im Gebäude	ebenerdig
	Verkehrsfläche	für Beladung mehrerer Lastenräder

MICRO-HUB IDEALPROFILE

PROFIL 3: MICRO-HUB TYP „M*“

Use-Case

- Multi-User Hub „Basic“
- Mögliche Standorte: Garage, Parkhaus, Einzelhandelsfläche, dedizierte Logistikfläche, ggf. temporäre Lösung auf Freifläche
- Gemeinsamer Standort von 3 KEP-Logistikern
- Bedienung eines Zustellgebiets mit in Summe 120 – 150 Sendungen pro Tag und KEP-Logistiker
- Lieferradius < 2,0 km
- Einsatz von 3 Lastenrädern, Sackkarren, > 6 Zusteller in TZ
- Beginn der Zustellung: ab 9.00 Uhr, Ende: 18.00 Uhr, Zustellung und Abholung von Sendungen
- Eignung für Quartierstyp 1, 2

Eingangsprämissen

- Miethöhe von max. 8 - 10 EUR / qm
- Mietdauer von min. 1 Jahr
- Keine sonstigen vertraglichen „Showstopper“ (z. B. Kautions)
- Sendungsvolumen von min. 120 Sendungen/Tag im Radius von < 2 km je beteiligtem KEP-Logistiker

	Lagerraum	60-70 qm getrennte Abstellflächen
	Logistikfläche	grdsl. kein Bedarf
	Lastenradabstellung	zus. Flächenbedarf 15 -20 qm
	Paketshop	nicht vorgesehen
	Ext. Services / Shop	nicht vorgesehen
	Funktionalität	Abstellung herkömmlicher Rollwagen
	Flurbreite / Raumhöhe	Flurbreite max. 1,5 m, normale Raumhöhe
	Sicherheit	Sicherung gegen Diebstahl
	Strom / Licht	normale Beleuchtung
	Ladeinfrastruktur	für Lastenräder
	IT / WiFi	optional
	Sozialraum	nicht erforderlich
	Ladezone	im direktem Umfeld (max. 30 m)
	Rampe	optional
	Fahrzeugabmessung	Andienung mit 3 x 7,5 t Lkw
	Lage im Gebäude	ebenerdig
	Verkehrsfläche	für Beladung mehrerer Lastenräder

MICRO-HUB IDEALPROFILE

PROFIL 4: MICRO-HUB TYP „L“

Use-Case

- Multi-User Hub „Plus“
- Mögliche Standorte: Garage, Parkhaus, Einzelhandelsfläche, dedizierte Logistikfläche, ggf. temporäre Lösung auf Freifläche
- Gemeinsamer Standort von 3-5 KEP-Logistikern
- Bedienung eines oder mehrerer Zustellgebiete mit in Summe 120 – 150 Sendungen pro Tag und KEP-Logistiker und Zustellgebiet
- Lieferradius < 2,0 km
- Einsatz von bis zu 8 Lastenrädern, Sackkarren, > 10 Zusteller in TZ
- Beginn der Zustellung: ab 9.00 Uhr, Ende: 18.00 Uhr, Zustellung und Abholung von Sendungen, Einlieferung von Paketen
- Eignung für Quartierstyp 1, 2

Eingangsprämissen

- Miethöhe von max. 6 - 10 EUR / qm
- Mietdauer von min. 1 Jahr
- Keine sonstigen vertraglichen „Showstopper“ (z. B. Kautions)
- Sendungsvolumen von min. 120 Sendungen/Tag im Radius von < 2 km je beteiligtem KEP-Logistiker

	Lagerraum	100-120 qm getrennte Abstellflächen
	Logistikfläche	Übergabe, Feinsortierung 20-40 qm
	Lastenradabstellung	zus. Flächenbedarf 40-50 qm
	Paketshop	Flächenbedarf von min. 8 qm
	Ext. Services / Shop	optional: weiteres Serviceangebot
	Funktionalität	Abstellung Rollwagen/Container, Regale
	Flurbreite / Raumhöhe	Flurbreite bis 2,5 m, normale Höhe+
	Sicherheit	Sicherung gegen Diebstahl
	Strom / Licht	normale Beleuchtung
	Ladeinfrastruktur	für Lastenräder
	IT / WiFi	erforderlich u. a. für Paketannahme
	Sozialraum	erforderlich, weil Arbeitsstätte
	Ladezone	als Warteposition bei Peak-Zustellung
	Rampe	erforderlich
	Fahrzeugabmessung	Andienung mit 5 x 7,5 - 14 t Lkw
	Lage im Gebäude	ebenerdig
	Verkehrsfläche	für Beladung mehrerer Lastenräder

MICRO-HUB IDEALPROFILE

PROFIL 5: MICRO-HUB TYP „XL“

Use-Case

- Multi-User Hub „White Label“
- Mögliche Standorte: Garage, Parkhaus, Einzelhandelsfläche, dedizierte Logistikfläche (ggf. Freifläche), Verteilfunktion
- Gemeinsamer Standort von bis zu 5 KEP-Logistikern, ggf. weitere Nutzer, zusätzliche Logistikfunktion
- Bedienung mehrerer Zustellgebiete mit > 600 Sendungen pro Tag
- Lieferradius +2,0 km
- Einsatz von bis zu 8 Lastenrädern, Sackkarren, ggf. kleinere E-Fahrzeuge, > 10 Zusteller in TZ
- Beginn der Zustellung: ab 9.00 Uhr, Ende: 20.00 Uhr, Zustellung und Abholung von Sendungen, Einlieferung von Paketen, Shop-/Concierge
- Eignung für Quartierstyp 1, 2, 3, (4)

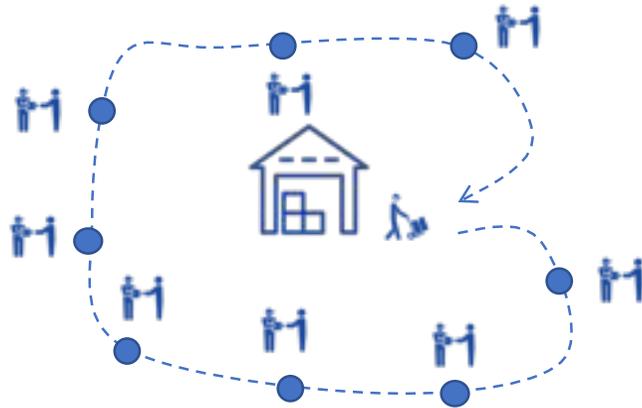
Eingangsprämissen

- Miethöhe von 6 - 10 EUR / qm, ggf. „Quersubventionierung“ durch Shopaktivitäten
- Mietdauer von min. 3 Jahren
- Keine sonstigen vertraglichen „Showstopper“ (z. B. Kautions)
- Kein Mindest-Sendungsvolumen, da neutrale Konsolidierung Mengenschwankungen bzw. Mindermengen der Beteiligten ausgleicht

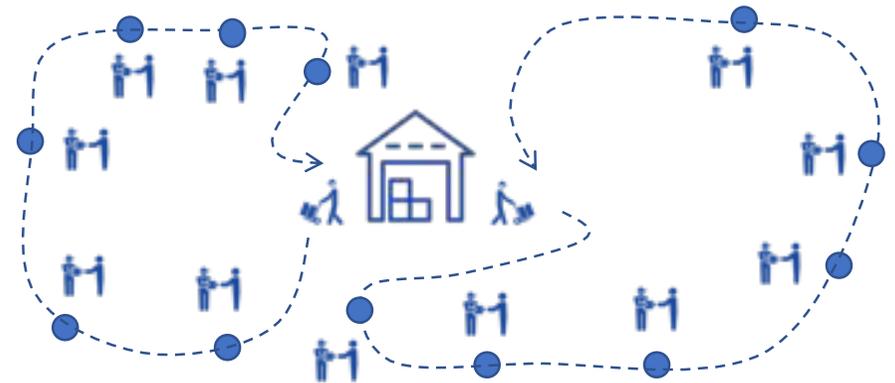
	Lagerraum	100-120 qm Abstellfläche
	Logistikfläche	50-70 qm für Sortierung/Kommissionierung
	Lastenradabstellung	zus. Flächenbedarf 40 -50 qm
	Paketshop	Flächenbedarf von min 8 qm
	Ext. Services / Shop	Service/Pop-Up Stores > 50 qm
	Funktionalität	Abstellung, Kommissionierung, Logistik
	Flurbreite / Raumhöhe	Flurbreite bis 2,5 m, Überhöhe
	Sicherheit	Diebstahlschutz, ggf. Einsatz kl. Sortieranlagen
	Strom / Licht	Erhöhter Energiebedarf
	Ladeinfrastruktur	für Lastenräder
	IT / WiFi	erforderlich
	Sozialraum	erforderlich, weil Arbeitsstätte
	Ladezone	im direktem Umfeld für Zwischenabstellung
	Rampe	grdsl. erforderlich
	Fahrzeugabmessung	Andienung mit 7,5 - 14 t Lkw
	Lage im Gebäude	ebenerdig
	Verkehrsfläche	Erhöhter Bedarf aufgrund Fz-Anzahl

MODELLE IM ÜBERBLICK

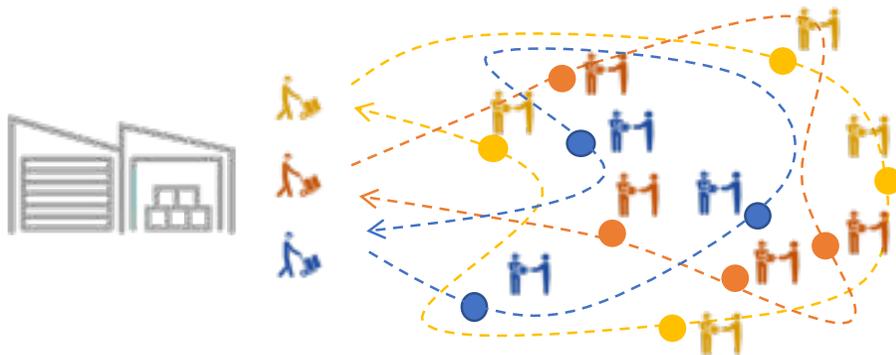
PROFIL 1: MICRO-HUB TYP „S“



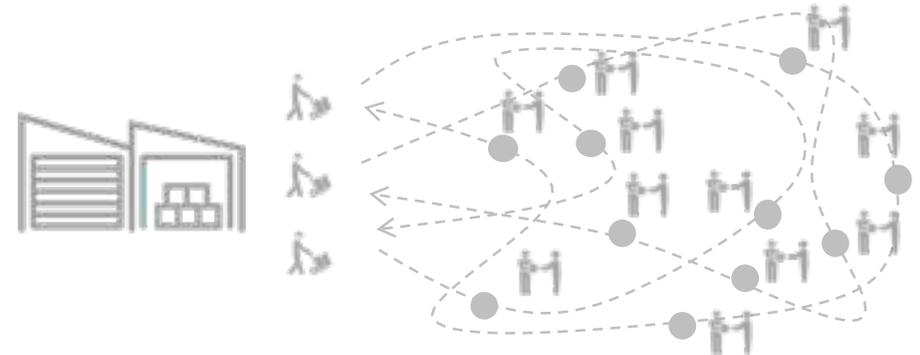
PROFIL 2: MICRO-HUB TYP „M“ BZW.
PROFIL 3: (M*) MIT > 1 NUTZERN



PROFIL 4: MICRO-HUB TYP „L“



PROFIL 5: MICRO-HUB TYP „XL“





INHALT

KEP-MARKT

Abgrenzung, Entwicklung, Trends

S. 09

MICRO-HUBS

Definition, Rolle, Anforderungsprofil

S. 18

STANDORT-PARAMETER

Aufkommensschwerpunkte, Marktbedarf

S. 36

STANDORT-RESEARCH

Identifikation, Bewertung

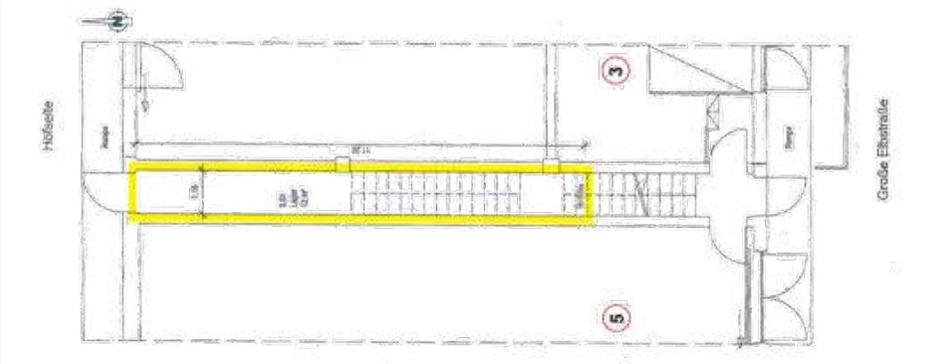
S. 49

MICRO-HUB „ALTONA / FISCHMARKT“

GROÙE ELBSTRASSE 212, HALLE XIII, LAGER HOFSEITE

- Single-User Hub „Basic“ (S)
- Lagerraum mit Rampe
- Keinem Quartierstyp zuzuordnen, aber: rund 2 km Entfernung bis zum Bahnhof Altona und damit zu den Quartierstypen 1 und 2
- Monatliche Miete EUR 70,00 zzgl. MwSt. und rd. EUR 8,00 Nebenkosten
- Vermieter: Fischmarkt Hamburg-Altona GmbH (HHLA)

///unbewusst.tore.koch



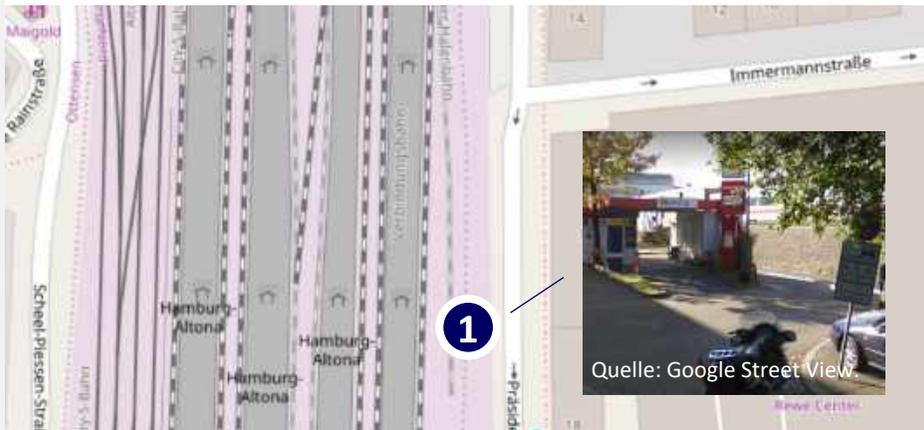
	Lagerraum	12 qm für Paketabstellung, Feinsortierung
	Logistikfläche	nicht vorhanden
	Lastenradabstellung	muss außerhalb erfolgen
	Paketshop	nicht möglich
	Ext. Services / Shop	nicht möglich
	Funktionalität	Abstellung herkömmlicher Rollwagen
	Flurbreite / Raumhöhe	max. 1,5 m Flurbreite, normale Raumhöhe
	Sicherheit	Sicherung gegen Diebstahl möglich
	Strom / Licht	normale Beleuchtung
	Ladeinfrastruktur	Stromanschluss vorhanden
	IT / WiFi	nicht vorhanden
	Sozialraum	nicht vorhanden
	Ladezone	Rampenzugang vorhanden
	Rampe	vorhanden
	Fahrzeugabmessung	Andienung mit 7,5 t Lkw und größer möglich
	Lage im Gebäude	ebenerdig bzw. Rampe
	Verkehrsfläche	ausreichend

MICRO-HUB „ALTONA / BAHNHOF“

BAHNHOF ALTONA

- Single-User Hub „Max“ (M), Multi-User Hub „Basic“ (M*)
- Ladehof und Kellerabteile mit Rampe
- Quartierstyp 1, direkter Zugang zu Quartierstyp 2
- Monatliche Miete EUR: nicht bekannt
- Vermieter: DB Station & Service

///einhalten.gern.seins



	Lagerraum	50 + 100 qm für Paketabstellung, Feinsortierung
	Logistikfläche	Im Rampenbereich eingeschränkt vorhanden
	Lastenradabstellung	möglich
	Paketshop	nicht möglich
	Ext. Services / Shop	nicht möglich

	Funktionalität	Abstellung Rollwagen
	Flurbreite / Raumhöhe	max. 2,0 m Flurbreite, normale Raumhöhe
	Sicherheit	Sicherung gegen Diebstahl möglich
	Strom / Licht	normale Beleuchtung
	Ladeinfrastruktur	Stromanschluss vorhanden
	IT / WiFi	möglich
	Sozialraum	nicht vorhanden

	Ladezone	nicht erforderlich, da direkter Rampenzugang
	Rampe	vorhanden
	Fahrzeugabmessung	Andienung mit 7,5 t Lkw und größer möglich
	Lage im Gebäude	Kellerabteile mit Auffahrt und Rampe
	Verkehrsfläche	verfügbar

MICRO-HUB „LANGENHORN MARKT“

P+R LANGENHORN MARKT

- Single-User Hub „Max“ (M), Multi-User Hub „Basic“ (M*) oder (L)
- Ungenutzte Einzelhandelsfläche (ehemalige Videothek)
- Quartierstyp 2/4
- Monatliche Miete: verhandelbar aber moderat (<10 EUR je qm)
- Vermieter: P+R Betreibergesellschaft mbH

///sachlich.führt.bewegte



	Lagerraum	200 qm für Paketabstellung, Feinsortierung
	Logistikfläche	im Vorfeld vorhanden
	Lastenradabstellung	möglich
	Paketshop	möglich
	Ext. Services / Shop	Möglich aber vsl. unrealistisch

	Funktionalität	Abstellung Rollwagen
	Flurbreite / Raumhöhe	max. 2,0 m Flurbreite, normale Raumhöhe
	Sicherheit	Sicherung gegen Diebstahl möglich
	Strom / Licht	normale Beleuchtung
	Ladeinfrastruktur	Stromanschluss vorhanden
	IT / WiFi	möglich
	Sozialraum	Vorhanden bzw. kann eingerichtet werden

	Ladezone	ausweisbar
	Rampe	nicht vorhanden
	Fahrzeugabmessung	Andienung mit 7,5 t Lkw und größer möglich
	Lage im Gebäude	ebenerdig
	Verkehrsfläche	verfügbar

MICRO-HUB „HAMM-SÜD“

WENDENSTRASSE

- Single-User Hub „Max“ (M), Multi-User Hub „Basic“ (M*) oder (L)
- Derzeit Ungenutzte Lagerfläche
- Quartierstyp 2/5
- Monatliche Miete: verhandelbar (ca. 8-10 EUR je qm)
- Vermieter und Betreiber: Top Mehrwert Logistik GmbH

///turnen.fehlerfreie.heftig



	Lagerraum	100-150 qm und größer für Paketabstellung etc.
	Logistikfläche	im Vorfeld vorhanden
	Lastenradabstellung	möglich
	Paketshop	Möglich aber vsl. unrealistisch
	Ext. Services / Shop	unrealistisch

	Funktionalität	Volle Lagerfunktionalität
	Flurbreite / Raumhöhe	Rolltor und hohe Räume
	Sicherheit	Sicherung gegen Diebstahl möglich
	Strom / Licht	normale Beleuchtung
	Ladeinfrastruktur	Stromanschluss vorhanden
	IT / WiFi	möglich
	Sozialraum	kann ggf. eingerichtet werden

	Ladezone	nicht erforderlich, weil ausreichend Platz
	Rampe	vorhanden
	Fahrzeugabmessung	Andienung mit 7,5 t Lkw und größer möglich
	Lage im Gebäude	ebenerdig
	Verkehrsfläche	verfügbar

POTENZIALFLÄCHEN

Im Zuge der Abstimmung mit ausgewählten Bezirksämtern sowie weiteren Stakeholdern konnten eine Reihe von Flächen identifiziert werden, die als potenzielle Micro-Hub-Standorte geeignet sind. Da es sich hierbei oftmals um unbebaute Freiflächen handelt, besteht die Notwendigkeit, hierfür geeignete Aufstell-Lösungen z. B. in Form von Containern, Zelten o. ä. zu entwickeln. Eine wichtige Rolle spielt dabei die Optik bzw. das Design der potenziellen Lösungen sowie der „Fit“ ins Stadtbild. Darüber hinaus muss die Lösung die für stationäre Micro-Hubs definierten Standortanforderungen z. B. in puncto Sicherheit, Fläche, Abstellmöglichkeit und Zugang erfüllen.

Die nebenstehenden Bilder zeigen verschiedene Beispiele für mögliche Micro-Hub-Lösungen im Bereich öffentlicher Flächen. Dabei besteht die Grundannahme, dass die Lösungen für eine feste Dauer am Standort verbleiben und anders als mobile Lösungen täglich neu aufgestellt werden. UPS hat die vormals braunen Wechselbrücken ihrer mobilen Micro-Hubs inzwischen durch entsprechende Containerlösungen mit lokalen Motiven versehen, um diese optisch aufzuwerten. Erste erfolgreiche Versuche wurden hierzu vorher in München absolviert, wo die Designs der Container von der Akademie für Mode & Design München entworfen wurden. Prinzipiell besteht die Möglichkeit, Wechselbrücken auch im dauerhaften Betrieb als Micro-Hub einzusetzen. Aufgrund der Größe eignen sich Container lediglich als Single-User-Hubs. Alternativ zeigt das KoMoDo-Projekt in Berlin, dass auch einfache ISO-Container zwischen denen Zeltplanen aufgespannt sind als Micro-Hubs in Frage kommen. KoMoDo gilt dabei als Beispiel für einen Multi-User-Standort.

Bei den von DHL Express in Frankfurt eingesetzten Containerlösungen handelt es sich um umgebaute Bürocontainer. Diese dienen sowohl als Zwischenlager für die Expresssendungen als auch als Nachtabstellung für die Lastenräder. Daher verfügen die Containerboxen über einen vorderseitigen Zugang mit Wetterschutz sowie über 2 Rolltore mit kleiner Rampe. Das Design wurde hier so gewählt, dass für die interessierte Öffentlichkeit weiterführende Informationen zum Projekt bereit gestellt werden. Auch hier ist aufgrund der Größe nur ein Anbieter je Container möglich. Die letzte Abbildung zeigt das am Louis-Braille-Platz an der Hamburger Straße im Rahmen des Architektursommers aufgebaute „LOLA little“. Bei dem fünf Meter hohen Gebilde handelt es sich um zwei von insgesamt bis zu 300 Modulen, die zusammen das „LOLA“ (Locals Logistik Lab) bilden sollen. Der vom Büro Spine Architects entwickelte innovative Holzbau bildet dabei eine Alternative zu den zuvor beschriebenen Containerlösungen. Aufgrund der modularen Herangehensweise ist prinzipiell auch ein Multi-User-Ansatz möglich. Allerdings zeigt die vorhandene Pilotanwendung noch Optimierungsbedarf hinsichtlich der Abstellung und des Zugangs.



Quellen: UPS, DHL, Hamburger Abendblatt, Riffreporter.de.

POTENZIALFLÄCHEN „CITY SÜD“

HAMMERBROOK / CITY-SÜD - HAMMERBROOKSTRASSE

- Quartierstyp 1: Innenstadt und Zentren
- Eignung für Micro-Hub-Profil(e): 1, 2, 3, (4), (5)

In Abstimmung mit der IG City-Süd wurden zwei Potenzialflächen im Bereich des S-Bahnhofs Hammerbrook identifiziert. Bei beiden ist zu berücksichtigen, dass die Hammerbrookstraße als Zubringer und „Lebensader“ der Quartiers 2021/22 Gegenstand umfangreicher Umbaumaßnahmen ist, in dessen Rahmen Verkehrs- und Parkflächen umgestaltet werden und sich die Möglichkeit für eine Micro-Hub Erschließung bzw. Flächenausweisung ergibt. Die Fläche 1 (10-30 qm) befindet sich im öffentlichen Raum im Bereich unter dem S-Bahnhof Hammerbrook und eignet sich prinzipiell für

[///neuesten.neueste.flache](http://neuesten.neueste.flache)

[///einem.braucht.kahn](http://einem.braucht.kahn)

die Aufstellung einer seitlich zugänglichen Containerlösung (siehe Beispiel von DHL Express). Grundvoraussetzung bildet einerseits die Erteilung von Sondernutzungsrechten durch den Bezirk andererseits die Ausweisung einer Park-/Ladezone für die Andienung. Die Fläche 2 (30-50 qm) befindet sich im Eigentum der Stiftung Grone-Schule und wird derzeit als Parkplatz für den Schulbetrieb genutzt. Grdsl. besteht bei der Stiftung Bereitschaft über eine Alternativnutzung von Teilen des Parkplatzes nachzudenken, eine konkrete Entscheidung hierzu steht aber noch aus. Ein möglicher Benefit für Grone könnte dann entstehen, wenn es gelingt ein Micro-Hub mit einem integrierten Info- bzw. Servicepunkt z. B. mit digitalem Zugang zu den aktuellen Aus- und Weiterbildungsangeboten zu entwickeln und das Micro-Hub ggf. sogar als „Grone Hub“ zu vermarkten.



POTENZIALFLÄCHEN „CITY-SÜD / HÖGERDAMM“

CITY-SÜD / HÖGERDAMM

- Quartierstyp 1: Innenstadt und Zentren
- Eignung für Micro-Hub-Profil(e): 1, 2, 3

Die Potenzialflächen im Bereich Högerdamm befinden sich in rd. 1,2 km Entfernung zum S-Bahnhof Hammerbrook, kritisch ist hier ggf. die geltende Einbahnstraßen-Regelung. Grdsl. bestehen hier zwei Freiflächen (30-50 qm), die sich für die Aufstellung von Containerlösungen o. ä. eignen.

Im Raum steht hier einerseits eine von der Deutschen Bahn AG (DB AG) in Aussicht gestellte Mitnutzung des Parkplatzes im Bereich des Ausbildungszentrums am Högerdamm (1). Das Bild unten zeigt den Parkplatz und mögliche Flächenpotenziale. Andererseits richtet sich der Fokus auf Flächen an der Grenze zwischen dem DB Areal und den dort ansässigen Autohändlern (2). Eigentümer der Flächen ist entweder die DB (hier: DB Netz AG) oder die Stadt Hamburg. Mittelfristig bestehen Überlegungen, die Flächen zu entwickeln, auch eine Verlegung des Wohnmobilhafens von an der Ecke Amsinckstraße/Süderstraße in diesen Bereich wird aktuell diskutiert. Hieraus könnten sich ggf. Synergien in der Nutzung ergeben.

[///gelangen.leiten.erbauen](#)



POTENZIALFLÄCHEN „CITY-SÜD / GRÜNER DEICH“

CITY-SÜD / GRÜNER DEICH

- Quartierstyp 1: Innenstadt und Zentren
- Eignung für Micro-Hub-Profil(e): 1, 2, 3

Die Potenzialflächen im Bereich Grüner Deich befindet sich in rd. 1,2 km Entfernung zum S-Bahnhof Hammerbrook. Derzeit wird der 6.000 qm große Standort sowohl als Wohnmobilstellplatz als auch als Parkplatz für die roten Doppeldeckerbusse der Stadtrundfahrt genutzt. Vsl. ab Ende 2019 werden die Busse an einen anderen Standort verlagert, so dass zusätzliche Flächenreserven bestehen. Darüber hinaus ist eine Ausweitung der Grundstücks um 3.000 qm geplant, so dass ab Anfang 2020 mehr als 9.000 qm Fläche für den Wohnmobilhafen entstehen, die insbesondere in „Off-Seasons“ nicht vollständig genutzt werden. Für eine mögliche logistische Nutzung besteht eine zweite Zufahrt, so dass keine Nutzungskonflikte zu erwarten sind. Die Nutzung als Standort für einen temporären Micro-Hub unterliegt der Zustimmung von Hamburg Invest als Grundstückseigentümer. Vsl. ab 2021 ist eine Bebauung des Areals geplant, so dass keine langfristige Vermietung möglich ist. Die Konditionen bewegen sich im Bereich von 2,50 EUR/qm.



Quelle: Wohnmobilhafen-Hamburg.de



Quelle: Google Street View.



Quelle: Open Street Map

POTENZIALFLÄCHEN ALTSTADT / NEUSTADT

STADTDEICH / OBERHAFENSTRASSE

- Quartierstyp 1: Innenstadt und Zentren
- Eignung für Micro-Hub-Profil(e): 1, 2, 3, (4), (5)

503 qm im Bereich Altstadt Nord (Flurstücknummer: 0101-01621)

Eigentümer: Stadt Hamburg / BA-Mitte

Lage an der Ecke Oberhafenstraße / Deichtorstraße, Kasematten unter der Bahntrasse, einfache Lkw-Andienung möglich

Entfernungen: Deichtorhallen 100 m, Speicherstadt (St. Annen) 750 m, Altstadt (Burchardplatz) 550 m, Hauptbahnhof 700 m

[///zusage.aufhaelt.hochzeit](http://zusage.aufhaelt.hochzeit)



Quelle: Google Street View

HERRLICHKEIT

- Quartierstyp 1: Innenstadt und Zentren
- Eignung für Micro-Hub-Profil(e): 1, 2, 3, (4), (5)

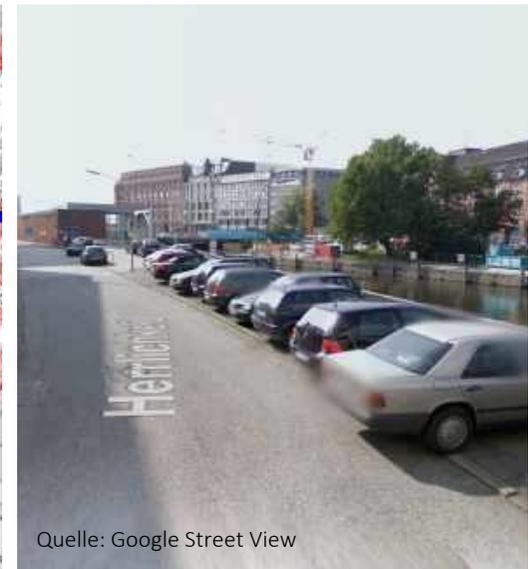
1.122 qm im Bereich Altstadt-Süd (Flurstücknummer 0102-06650)

Eigentümer: Stadt Hamburg / BA-Mitte

Lage auf der Rückseite des Parkhauses Rödingsmarkt am Fleet, einfache Aufstellung von Containern im Bereich der Parkflächen möglich

Entfernungen: Rödingsmarkt 400 m, Rathausmarkt 750 m, Stadthausbrücke 600 m

[///anzeichen.schieben.auftrag](http://anzeichen.schieben.auftrag)



Quelle: Google Street View

POTENZIALFLÄCHEN NEUSTADT-NORD

KORNTRÄGERGANG / KAISER-WILHELM-STRASSE

- Quartierstyp 1: Innenstadt und Zentren
- Eignung für Micro-Hub-Profil(e): 1, 2, 3, (4), (5)

302 qm bzw. 374 qm im Bereich Neustadt Nord (Flurstücknummern: 0114-02261, 0114-01235)

Eigentümer: Stadt Hamburg / BA-Mitte

Lage an der Ecke Kaiser-Wilhelm-Straße – Kornträgergang

Entfernungen: Neuer Wall (Nord) 300 m, Laeiszhalle 400 m, Gänsemarkt 750 m

[///landkarte.gelassen.helfer](http://landkarte.gelassen.helfer)

WELCKERSTRASSE

- Quartierstyp 1: Innenstadt und Zentren
- Eignung für Micro-Hub-Profil(e): 1, 2, 3, (4), (5)

1.361 qm im Bereich Neustadt Nord (Flurstücknummer: 0114-00262)

Lage im Bereich der Welckerstraße, Freifläche, die heute bereits von UPS z. T. für die Containerabstellung genutzt wird

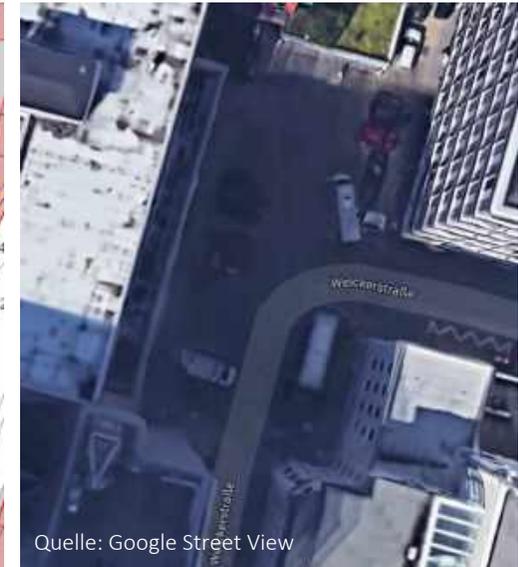
Eigentümer: Stadt Hamburg / BA-Mitte

Entfernungen: Staatsoper 50 m, Dammtorbahnhof 500 m, Gänsemarkt 300 m, Rathaus 950 m

[///diener.seiner.ruecken](http://diener.seiner.ruecken)



Quelle: Google Street View



Quelle: Google Street View

POTENZIALFLÄCHEN ST. GEORG

ST. GEORG NORD / E-BUS-STATION

- Quartierstyp 1: Innenstadt und Zentren
- Eignung für Micro-Hub-Profil(e): 1, 2, 3, (4), (5)

5.931 qm im Bereich St. Georg Nord, davon Teilflächen für Micro-Hub-Nutzung möglich (Flurstücknummer 0118-02202)

Eigentümer: Stadt Hamburg / BA-Mitte

Lage im Bereich Adenauerallee östlich des ZOB

Entfernungen: Hauptbahnhof 400 m, Berliner Tor 600 m, Lange Reihe 500 m

[///kartoffel.eimer.bändern](http://kartoffel.eimer.bändern)



Quelle: DTsonline.

MÜNZWEG / ROSENALLEE

- Quartierstyp 1: Innenstadt und Zentren
- Eignung für Micro-Hub-Profil(e): 1, 2, 3, (4), (5)

1.705 qm im Bereich St. Georg Süd (Flurstücknummer: 0119-01984)

Lage im Bereich Münzweg / Rosenallee 11

Eigentümer: Stadt Hamburg / BA-Mitte

Entfernungen: Hauptbahnhof 600 m, Burchardplatz 800 m, Berliner Tor 800 m, S-Bahnhof Hammerbrook 700 m

[///stilvoll.beheben.frühstück](http://stilvoll.beheben.frühstück)



Quelle: Google StreetView.

POTENZIALFLÄCHEN ST. GEORG

KLOSTERTOR / AMSINCKSTRASSE

- Quartierstyp 1: Innenstadt und Zentren
- Eignung für Micro-Hub-Profil(e): 1, 2, 3, (4), (5)

87 – 3.253 qm im Bereich St. Georg Süd (Flurstücknummern (Auswahl): 0119-02374, 0119-02377, 0119-00019, 0119-01145, 0119-02407, 0119-00039, 0119-02408, 0119-02411, 0119-01710, 0119-02412)

Eigentümer: Stadt Hamburg / BA-Mitte

Lage im Bereich der Einmündung Klostertor / Nordkanalstraße hinter dem „Hühnerposten“

Entfernungen: Hauptbahnhof 400 m, Burchardplatz 500 m, Hafencity Ost 600 m

///spricht.teer.rechte und Umgebung



Quelle: Google StreetView.

PARKPLATZ AMSINCKSTRASSE

- Quartierstyp 1: Innenstadt und Zentren
- Eignung für Micro-Hub-Profil(e): 1, 2, 3, (4), (5)

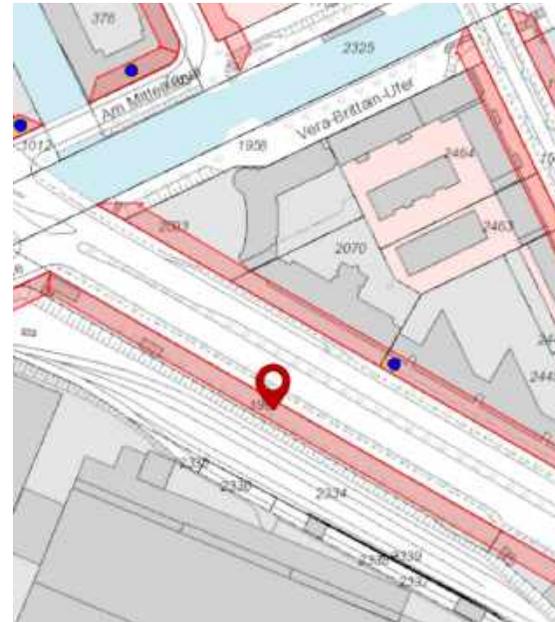
3.292 qm bzw. 3.053 qm im Bereich St. Georg Süd (Flurstücknummern: 0119-01968, 0119-01969)

Eigentümer: Stadt Hamburg / BA-Mitte

Lage: Parkstreifen parallel zur Amsinckstraße im Bereich der Hausnummern 58 bzw. 60

Entfernungen: S-Bahnhof Hammerbrook, Burchardplatz 600 m, 1.100 m

///tanzt.perle.ernst



Quelle: Google StreetView.

POTENZIALFLÄCHE „ST. PAULI / STERNSCHANZE“

HEILIGENGEISTFELD

- Quartierstyp 1: Innenstadt und Zentren
- Eignung für Micro-Hub-Profil(e): 1, 2, 3, 4, 5

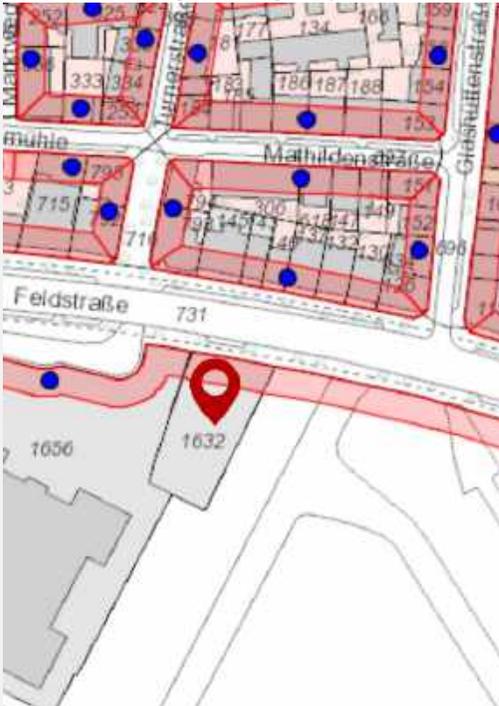
15.106 qm im Bereich St. Pauli Nord (Flurstücknummer: 0120-01632)

Eigentümer: Stadt Hamburg / BA-Mitte

Lage an der Feldstraße am Nordrand des Heiligengeistfeldes in direkter Nähe zum U-Bahnhof Feldstraße und zum Bunker

Entfernungen: Reeperbahn Ost 1.200 m, Schulterblatt 800 m, Marktstraßen 400 m, Laeiszhalle 700 m

[///umleitung.sonstiger.spitzen](#)



BAHNHOF STERNSCHANZE

- Quartierstyp 1: Innenstadt und Zentren
- Eignung für Micro-Hub-Profil(e): 1, 2, 3

Genauere qm-Zahl nicht bekannt

Eigentümer: nicht eindeutig zuzuordnen, ggf. DB AG

Lage im südlichen Bereich des S-Bahnhofs Sternschanze

Entfernungen: Schulterblatt 500 m, Hamburg Messe 200 m

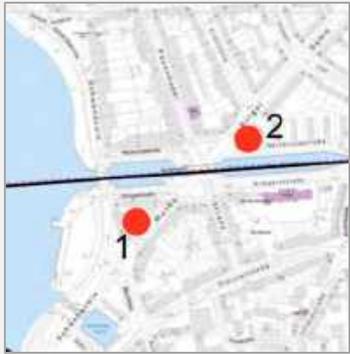
[///ortskundige.offenheit.fluss](#)



Quelle: Google StreetView.

POTENZIALFLÄCHEN „BEZIRK NORD“

In einem ersten Screening wurden vom Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung des Bezirkes Nord 20 Potenzialflächen für mögliche Micro-Hubs identifiziert. Diese befinden sich z. T. im öffentlichen Raum sowie z. T. im Privatbesitz, der Fokus lag dabei auf Flächen an den Magistralen sowie auf Flächen im Umfeld von Supermärkten und Tankstellen.



Quelle: Google.

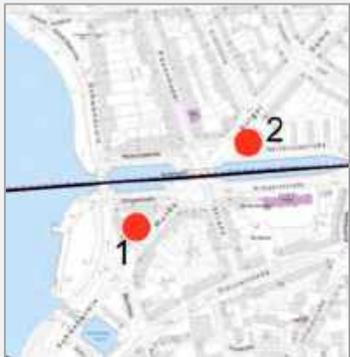
1 – MUNDSBURGER DAMM, UHLENHORST

- Quartierstyp 1, 2
- Eignung für Micro-Hub-Profil(e): 1, 2, 3

Lage: Als Parkplatz genutztes städtisches Grundstück, neuer Stadtbaustein

Entfernungen: Mundsburg-Tower 750 m, AK St. Georg 650 m

Ansprechpartner: LIG



Quelle: Google.

2 – MUNDSBURGER DAMM 24, UHLENHORST

- Quartierstyp 1, 2, 3, (4)
- Eignung für Micro-Hub-Profil(e): 1, 2, 3, 4

Lage: ehem. Tankstelle, Integration in Neubauprojekt

Entfernungen: Mundsburg-Tower 650 m, AK St. Georg 750 m



Quelle: Google.

3 – HOHENFELDER ALLEE, MÜHLENDAMM, HOHENFELDE

- Quartierstyp 2
- Eignung für Micro-Hub-Profil(e): 1, 2, 3

Lage: Gewerbehöfe, Integration in Neubauprojekt

Entfernungen: Alsterschwimmhalle 500 m, AK St. Georg 750 m

Ansprechpartner: Behrendt Gruppe

POTENZIALFLÄCHEN „BEZIRK NORD“

In einem ersten Screening wurden vom Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung des Bezirkes Nord 20 Potenzialflächen für mögliche Micro-Hubs identifiziert. Diese befinden sich z. T. im öffentlichen Raum sowie z. T. im Privatbesitz, der Fokus lag dabei auf Flächen an den Magistralen sowie auf Flächen im Umfeld von Supermärkten und Tankstellen.



Quelle: Google.

4 – LOUISE-BRAILLE-PLATZ, BARMBEK-SÜD

- Quartierstyp 2
- Eignung für Micro-Hub-Profil(e): 1, 2, 3, 4, 5

Lage: Parkplatz / Fußgängerrampe, neuer Stadtbaustein, Projekt in Planung

Entfernungen: EKZ Hamburger Meile 150 m

Ansprechpartner: N / MR / SL



Quelle: Google.

5 – WINTERHUDER WEG 62-84, BARMBEK-SÜD

- Quartierstyp 2, 4
- Eignung für Micro-Hub-Profil(e): 1, 2, 3, (4), 5

Lage: Gewerbehöfe, DL, EZH, Integration in Neubauprojekt, Projekt in Planung

Entfernungen: EKZ Mundsburg 400 m



Quelle: Google.

6 – DEHNHAIDE, BARMBEK-SÜD

- Quartierstyp 2, 4
- Eignung für Micro-Hub-Profil(e): 1, 2, 3

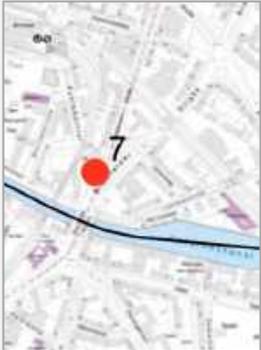
Lage: Parkplatz unter Hochbahnviadukt, (evtl. temp. Containerlösung) neuer Stadtbaustein

Entfernungen: Alster-City 800 m, AK Eilbek 750 m

Ansprechpartner: SN / MR

POTENZIALFLÄCHEN „BEZIRK NORD“

In einem ersten Screening wurden vom Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung des Bezirkes Nord 20 Potenzialflächen für mögliche Micro-Hubs identifiziert. Diese befinden sich z. T. im öffentlichen Raum sowie z. T. im Privatbesitz, der Fokus lag dabei auf Flächen an den Magistralen sowie auf Flächen im Umfeld von Supermärkten und Tankstellen.



Quelle: Google.

7 – FUHLSBÜTTLER STRAÙE / BRAMFELDER STRAÙE, BARMBEK-SÜD

- Quartierstyp 2
- Eignung für Micro-Hub-Profil(e): 1, 2, 3, 4, 5

Lage: Tankstelle, Parkplatz, GE Nutzung, Integration Bestand

Entfernungen: Barmbek-Süd

Ansprechpartner: ESSO



Quelle: Google.

8 – BRAMFELDER STRAÙE 111, BARMBEK-NORD

- Quartierstyp 2, 4
- Eignung für Micro-Hub-Profil(e): 1, 2, 3

Lage: Integration Bestand, ALDI Supermarkt-Parkplatz

Entfernungen: U-/S-Barmbek 700 m

Ansprechpartner: ALDI



Quelle: Google.

9 – DEHNHAIDE 57, BARMBEK-NORD

- Quartierstyp 2, 4
- Eignung für Micro-Hub-Profil(e): 1, 2, 3

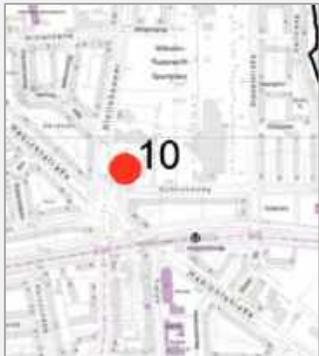
Lage: Integration Bestand, REWE Supermarkt-Parkplatz

Entfernungen: Barmbek-Nord

Ansprechpartner: REWE

POTENZIALFLÄCHEN „BEZIRK NORD“

In einem ersten Screening wurden vom Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung des Bezirkes Nord 20 Potenzialflächen für mögliche Micro-Hubs identifiziert. Diese befinden sich z. T. im öffentlichen Raum sowie z. T. im Privatbesitz, der Fokus lag dabei auf Flächen an den Magistralen sowie auf Flächen im Umfeld von Supermärkten und Tankstellen.



10 – SCHLICKSWEG 220, BARMBEK-NORD

- Quartierstyp 2
- Eignung für Micro-Hub-Profil(e): 1, 2, 3

Lage: Integration Bestand, EDEKA Supermarkt-Parkplatz

Entfernungen: Barmbek-Nord

Ansprechpartner: EDEKA, MAZDA



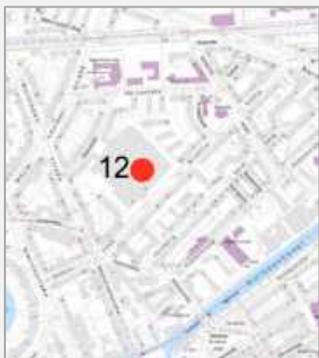
11 – CITY-NORD ZENTRALE ZONE, ÜBERSEERING 17, WINTERHUDE

- Quartierstyp 1, 2
- Eignung für Micro-Hub-Profil(e): 1, 2, 3, 4, 5

Lage: Integration in Neubauprojekt

Entfernungen: City-Nord

Ansprechpartner: Deutsche Immobilien



12 – KROHNSKAMP, WINTERHUDE

- Quartierstyp 2
- Eignung für Micro-Hub-Profil(e): 1, 2, 3, 4, 5

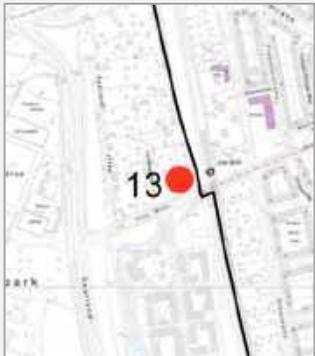
Lage: Integration Bestand, REWE Supermarkt-Parkplatz

Entfernungen: Dorotheenstraße 250 m

Ansprechpartner: REWE

POTENZIALFLÄCHEN „BEZIRK NORD“

In einem ersten Screening wurden vom Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung des Bezirkes Nord 20 Potenzialflächen für mögliche Micro-Hubs identifiziert. Diese befinden sich z. T. im öffentlichen Raum sowie z. T. im Privatbesitz, der Fokus lag dabei auf Flächen an den Magistralen sowie auf Flächen im Umfeld von Supermärkten und Tankstellen.



Quelle: Buwog.

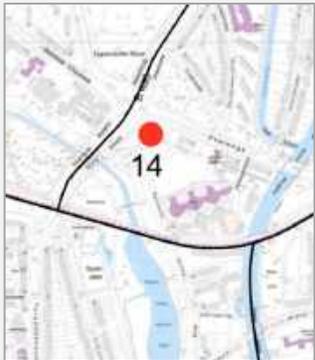
13 – PERGOLENVIERTEL, WINTERHUDE

- Quartierstyp 2, 4, 7
- Eignung für Micro-Hub-Profil(e): 1, 2, 3, (4), (5)

Lage: neues Quartier, Integration in Neubauprojekt, Nahversorger Paketstation in Kiosk vorgesehen

Entfernungen: Pergolenviertel

Ansprechpartner: Hansa, Buwog



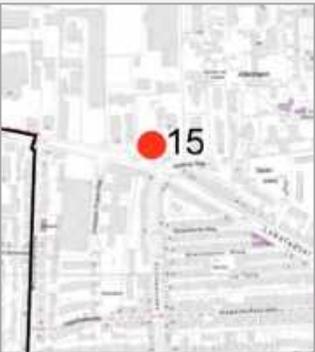
Quelle: Google.

14 – DEELBÖGE, ALSTERDORF

- Quartierstyp 4
- Eignung für Micro-Hub-Profil(e): 1, 2, 3, 4, 5

Lage: neuer Stadtbaustein Integration in Neubauprojekt

Entfernungen: Alsterdorf



Quelle: Google.

15 – OSTERFELDSTRAÙE 6-8, EPPENDORF

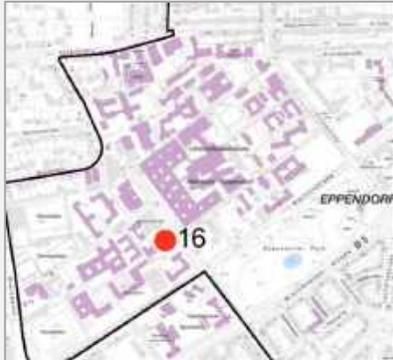
- Quartierstyp 2, 7
- Eignung für Micro-Hub-Profil(e): 1, 2, 3, 4, 5

Lage: Integration in Neubauprojekt, neues Quartier

Entfernungen: Siemersplatz 400 m

POTENZIALFLÄCHEN „BEZIRK NORD“

In einem ersten Screening wurden vom Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung des Bezirkes Nord 20 Potenzialflächen für mögliche Micro-Hubs identifiziert. Diese befinden sich z. T. im öffentlichen Raum sowie z. T. im Privatbesitz, der Fokus lag dabei auf Flächen an den Magistralen sowie auf Flächen im Umfeld von Supermärkten und Tankstellen.



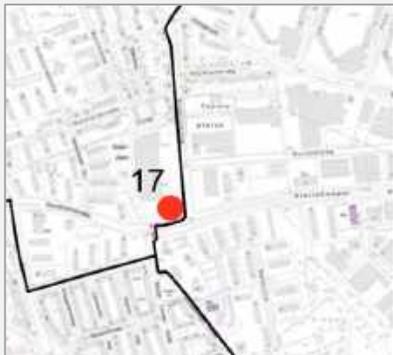
16 – MARTINISTRASSE / UKE, EPPENDORF

- Quartierstyp 2
- Eignung für Micro-Hub-Profil(e): 1, 2, 3

Lage: Integration Bestand, Servicefläche auf UKE-Gelände

Entfernungen: UKE

Ansprechpartner: Privat, UKE



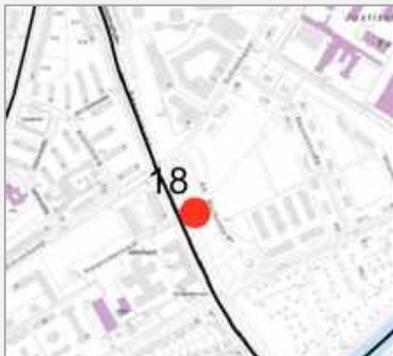
17 – NORDHEIMSTRASSE / EICHENLOHWEG 17, OHLSDORF

- Quartierstyp 2, 4
- Eignung für Micro-Hub-Profil(e): 1, 2, 3

Lage: Integration Bestand, Famila Supermarkt-Parkplatz

Entfernungen: Steilshoop 500 m

Ansprechpartner: Famila



18 – SENGELMANNSTRASSE / ECKE MAIENWEG, OHLSDORF

- Quartierstyp 2, 4
- Eignung für Micro-Hub-Profil(e): 1, 2, 3, 4, 5

Lage: Integration Neubauprojekt

Entfernungen: Ohlsdorf

Ansprechpartner: LIG

POTENZIALFLÄCHEN „BEZIRK NORD“

In einem ersten Screening wurden vom Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung des Bezirkes Nord 20 Potenzialflächen für mögliche Micro-Hubs identifiziert. Diese befinden sich z. T. im öffentlichen Raum sowie z. T. im Privatbesitz, der Fokus lag dabei auf Flächen an den Magistralen sowie auf Flächen im Umfeld von Supermärkten und Tankstellen.



19 – FOORTHKAMP / U-BAHN LANGENHORN-MARKT, LANGENHORN

- Quartierstyp 2,4
- Eignung für Micro-Hub-Profil(e): 1, 2, 3, 4, 5

Lage: Integration Bestand

Entfernungen: Langenhorn-Markt

Ansprechpartner: P+R



20 – FEILENHAUERWEG / OCHSENWEBERSTRASSE, LANGENHORN

- Quartierstyp 2, 4, 7
- Eignung für Micro-Hub-Profil(e): 1, 2, 3, 4, 5

Lage: Integration Bestand, Heizhaus, alte Wäscherei, neues Quartier

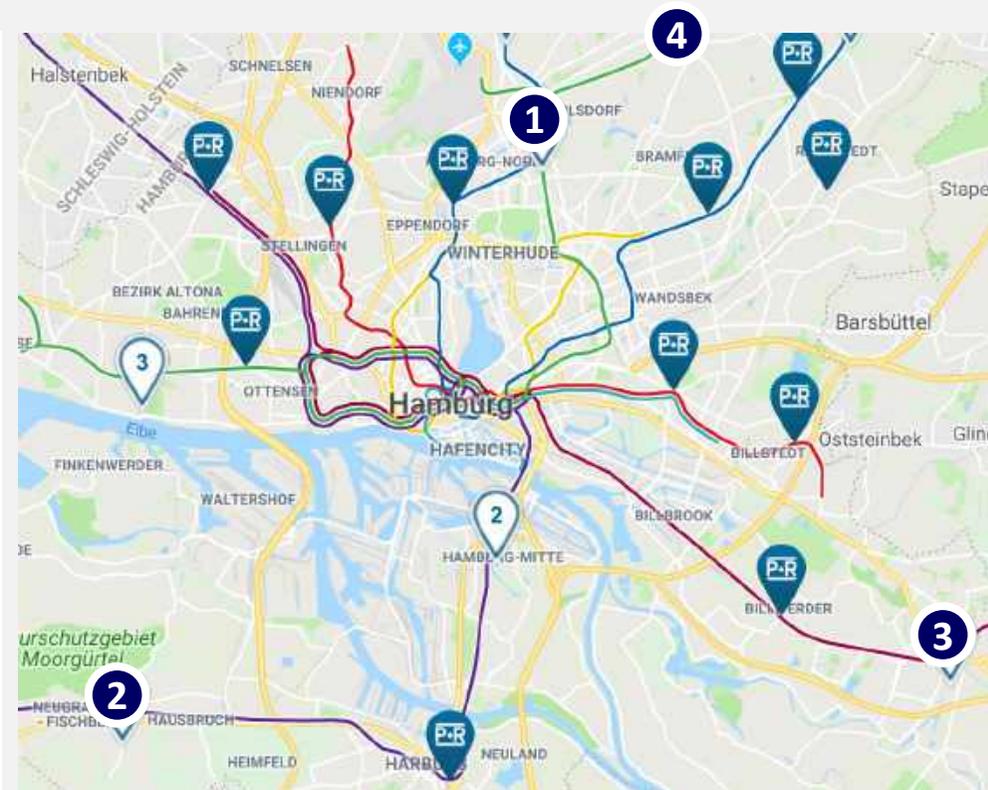
Entfernungen: Langenhorn

Ansprechpartner: Ditting

POTENZIELLE MICRO-HUBS AN P+R-ANLAGEN

An vielen Haltestellen des Schnellbahn- und Regionalverkehrs im HVV-Gebiet gibt es Park+Ride-Anlagen mit insgesamt mehr als 22.000 Stellplätzen für PKW. Hierzu zählen sowohl freie d.h. offenen Stellplatzflächen als auch Stellplätze in Parkhäusern. Nicht alle P+R-Angebote sind dabei voll ausgelastet. In Abstimmung mit der P+R Betriebsgesellschaft konnten insgesamt 4 Standorte identifiziert werden, an denen die Einrichtung eines Micro-Hubs zu Testzwecken kurzfristig möglich erscheint.

- (1) Langenhorn Markt: Freie Ladenfläche von ca. 200 qm, Miete VB <10 Euro je qm, ab sofort, Lage im Zentrum von Langenhorn, Quartierstyp 1/4
- (2) Neuwiedenthal: Freie Flächenkapazitäten im Parkhaus im Umfang von ca. 3 PKW-Stellplätzen z. B. für Containerlösung, Zufahrt nur für Fahrzeuge mit einer Höhe von max. 2,00 m möglich, Lage im direkten Einzugsgebiet Neuwiedenthal, Quartierstyp 3/4
- (3) Nettelnburg Nord: Freie Kapazitäten im Umfang von 3 Pkw-Stellplätzen, Lage direkt im Bereich Bergedorf-West, Quartierstyp 3
- (4) Poppenbüttel (Tennigkeitweg): Freie Kapazitäten im Umfang von 3 Pkw-Stellplätzen, Lage direkt im Zentrum von Poppenbüttel, Quartierstyp 1/4



POTENZIALFLÄCHEN „EDEKA“

BERGEDORF / ALTE HOLSTENSTRASSE

- Quartierstyp 1: Innenstadt und Zentren
- Eignung für Micro-Hub-Profil(e): 1, 2, 3, 4, 5
- Lage im Zentrum von Bergedorf

///[folgend.loch.lokalen](#)

HARBURG / SEEVEPLATZ

- Quartierstyp 1: Innenstadt und Zentren
- Eignung für Micro-Hub-Profil(e): 1, 2, 3, (4), (5)
- Lage im Zentrum von Harburg

///[wunsch.kleiner.gluhlampe](#)

Die Markttkauf-Standorte Bergedorf und Harburg unterliegen einer natürlichen Fluktuation in der Mieterschaft. Es ergeben sich daher in der möglichen Nutzung von Mietflächen regelmäßig Chancen einer Micro-Hub-Nutzung. In den bestehenden Warenhausflächen in Bergedorf (1) im Untergeschoss bestehen Potenziale von > 1.000 qm. Hierfür könnten Non-Food-Sortimente reduziert werden. Als problematisch stellt sich hier ggf. der Zugang dar, die ausschließlich über einen Lastenaufzug möglich sind. Alternativ zur UG-Fläche besteht in Bergedorf die Möglichkeit 70 - 80 qm im EG auf der Rückseite des Gebäudes für ein Micro-Hub nutzbar zu machen. Darüber hinaus gibt es die Option, eine Einzelhandelsfläche für einen Paketshop bzw. Concierge-Service zu entwickeln.

Die Situation in Harburg (2) stellt sich in etwa ähnlich dar, allerdings ist der Zugang hier noch schwieriger (Zugang z. T. nur über Drittflächen). Weitere Optionen z. B. im Bereich des Parkdecks sind allerdings denkbar. Nach heutigem Stand ist eine Anmietung der Flächen über eine Laufzeit von bis zu 8 Jahren möglich, der Mietzins dürfte sich aufgrund der Rahmenparameter im Bereich von 5 - 10 Euro je qm bewegen.



POTENZIALFLÄCHEN „EDEKA“

ST. PAULI / RINDERMARKTHALLE

- Quartierstyp 1: Innenstadt und Zentren
- Eignung für Micro-Hub-Profil(e): 1, 2, 3, 4, 5
- Lage im direkten Einzugsgebiet von St. Pauli / Sternschanze

///[schwierig.seelöwe.abmachung](#)

Am Standort „Rindermarkthalle“ betreibt EDEKA einen großen Markt der aufgrund anstehender Veränderungen im Umfeld Entwicklungspotenziale für eine Micro-Hub-Lösung bietet. In dem 2014 vollständig sanierten Gebäudekomplex finden sich insgesamt rund 30 Geschäfte sowie Flächen vor allem für stadtteilnahe Initiativen. Im Jahr 2021 endet der Mietvertrag der an das Rindermarkt-Areal angrenzenden JET-Tankstelle, eine Fortführung des Betriebs ist politisch nicht gewollt. Hierdurch ergibt sich die Möglichkeit, die heutige Tankstellenfläche für neue, nachhaltige Projekte bzw. Initiativen zu nutzen. Bei EDEKA bestehen derzeit Überlegungen im Zuge einer notwendigen Anpassungen der Park- und Grünflächen im Umfeld der Rindermarkthalle ein Mobilitäts- und Logistikhub zu entwickeln, das u. a. die Möglichkeit bieten soll, Lastenräder zu mieten und einen Lieferservice für Einkäufe zu etablieren. Darüber hinaus sind Bausteine wie eine eigene Stadtradstation, Urban Gardening, Paketschließfächer etc. angedacht. Mit den Planungen hierfür soll 2022 begonnen werden. Ggf. besteht ferner die Möglichkeit, Synergien mit der benachbarten Impact Initiative als Inkubator für nachhaltige Projekte zu nutzen. In den ersten Gesprächen mit EDEKA hat sich herausgestellt, dass großes Interesse an einem derartigen Ansatz besteht. Aufgrund der Zeit bis zur Realisierung könnte es sinnvoll sein, an anderen EDEKA-Standorten im Stadtgebiet kleinere Lösungen vorab zu erproben und diese dann nach 2022 in ein größeres Leuchtturmprojekt zu überführen. Grdsl. erscheint eine Kombination aus Lebensmitteleinzelhandels-Standort und Micro-Hub interessant. Da hier kaum Referenzprojekte bestehen, würde sich hier die Möglichkeit ergeben, neue Lieferkonzepte zu etablieren.



WEITERE POTENZIALFLÄCHEN

Im Rahmen der im Projektverlauf durchgeführten Gespräche mit unterschiedlichen Stakeholdern in der Hansestadt wurden weitere Potenzialflächen identifiziert, die auf den ersten Blick zwar interessant erscheinen, aufgrund der kurzen Projektlaufzeit aber keiner detaillierteren Prüfung unterzogen werden konnten.

Von DB Smart City wurde eine Fläche im Bereich des Bahnhofs Hamburg-Dammtor ins Spiel gebracht. Diese liegt im Bereich unter der Fußgängerbrücke am Übergang zwischen Stephansplatz/Esplanade und dem Dammtor-Bahnhof. Die genauen Eigentumsverhältnisse konnten hier nicht abschließend geklärt werden. Aufgrund der Lage am nördlichen Rand der Hamburger City besteht eine grundsätzliche Eignung für die Bedienung von Teilen der City sowie des Bereichs Rothenbaumchaussee, Universität. Die Flächengröße dürfte sich im Bereich von ca. 50 qm bewegen, so dass eine prinzipielle Eignung für reine Logistik-Hubs allerdings ohne Publikumsverkehr besteht.

Vom Immobilien Segment der HHLA wurde eine mögliche Nutzung des Parkhauses Speicherstadt in Aussicht gestellt. Das Parkhaus wird von der Fa. Contipark betrieben und ist bzgl. der Zuwegung vergleichsweise eng. Leerstände in Form von ungenutzten Ladenflächen gibt es hier nicht, so dass lediglich die Umwidmung von Parkplätzen möglich erscheint. Die Aufstellflächen vor dem Parkhaus erlauben immerhin eine gute Andienung mit Lkws oder eignen sich ihrerseits möglicherweise als Standort für eine Containerlösung. Aufgrund der zentralen Lage in der Speicherstadt können von hier aus wesentliche Teile der Speicherstadt sowie der Hafencity gut per Lastenrad erschlossen werden. Zu den genauen Flächenpotenzialen sowie sonstigen Konditionen und Randbedingungen liegen aktuell keine Angaben vor.

BAHNHOF DAMMTOR / FUßGÄNGERBRÜCKE

- Quartierstyp 1: Innenstadt und Zentren
- Eignung für Micro-Hub-Profil(e): 1, 2, 3



PARKHAUS SPEICHERSTADT

- Quartierstyp 1: Innenstadt und Zentren
- Eignung für Micro-Hub-Profil(e): 1, 2



WEITERE POTENZIALFLÄCHEN

Von der steg Stadterneuerungs- und Stadtentwicklungsgesellschaft Hamburg mbH wurden zwei Flächen in die Diskussion eingebracht, die sich aktuell noch nicht in Bau befinden und daher erst in ca. zwei Jahren eine Option darstellen könnten:

BARMBEK-NORD

- Quartierstyp 2: Verdichtete Mischgebiete mit Blockrandbebauung
- Eignung für Micro-Hub-Profil(e): 1, 2, 3

An der Ecke Schlicksweg / Steilshooperstraße entsteht ein Bau der dhu, der auch diverse Gewerbeflächen beinhalten wird. Grundlage B-Plan Barmbek-Nord 11. Bereich sehr verdichtet.

PERGOLENVIERTEL

- Quartierstyp 2: Verdichtete Mischgebiete mit Blockrandbebauung
- Eignung für Micro-Hub-Profil(e): 1, 2, 3

An der Hebebrandstraße, Nähe S-Bahn Rübenkamp entsteht (am oberen Ende Pergolenviertel) ein 8-12-stöckiges Gebäude von Nord-Project-Immobilien, das auch Gewerbeflächen beinhalten wird. Bereich sehr verdichtet, div. Neubaugebiete und Bürostandort.

BERGEDORF-WEST

- Quartierstyp 3: Großwohnsiedlung
- Eignung für Micro-Hub-Profil(e): 1, 2, 3, 4

An der S-Bahnstation Nettelnburg in Bergedorf-West erfolgt in den nächsten Jahren eine vollständige Umstrukturierung, die u. a. auch das Nahversorgungszentrum sowie die P+R-Anlage umfasst. Eine Micro-Hub Berücksichtigung in der Planung wird erwogen.



WEITERE POTENZIALFLÄCHEN

Die SAGA vermietet in Hamburg mehr als 132.000 Wohnungen und 1.500 Gewerbeobjekte. Darüber hinaus ist die Unternehmensgruppe in vielfältige Neubau- und Quartiersentwicklungsvorhaben eingebunden. Der überwiegende Teil der von der SAGA betreuten Objekte befindet sich im Quartiers-typ 2 (Verdichtete Mischgebiete mit Blockrandbebauung) oder 3 (Großwohnsiedlungen). Eine nicht unerhebliche Anzahl an Objekten verfügt bereits heute über Flächen bzw. Infrastrukturen, die prinzipiell für die Einrichtung von Micro-Hubs geeignet sind. Hierzu zählen u. a. lokale Geschäftsstellen, Hausmeisterservices, Mobilitätsstationen, untergenutzte EG-Räume etc. Eine weiterführende Prüfung konkreter Standortoptionen wurde von der SAGA am 9.9.2019 zugesagt, ist bis heute aber nicht abgeschlossen. Darüber hinaus besteht großes Interesse der SAGA, das Thema Micro-Hubs in neuen Quartiersentwicklungen mitzudenken (siehe Mobilstation Neue Mitte Altona).



Quelle: saga.hamburg

WEITERE POTENZIALFLÄCHEN

Die Sprinkenhof GmbH fungiert als Asset- und Projektmanager für die Anmietung, Vermietung, den Neubau sowie die Sanierung von städtischen Gewerbeimmobilien der Freien und Hansestadt Hamburg. Zum Sprinkenhof-Portfolio zählen neben Parkhäusern wie z. B. Große Reichenstraße, Rödingsmarkt und Neue Gröninger auch verschiedene Gewerbehöfe sowie sonstige bebaute Grundstücke. Aktuell liegt die Leerstandsquote bei Sprinkenhof bei rd. 1 %, so dass zum Stichtag 9.9.2019 keine geeigneten Immobilien identifiziert werden konnten. Als Potenzialflächen wurden u. a. die Kasematten unter der Strecke der U3 zwischen Mundsburg und Ohlsdorf ins Feld geführt. Allerdings gibt es auch hier aktuell keinen Leerstand. Grdsl. erscheinen diese Fläche aufgrund von Größe und Zuschnitt aus Sicht von Sprinkenhof allerdings Micro-Hub geeignet. Der Mietzins dürfte sich hier im Bereich von 6 Euro bewegen. Darüber hinaus bestehen Potenzialflächen im Bereich der Gewerbehöfe. Allerdings besteht hier aufgrund der öffentlichen Förderung z. T. eine Zweckbindung für handwerkliche Betriebe. Der Mietzins bewegt sich hier im Bereich von 9 Euro je qm. Nachfolgend einige Beispiele.



1. Die Meistermeile
Offakamp 9, 22529 Hamburg
Kontakt:
Tel.: 040 - 35905 - 264
E-Mail: kontakt@meistermeile.de

© bogevichts buero



2. Bleichtronmel
Krausestraße 102 - 104, 22049 Hamburg
Kontakt:
Tel.: 040 - 35954 - 200
E-Mail: britta.krueger@sprinkenhof.de

© Sprinkenhof GmbH



3. Circushof
Billwerder Billdeich 601, 21033 Hamburg
Kontakt:
Tel.: 040 - 35954 - 456
E-Mail: jasmin.boemke@sprinkenhof.de

© Sprinkenhof GmbH



4. Friesenhof
Friesenweg 5, 22763 Hamburg
Kontakt:
Tel.: 040 - 35954 - 312
E-Mail: ruediger.schramm@sprinkenhof.de

© Sprinkenhof GmbH



8. Strese 375
Strosemannstraße 375, 22761 Hamburg
Kontakt:
Tel.: 040 - 35904 - 312
E-Mail: ruediger.schramm@sprinkenhof.de

© Sprinkenhof GmbH



9. Otto von Bahrenpark | Altes Gastwerk
Gasstraße 2, 22761 Hamburg
Kontakt:
Tel.: 040 - 696 600 60
E-Mail: matt@drucks-immobilien.de

© bahrenpark.de / Drucks.de



10. Haus des Kunsthandwerks
Kosyke 66, 20099 Hamburg
Kontakt:
Tel.: 040 - 35954 - 312
E-Mail: ruediger.schramm@sprinkenhof.de

© Sprinkenhof GmbH



Die ECE Projektmanagement GmbH & Co. KG entwickelt, plant, realisiert, vermietet und managt seit 1965 Einkaufszentren. Mit rund 195 Einkaufszentren im Management ist das Unternehmen europäischer Marktführer bei Shopping-Centern. Aufgrund der zunehmenden Verzahnung von Online- und stationärem Handel sowie der Flächenverfügbarkeiten, Lage und Anbindung spielen Einkaufszentren eine zunehmend wichtigere Rolle als Micro-Hub Standorte. Erste Tests für die Einrichtung eines mobilen Micro-Hubs wurden am Standort Alstertal Einkaufszentrum in 2019 durchgeführt. In Hamburg ist ECE Betreiber der nachfolgenden Center, die prinzipiell für die Einrichtung eines Micro-Hubs in Frage kommen:

- Alstertal-Einkaufszentrum
- Billstedt-Center
- Elbe-Einkaufszentrum
- Europa Passage
- Hamburger Meile
- Phoenix-Center

Bei ECE besteht große Offenheit gemeinsam mit potenziellen Nutzern oder Betreibern in weiterführende Gespräche und eine konkrete Flächensuche einzusteigen.

EINORDNUNG UND AUSBLICK

Die Übersicht über die identifizierten Standorte und Potenzialflächen verdeutlicht, dass es nur eine sehr begrenzte Anzahl an kurzfristig verfügbaren und eindeutig definierbaren Standorten für Micro-Hubs im Hamburger Stadtgebiet gibt. Der wesentlichen Grund hierfür ist, dass die überwiegende Zahl der angefragten Flächen und Immobilienmanager nur über sehr geringe Leerstandsquoten verfügen. Darüber hinaus benötigen die internen Such- und Abstimmungsprozesse insbesondere bei größeren Organisationen (wie z. B. SAGA) einigen Vorlauf, so dass noch nicht von allen Akteuren entsprechende Rückmeldungen vorliegen. Eine umfassende Einbindung sämtlicher potenzieller Flächeneigentümer ist bzw. war aufgrund der Anzahl sowie der Projektlaufzeit nicht leistbar. Um dennoch eine möglichst breite Marktansprache zu realisieren wurde mit dem Hamburger Grundeigentümergebiet vereinbart, in einer der nächsten Ausgaben der Zeitschrift „Hamburger Grundeigentum“ einen Aufruf zu starten, konkrete Flächen bzw. Räume für Micro-Hubs zu melden bzw. zurückzuspiegeln. Vor diesem Hintergrund ist der vorliegende Report nur als eine Art Auftakt für einen fortlaufenden Suchprozess zu verstehen. Dieser sollte nach Einschätzung von HTC/THERON weiter aktiv begleitet werden – die identifizierten ausschließlich auf dem Gewerbeimmobilienportal von Hamburg Invest zu veröffentlichen erscheint nicht ausreichend.

Darüber hinaus hat sich in vielen Expertengesprächen mit KEP-Logistikern und Immobilienwirtschaft gezeigt, dass das Vorhandensein einer tragfähigen, offenen Betreiberlösung einen wesentlichen Schlüssel für den Aufbau eines Micro-Hub Netzwerkes darstellt. Dies gilt insbesondere für den Fall, dass sich keine 1 zu 1 Beziehung zwischen einem KEP-Logistiker und einem Anbieter einer Micro-Hub Fläche einstellt. Somit besteht bei sämtlichen Multi-User Ansätzen die Notwendigkeit, einen externen Betreiber einzubinden, der sinnvollerweise als neutraler Player am Markt agiert. Dem Betreiber fällt dabei die Aufgabe zu, entsprechende Flächen gemäß Anforderung des Nutzers auszugestalten und als Vertragspartner gegenüber dem Flächeneigentümer aufzutreten. Dabei muss er zwingend sicher

-stellen, dass die Micro-Hub Nutzung mit dem Ziel betrieben wird, alternative Zustellkonzepte zu fördern. Darüber hinaus hat sich gezeigt, dass viele der Potenzialflächen eine spezifische Ausstattung (z. B. in Form von Containerlösungen) erfordern. Die Anschaffung, der Aufbau und Betrieb eines Pools an Micro-Hub-Containern könnte dabei ebenfalls Gegenstand eines möglichen Betreibermodells sein.

Mit Blick auf den/die potenziellen Betreiber ist nach sämtlichen Expertengesprächen sowie den Erfahrungen von HTC/THERON davon auszugehen, dass keiner der kommerziell agierenden Immobilienentwickler als Betreiber in Frage kommt. Grund hierfür liegt in der geringen Flächengröße sowie dem im Vergleich zum Umsatz hohen administrativen Aufwand. Auch erscheint die Übernahme des Betriebs durch einen öffentlichen Player wie die P+R-Betreibergesellschaft oder die Sprinkenhof GmbH eher unrealistisch. Vor diesem Hintergrund bildet der Aufbau einer neuen, neutral agierenden Betreibergesellschaft, die in enger Abstimmung bzw. unter der Regie eines öffentlichen Unternehmens agiert eine Alternative. Darüber hinaus erscheinen auch andere Modelle unter Einbindung wichtiger Stakeholder denkbar. Der zukünftige Betreiber sollte dabei u. a. folgende Anforderungen erfüllen: Neutralität im Bürgerinteresse, Logistik-Kompetenz, Integrationserfahrung, lokale Vernetzung, Synergien mit Kerngeschäft.

Ganz allgemein gilt, dass mit Blick auf die gewünschte schnelle Realisierung erster Pilotstandorte möglichst zügig eine Betreiberlösung gefunden werden sollte. Dies beinhaltet explizit nicht, dass dieser „Pilotbetreiber“ notwendiger Betreiber sämtlicher Micro-Hubs im Stadtgebiet wird. Vielmehr bildet er eine Art „Enabler“ für weitere Anbieter, die mögliche Standorte aus ihrem Portfolio selbst betreiben. Allerdings erscheint der Aufbau einer „Lead-Betreibers“ auch perspektivisch sinnvoll, da dieser nicht nur als Micro-Hub-Entwickler und Betreiber sondern ggf. auch als neutraler White-Label Logistiker auftreten kann, wenn eine kooperative Zustellung umsetzbar erscheint.

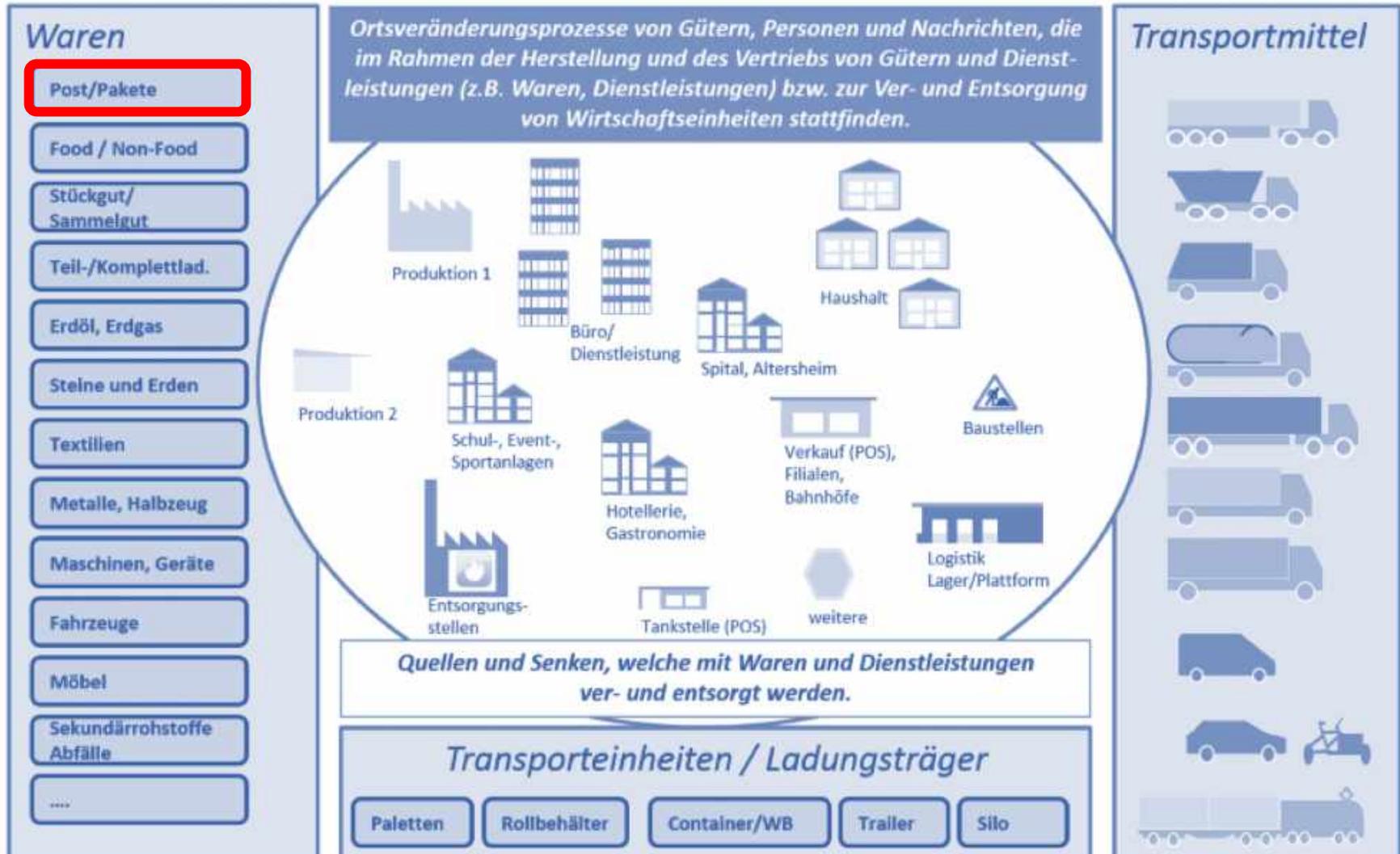


OVERVIEW

Darstellung der Erkenntnisse
in Präsentationsform

Abgrenzung des relevanten Marktes

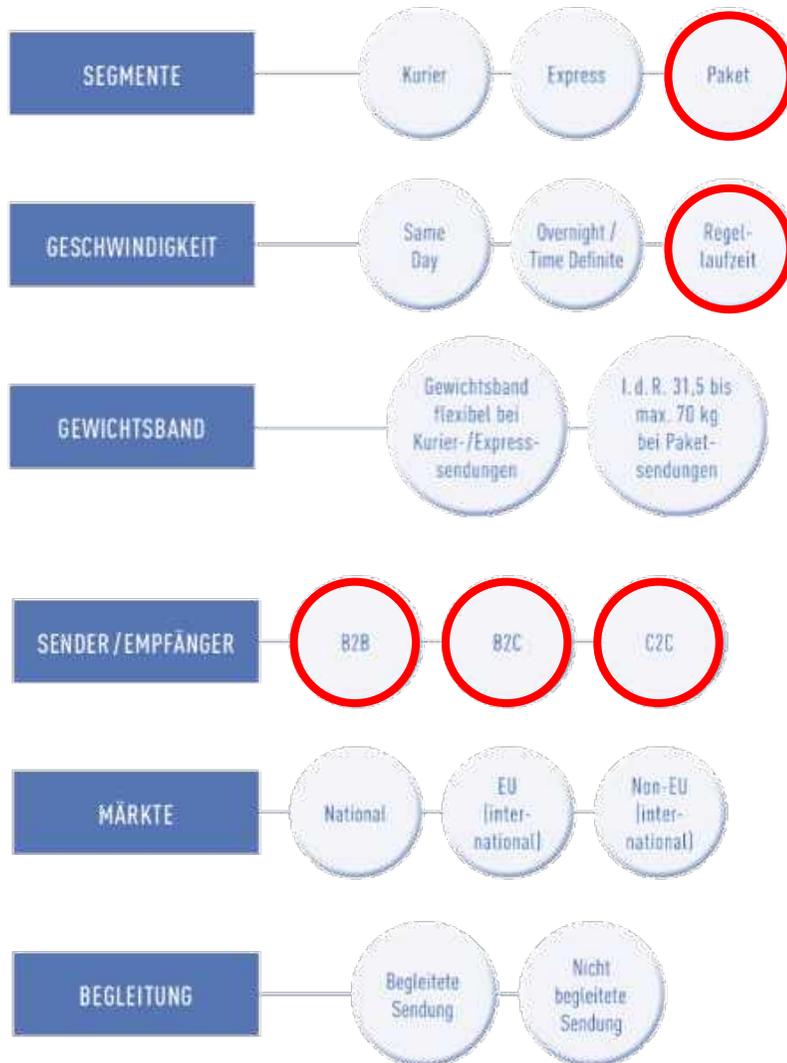
KEP-Logistik mit einem Anteil von < 20 % am Wirtschaftsverkehr



Quelle: Schmid/Bohne (2016), in: Straße und Verkehr, 10/2016, S. 30 ff.

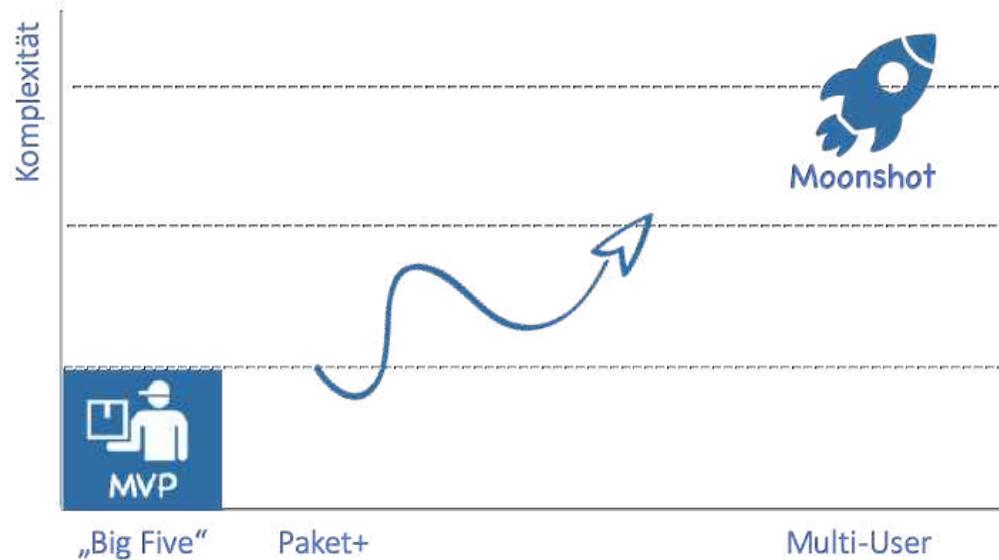
Abgrenzung des relevanten Marktes

Kurier und Express aufgrund ihrer Zeitsensitivität für Micro-Hubs kaum geeignet

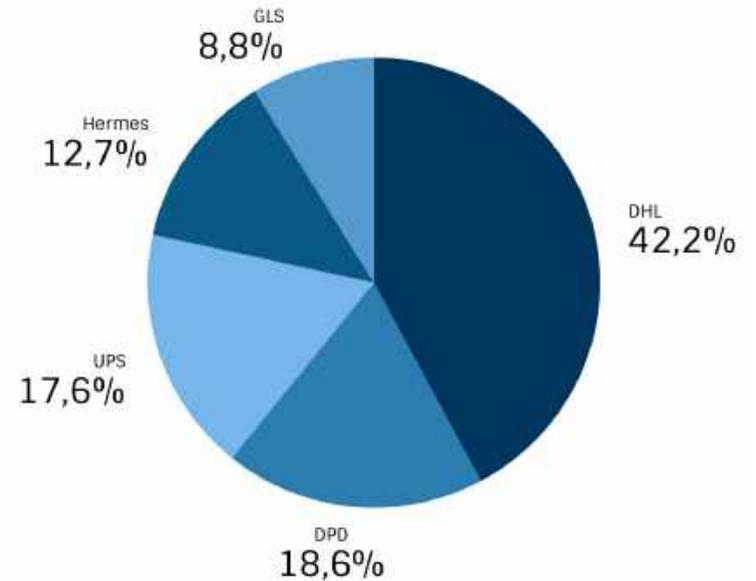


Abgrenzung des relevanten Marktes

Kurier und Express aufgrund ihrer Zeitsensitivität für Micro-Hubs kaum geeignet



Marktanteile der „Big Five“



KEP-Markt Entwicklung in Deutschland

KEP-Entwicklung wird weiter durch das B2C-Wachstum im Paketmarkt getrieben

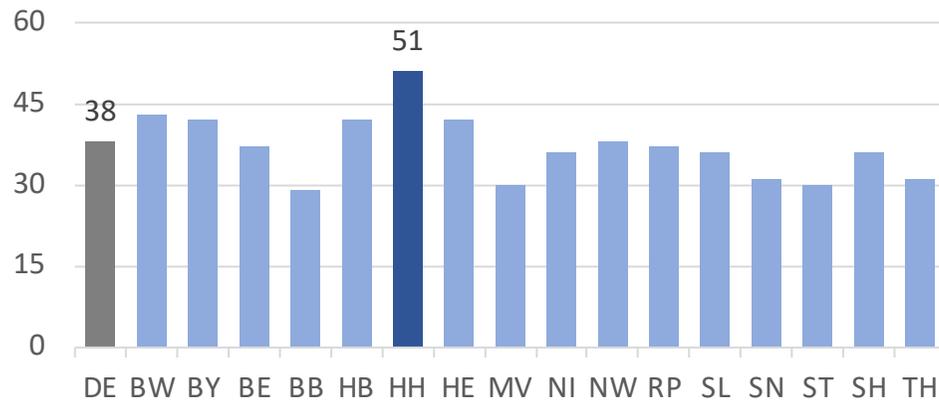
			2018 Entwicklung	2019 Ausblick
KEP-Markt gesamt	Sendungsvolumen	alle	+4,9 % ↗	4,0 % - 4,5 %
	Umsatz	alle	+5,2 % ↗	
Paketmarkt Deutschland (nationale Sendungen)	Sendungsvolumen	alle	+4,7 % ↗	4,0 % - 4,5 %
		B2C	+7,4 % ↗	6,0 % - 7,0 %
		B2B	+0,4 % →	0,0 % - 0,5 %
Express / Kurier	Sendungsvolumen	alle	+3,8 % ↗	2,0 % - 3,0 %



KEP-Markt Entwicklung in Hamburg

Hamburg als einer der dynamischsten Paketmärkte in Deutschland

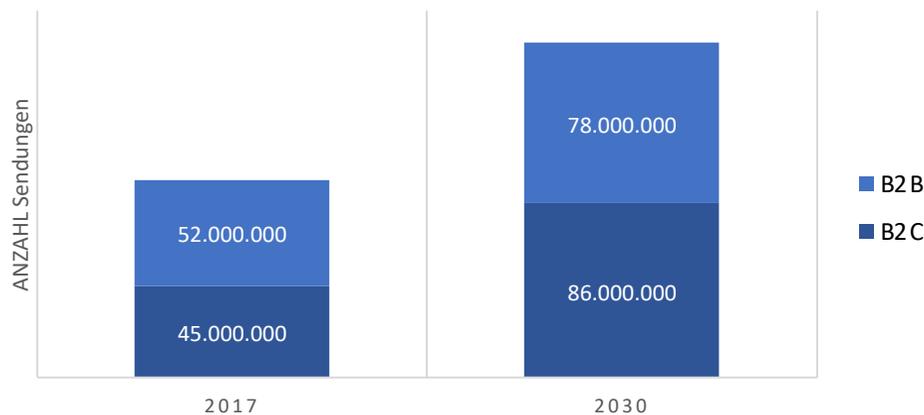
KEP-Sendungen pro Einwohner je Bundesland



Sendungsverteilung 2017 nach Bezirken



Sendungsprognose für den Hamburger KEP-Markt

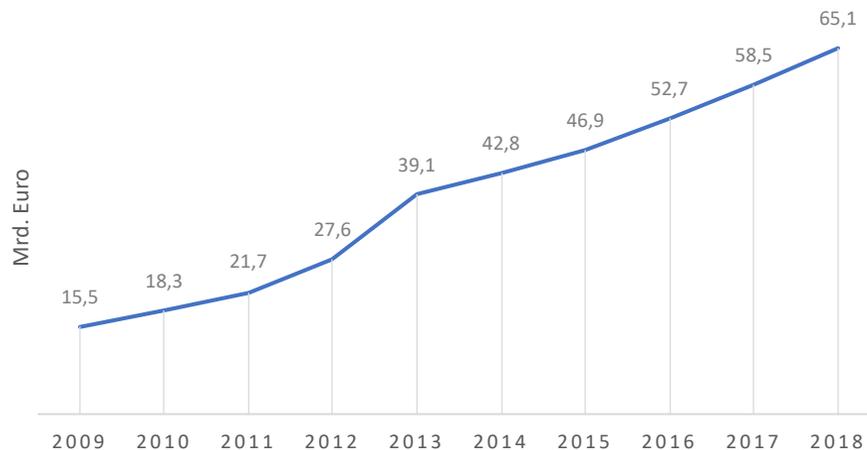


Treiber der KEP-Marktentwicklung

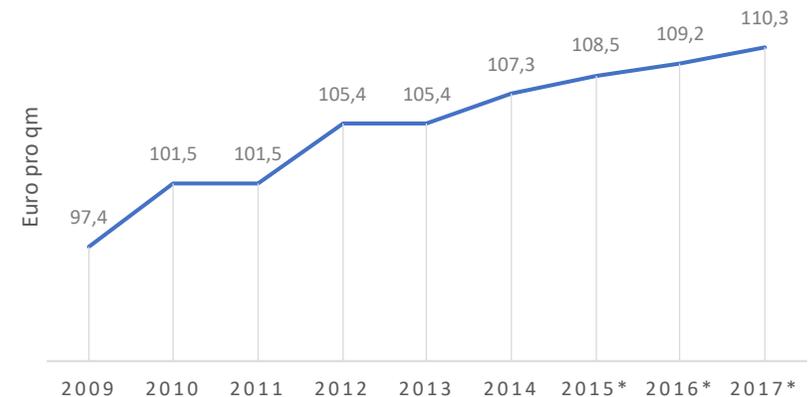
E-Commerce und Logistikkonzepte des stationären Handels treiben KEP-Wachstum

- E-Commerce als wichtigster Treiber des B2C-Paketmarktes
- Online-Handel in Deutschland mit 65,1 Mrd. Euro Umsatz 2018 auf neuem Allzeithoch
- Neben den Umsätzen steigen auch die Nutzerzahlen: von heute 71. Mio. auf erwartete 78 Mio. Nutzer bis 2023
- Hamburger Bevölkerung besonders online-affin: über 72 % kaufen heute bereits online
- Anpassungsstrategien des stationären Handels als Treiber des B2B-Segments
- Multi-Channel-Angebote mit massiven Rückwirkungen auf die Logistikketten
- Ablösung der vielfach speditionell geprägten Lieferstrukturen
- Umstellung auf kleine, hochfrequente Lieferungen in Folge von steigenden Ladenmieten und Kundenanforderungen

Umsatz des deutschen E-Commerce Marktes mit Waren



Entwicklung der Durchschnittsmieten im Einzelhandel



Bedarf für neue Logistikkonzepte wächst mit steigenden KEP-Mengen

- > Zustellkonzepte in der KEP-Logistik folgen heute traditionell dem sog. „Milkrun-Prinzip“
- > Trotz einer hohen Prozessoptimierung (Touren, Fahrzeugauslastung) führt dessen Anwendung in Ballungsräumen wie Hamburg zu zunehmend großen Herausforderungen



Begriffsdefinition und Abgrenzung „Micro-Hub“

Micro-Hubs lassen sich auf verschiedene Arten definieren bzw. abgrenzen

- > KEP-Distributionsstrukturen werden mithilfe eines mehrstufigen Belieferungssystems abgebildet
- > Große Hub-Standorte werden um stadtnahe Distributionszentren und zunehmend auch um innerstädtische Verteilzentren ergänzt
- > Gängige Begrifflichkeiten wie Fulfilment-, Service- oder Distributionscenter, Hub sowie Depot beschreiben verschiedene „Produktionsstandorte“
- > Abhängig von Größe, Lage etc. werden diese um Zusätze wie „Mega“, „Regional“, „Micro“, „Mini“ oder „Urban“ ergänzt
- > Versuche diese zu kategorisieren zeigen, dass sich einzelne Kategorien z. T. überlagern oder von den Spezifika einzelner Marktteilnehmer geprägt sind
- > Angesichts der Notwendigkeit für neue, innerstädtische Logistikimmobilien soll das Micro-Hub Profil an dieser Stelle (noch) nicht zu eng gefasst werden



Begriffsdefinition und Abgrenzung „Micro-Hub“

Differenzierungsmerkmale von Micro-Hubs und mögliche Betreiberlösungen

- Örtliche Gebundenheit: mobil oder **stationär**
- Nutzungsumfang: **Single-, Multi-User** oder **integrierte Lösung** (sog. White Label)
- Bauliche Umsetzung: Greenfield oder **Brownfield**
- Einzugsgebiet: **ein oder mehrere Zustellgebiete**
- Servicelevel: **reiner Logistikstandort** oder **zusätzlicher Servicepunkt**
- Leistungsumfang: **Kommissionierung vor Ort** oder **im Depot**



Best-Practice Beispiele

Micro-Hub Beispiele in Hamburg, Düsseldorf und Berlin

UPS Micro-Hub, Große Reichenstraße



GLS Paketshop mit City-Depot, Düsseldorf



Multi-Label-Paketshop, CC Bergedorf



Multi-User Micro-Hub KoMoDo, Berlin



Übersicht Standortanforderungen

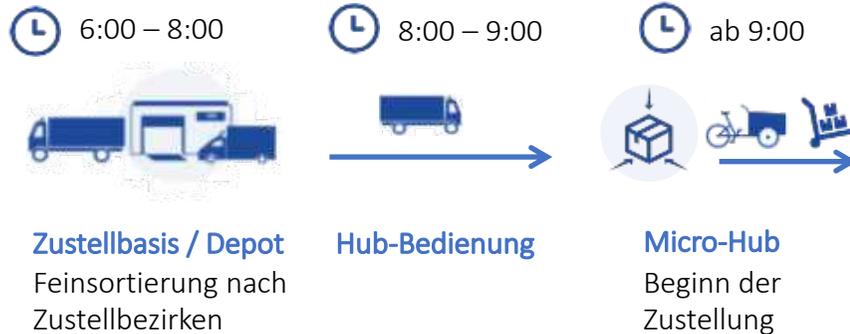
Anforderungen an einen Micro-Hub-Standort aus KEP-Sicht

LAGE Markt-/Kundennähe Anzahl der Kunden im „kritischen“ Lieferradius (für Lastenrad oder E-Fz.) Wettbewerb Aktivitäten der Wettbewerber im Umfeld (ggf. Synergien bei Fördermittelakquise, Sicherheitsmaßnahmen, sonstige Kooperation)	VERKEHRLICHE ANBINDUNG Verkehrssituation im Umfeld Staus oder sonstige Einschränkungen der Erreichbarkeit Zulässige Fahrzeugabmessungen Möglichkeit den Standort mit anforderungsgerechten Fahrzeuggrößen/-gewichten zu bedienen Lade-/Abstellflächen Möglichkeit am Standort Fahrzeuge zum Zweck der Be- und Entladung (temporär) abzustellen Lieferzeiten Mögliche Einschränkungen in der Zuwegung durch Lieferzeitfenster etc.	MIETE / VERTRAGLICHE REGELUNGEN Mietzins Höhe der Miete je qm als zentraler Einflussfaktor auf die Wirtschaftlichkeit Mietdauer und Verfügbarkeit Vertragslaufzeit / Realisierungszeitraum (Planungsaufwand, notwendige Investitionen in Ausstattung etc.) Sonstige vertragliche Konditionen Mögliche „Showstopper“ wie z. B. hohe Kautions, Einzugsermächtigung, sonstiges Unterstützung durch Eigentümer Inwieweit wird eine Logistikfunktion durch den Eigentümer unterstützt oder konterkariert	REGULARIEN Öffnungszeiten Einfacher Zugang zum Standort während der Betriebszeiten Lärmschutz Möglichst keine Beeinträchtigungen bei Anlieferung/Abholung und während des laufenden Betriebs Brandschutz Keine Einschränkungen durch Brandschutzaufgaben Baurecht Möglichkeit kleinere bauliche Veränderungen (falls nötig) einfach vorzunehmen Denkmalschutz Keine Einschränkungen durch Denkmalschutz Politische Unterstützung Unterstützung durch Bezirksamt, BWVI etc. bei der Realisierung und im Betrieb Sonstige keine Einschränkungen durch sonstige Regularien
FUNKTIONALITÄT Größe und Erweiterungspotenzial Größe des Hub-Standorts (in qm) und mögliche Flächenoptionen Abstellung von Fahrzeugen Möglichkeit Fahrzeuge (vor allem Lastenräder) außerhalb der Betriebszeiten abzustellen Betriebsflächen Verfügbarkeit von Flächen für logistische Abwicklungen wie z. B. Kommissionieren, Retourenbehandlung Kundenzugang Möglichkeit des Kundenzugangs für Anlieferungen und Abholungen	ZUGANG Zuwegung Flurbreiten, Deckenhöhen etc. wg. Zugang mit schweren Lasten, Rollwagen etc. über Rampe, Lastenaufzug (möglichst ohne Nutzungskonflikte) Sicherheit Safety: Zugangskontrolle, Diebstahlschutz Security: geringes Unfallrisiko	AUSSTATTUNG Strom / Ladeinfrastruktur Möglichkeit E-Fahrzeuge bzw. Lastenräder am Standort zu laden IT-Anbindung / WiFi Leistungsfähige IT-Anbindung Sozialräume Verfügbarkeit von WC und/oder Küche, um Attraktivität für Zusteller zu erhöhen	

Detailierung Standortanforderungen

Spezifizierung ausgewählter Standortanforderungen

ZEITFENSTER



FAHRZEUGABMESSUNGEN



- Nahverkehrs-Lkw 7,5 t
- Länge 7,10 m, Breite 2,40 m, Höhe 3,00 m mit/ohne Ladebordwand
 - Dieselantrieb, Euro V oder VI



- Mittelschwerer Lkw 14 t
- Länge 12,0 m Breite 2,55 m, Höhe 4,00 m
 - Dieselantrieb, vorzugsweise Euro IV oder besser

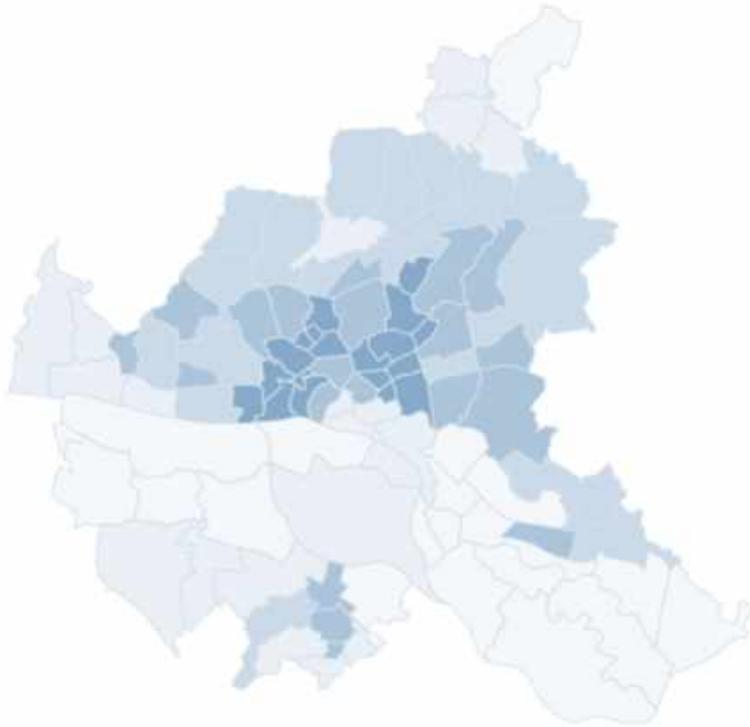
FLÄCHENBEDARF

- Einfaches Micro-Hub (Abstellung von Rollwagen/Boxen, Kommissionierung, Sammlung von Retouren), 1 Zustelltour → Flächenbedarf 15 – 20 qm
- Großes Micro-Hub (zusätzliche Flächen für Sortierung, Abstellung), Ersatz für min. 2-3 Zustell Touren → Flächenbedarf 50 – 60 qm
- Micro-Hub mit Servicenfunktion: (zusätzlich Paketannahme, Paketshopfunktion etc.) → Flächenbedarf für den Shop 6 – 10 qm
- Micro-Hub mit Abstellfunktion für Lastenräder: → Flächenbedarf je Lastenrad von ca. 5 qm



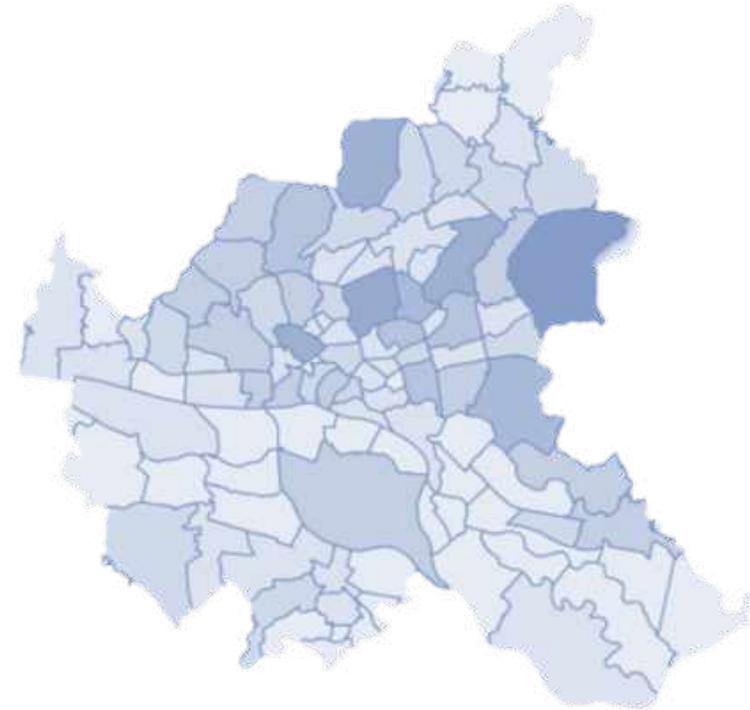
Ausgewählte Kriterien zur Identifikation von Paket-Hotspots

EINWOHNERDICHTHE



- Hoheluft-West (18.536 Einwohner/-innen je qkm)
- Eimsbüttel (17.839 Einwohner/-innen je qkm)
- Hoheluft-Ost (17.018 Einwohner/-innen je qkm)
- Sternschanze (14.732 Einwohner/-innen je qkm)

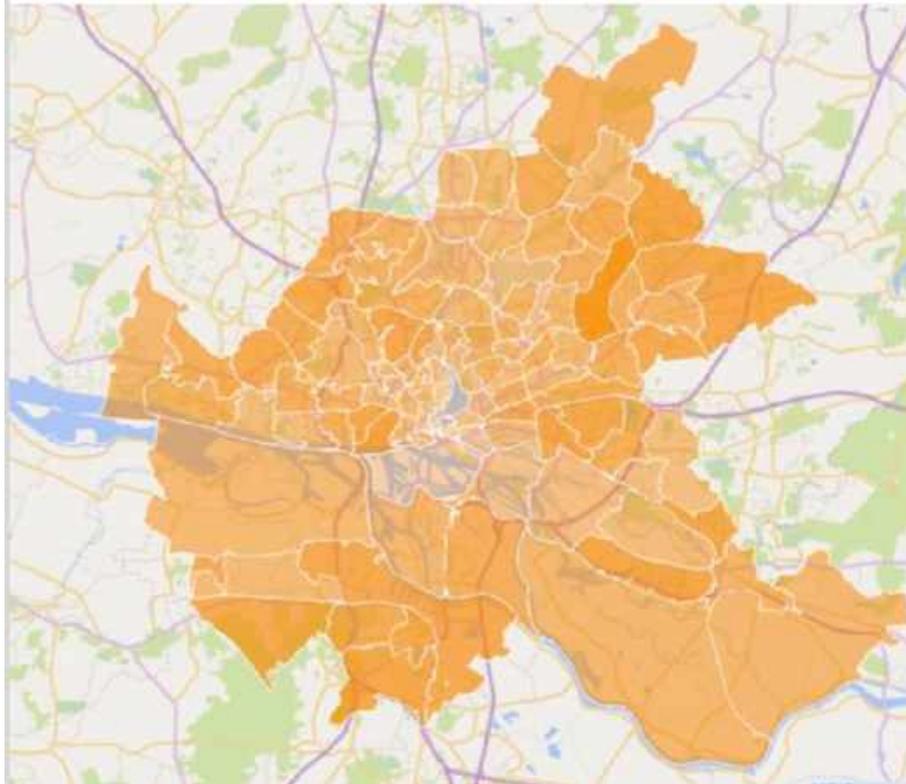
HERMES SENDUNGSMENGEN MIT FOKUS B2C



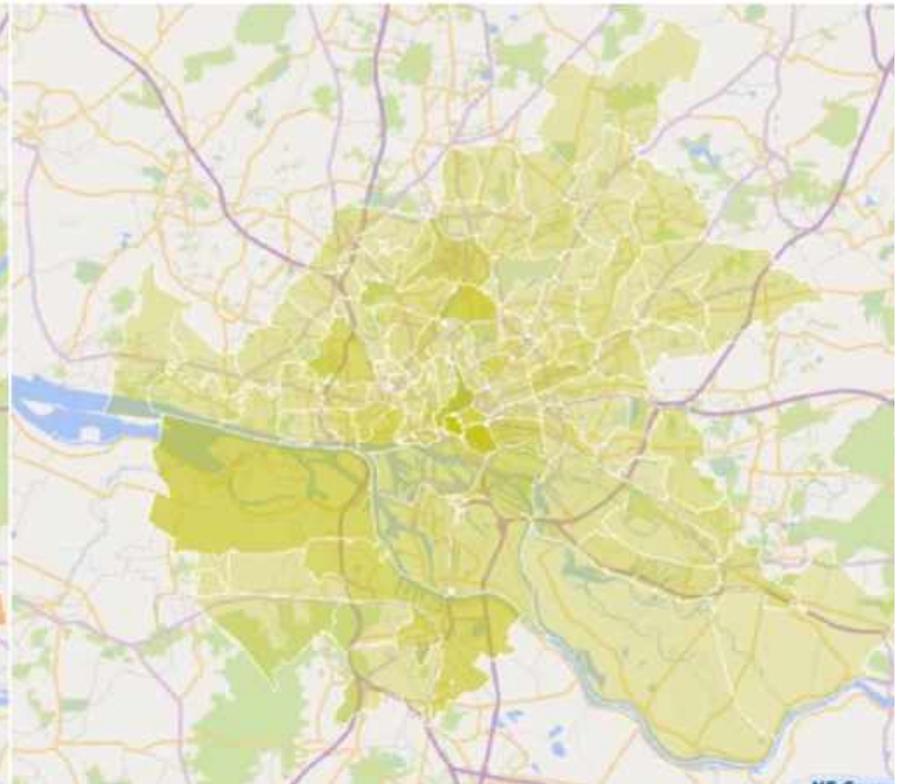
- Rahlstedt: 252.321 Sendungen
- Winterhude: 178.873 Sendungen
- Eimsbüttel: 172.580 Sendungen
- Pro-Kopf-Spitzenreiter: Altstadt mit 34,8. Zustellungen

Standortkonkretisierung Paketaufkommen im Stadtgebiet

X2C

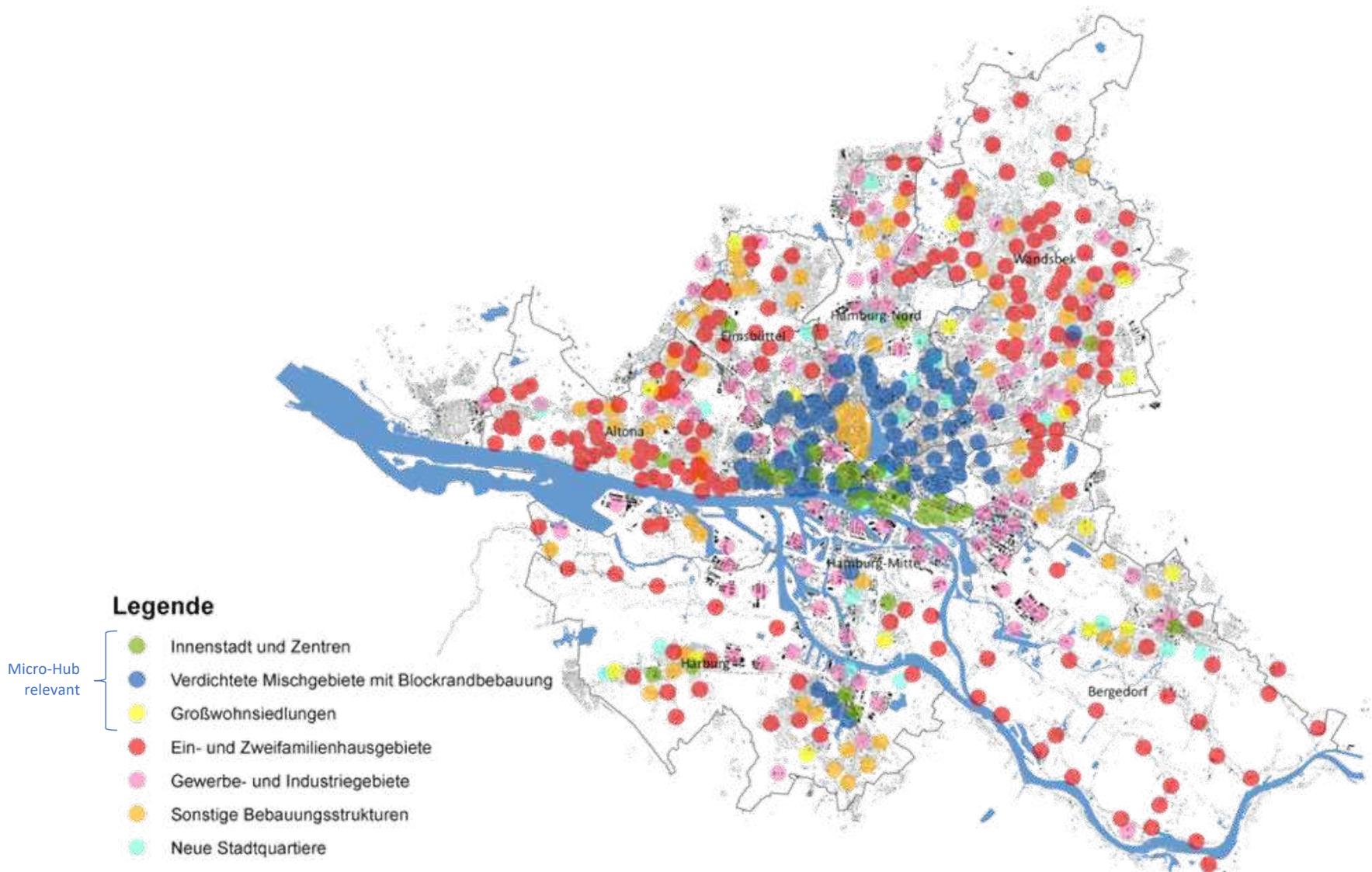


X2B



Standortkonkretisierung

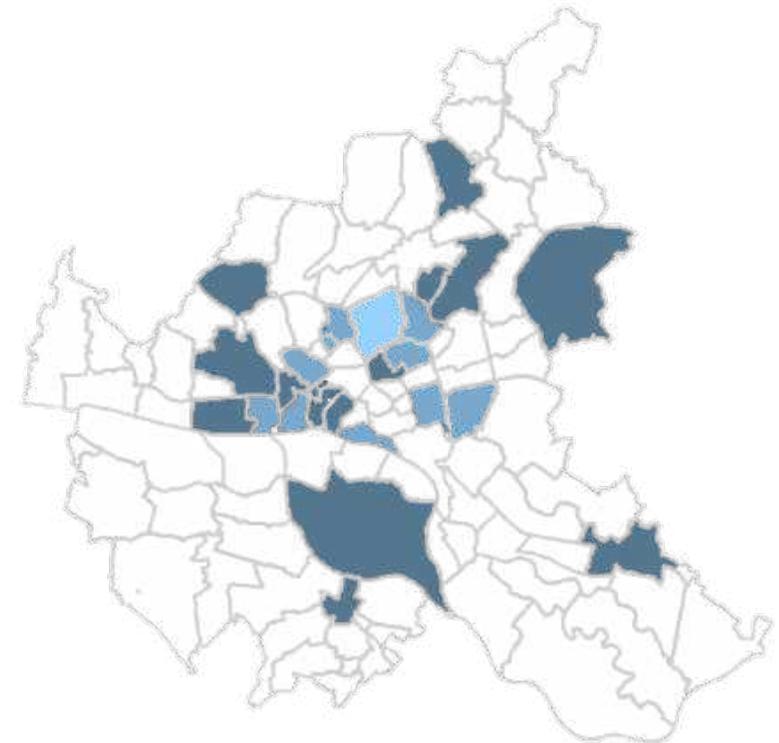
Übersicht über die Quartierstypen im Stadtgebiet



Standortkonkretisierung

Priorisierung potenzieller Micro-Hub Standorte

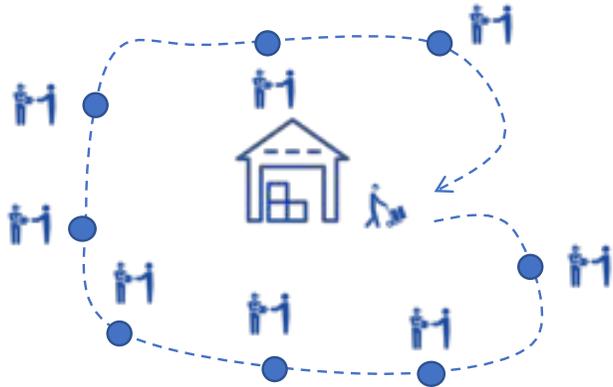
- > Zusammenfassung der Erkenntnisse aus der Analyse von Bevölkerungsdichte, Einkommensstruktur und Quartierstypologie sowie Expertenbefragungen
- > Priorisierung mittels Scoring-Modell zeigt Schwerpunkte:
 - Priorität 1: Winterhude
 - Priorität 2: Altona-Altstadt, Barmbek-Nord, Barmbek-Süd, Eimsbüttel, Eppendorf, Hamm, Hoheluft-Ost, Horn, Ottensen, Hafencity
 - Priorität 3: Uhlenhorst, Altona-Nord, Bahrenfeld, Bergedorf, Bramfeld, Eidelstedt, Harburg, Neustadt, Othmarschen, Poppenbüttel, Rahlstedt, St. Pauli, Steilshoop, Sternschanze, Wilhelmsburg
- > Prinzipiell sind nahezu alle Stadtteile innerhalb des Rings 2 sowie Stadtteile mit dichter Bebauung in Form von Großwohnsiedlungen als potenzielle Micro-Hub-Locations geeignet.
- > Eine Hochrechnung verdeutlicht einen Bedarf von 150-200 Micro-Hubs allein für den Bereich der Paketlogistik.



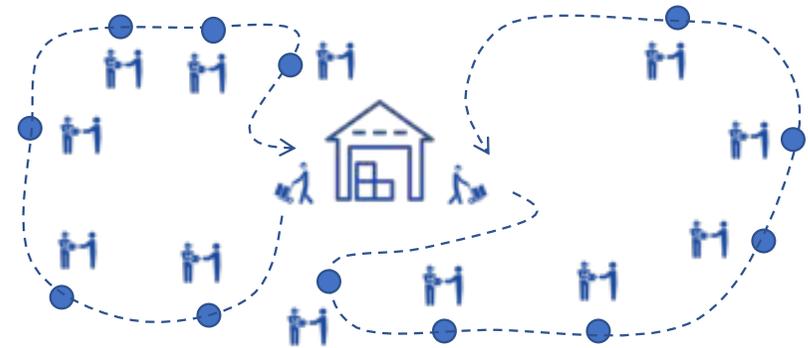
Micro-Hub Spezifizierung

Übersicht Micro-Hub Idealprofile

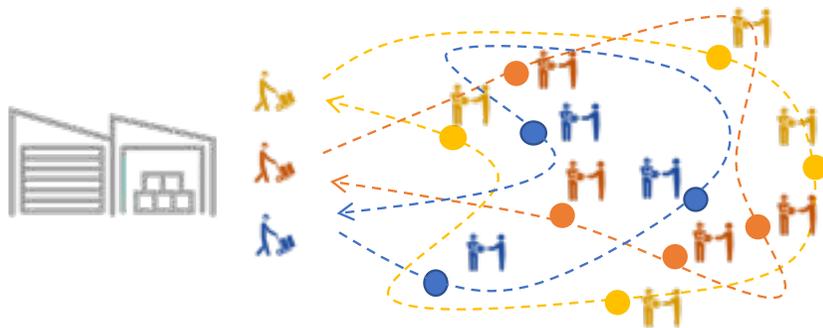
→ PROFIL 1: MICRO-HUB TYP „S“



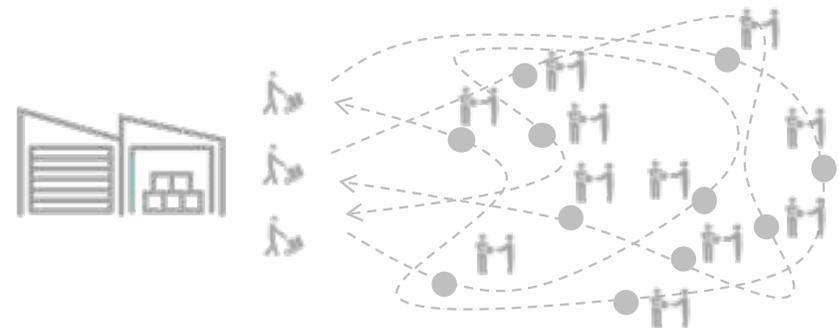
→ PROFIL 2/3: MICRO-HUB TYP „M“ MIT >1 NUTZER



→ PROFIL 4: MICRO-HUB TYP „L“



→ PROFIL 5: MICRO-HUB TYP „XL“



Micro-Hub Spezifizierung

Profil 1: Micro-Hub Typ „S“

Use-Case

- Single-User Hub „Basic“
- Mögliche Standorte: Keller, Garage, Parkhaus, kleine Einzelhandelsfläche
- Bedienung eines Zustellgebiets mit ca. 120 – 150 Sendungen pro Tag
- Lieferradius < 2,0 km
- Einsatz von 1 Lastenrad, 2 Sackkarren, 2 Zustellern in TZ
- Zeitraum: ab 9.00 bis 18.00 Uhr, Zustellung und Abholung von Sendungen
- Eignung für Quartierstyp 1, 2, 3 und (5)

Eingangsprämissen

- Miethöhe von max. 8 - 12 EUR / qm
- Mietdauer von min. 1 Jahr
- Keine sonstigen vertraglichen „Showstopper“ (z. B. Kautio)
- Sendungsvolumen von min. 120 Sendungen/Tag im Radius von < 2 km

	Lagerraum	15-20 qm für Paketabstellung, Feinsortierung
	Logistikfläche	kein weiterer Bedarf
	Lastenradabstellung	erfolgt außerhalb des Micro-Hubs
	Paketshop	nicht vorgesehen
	Ext. Services / Shop	nicht vorgesehen
	Funktionalität	Abstellung herkömmlicher Rollwagen
	Flurbreite / Raumhöhe	max. 1,5 m Flurbreite, normale Raumhöhe
	Sicherheit	Sicherung gegen Diebstahl
	Strom / Licht	normale Beleuchtung
	Ladeinfrastruktur	nicht erforderlich
	IT / WiFi	nicht erforderlich
	Sozialraum	nicht erforderlich
	Ladezone	im direktem Umfeld (max. 30 m)
	Rampe	nicht zwingend erforderlich
	Fahrzeugabmessung	Andienung mit 7,5 t Lkw
	Lage im Gebäude	ebenerdig oder mit Lastenaufzug
	Verkehrsfläche	für Beladung von Lastenrad

Micro-Hub Spezifizierung

Profil 2: Micro-Hub Typ „M“

Use-Case

- Single-User Hub „Max“
- Mögliche Standorte: Garage, Parkhaus, Einzelhandelsfläche, dedizierte Logistikfläche, ggf. temporäre Lösung auf Freifläche
- Bedienung mehrerer Zustellgebiete mit in Summe bis zu 500 Sendungen pro Tag
- Lieferradius < 2,0 km
- Einsatz von 3-5 Lastenrädern, 2 Sackkarren, > 6 Zusteller in TZ
- Zeitraum: ab 9.00 bis 18.00 Uhr, Zustellung und Abholung von Sendungen, ggf. Einlieferung von Paketen
- Eignung für Quartierstyp 1, 2, (3)

Eingangsprämissen

- Miethöhe von max. 8 - 10 EUR / qm
- Mietdauer von min. 1 Jahr
- Sendungsvolumen von min. 300 Sendungen/Tag im Radius von < 2 km

	Lagerraum	60-70 qm für Paketabstellung
	Logistikfläche	10-20 qm für Feinsortierung
	Lastenradabstellung	am Standort, Flächenbedarf 15-25 qm
	Paketshop	optional, 6-10 qm Flächenbedarf
	Ext. Services / Shop	nicht vorgesehen
	Funktionalität	Abstellung von Rollwagen/Containern, Regale
	Flurbreite / Raumhöhe	Flurbreite bis 2,5 m, normale Höhe
	Sicherheit	Sicherung gegen Diebstahl
	Strom / Licht	normale Beleuchtung
	Ladeinfrastruktur	für Lastenräder
	IT / WiFi	optional
	Sozialraum	nicht erforderlich
	Ladezone	im direktem Umfeld (max. 30 m)
	Rampe	abhängig von Menge und Fahrzeugtyp
	Fahrzeugabmessung	Andienung mit 14 t Lkw
	Lage im Gebäude	ebenerdig
	Verkehrsfläche	für Beladung mehrerer Lastenräder

Micro-Hub Spezifizierung

Profil 3: Micro-Hub Typ „M*“

Use-Case

- Multi-User Hub „Basic“
- Mögliche Standorte: Garage, Parkhaus, Einzelhandelsfläche, dedizierte Logistikfläche, ggf. temporäre Lösung auf Freifläche
- Gemeinsamer Standort von 3 KEP-Logistikern
- Bedienung eines Zustellgebiets mit in Summe 120 – 150 Sendungen pro Tag und KEP-Logistiker
- Lieferradius < 2,0 km
- Einsatz von 3 Lastenrädern, > 6 Zusteller in TZ
- Zeitraum: ab 9.00 bis 18.00 Uhr, Zustellung und Abholung von Sendungen
- Eignung für Quartierstyp 1, 2

Eingangsprämissen

- Miethöhe von max. 8 - 10 EUR / qm
- Mietdauer von min. 1 Jahr
- Keine sonstigen vertraglichen „Showstopper“
- Sendungsvolumen von min. 120 Sendungen/Tag im Radius von < 2 km je beteiligtem KEP-Logistiker

	Lagerraum	60-70 qm getrennte Abstellflächen
	Logistikfläche	grdsl. kein Bedarf
	Lastenradabstellung	zus. Flächenbedarf 15 -20 qm
	Paketshop	nicht vorgesehen
	Ext. Services / Shop	nicht vorgesehen
	Funktionalität	Abstellung herkömmlicher Rollwagen
	Flurbreite / Raumhöhe	Flurbreite max. 1,5 m, normale Raumhöhe
	Sicherheit	Sicherung gegen Diebstahl
	Strom / Licht	normale Beleuchtung
	Ladeinfrastruktur	für Lastenräder
	IT / WiFi	optional
	Sozialraum	nicht erforderlich
	Ladezone	im direktem Umfeld (max. 30 m)
	Rampe	optional
	Fahrzeugabmessung	Andienung mit 3 x 7,5 t Lkw
	Lage im Gebäude	ebenerdig
	Verkehrsfläche	für Beladung mehrerer Lastenräder

Micro-Hub Spezifizierung

Profil 4: Micro-Hub Typ „L“

Use-Case

- Multi-User Hub „Plus“
- Mögliche Standorte: Garage, Parkhaus, Einzelhandelsfläche, dedizierte Logistikfläche, ggf. temporäre Lösung auf Freifläche
- Gemeinsamer Standort von 3-5 KEP-Logistikern
- Bedienung eines oder mehrerer Zustellgebiete mit in Summe 120 – 150 Sendungen pro Tag und KEP-Logistiker und Zustellgebiet
- Lieferradius < 2,0 km
- Einsatz von bis zu 8 Lastenrädern, Sackkarren, > 10 Zusteller in TZ
- Zustellung und Abholung von Sendungen, Einlieferung
- Eignung für Quartierstyp 1, 2

Eingangsprämissen

- Miethöhe von max. 6 - 10 EUR / qm
- Mietdauer von min. 1 Jahr
- Sendungsvolumen von min. 120 Sendungen/Tag im Radius von < 2 km je beteiligtem KEP-Logistiker

	Lagerraum	100-120 qm getrennte Abstellflächen
	Logistikfläche	Übergabe, Feinsortierung 20-40 qm
	Lastenradabstellung	zus. Flächenbedarf 40-50 qm
	Paketshop	Flächenbedarf von min. 8 qm
	Ext. Services / Shop	optional: weiteres Serviceangebot
	Funktionalität	Abstellung Rollwagen/Container, Regale
	Flurbreite / Raumhöhe	Flurbreite bis 2,5 m, normale Höhe+
	Sicherheit	Sicherung gegen Diebstahl
	Strom / Licht	normale Beleuchtung
	Ladeinfrastruktur	für Lastenräder
	IT / WiFi	erforderlich u. a. für Paketannahme
	Sozialraum	erforderlich, weil Arbeitsstätte
	Ladezone	als Warteposition bei Peak-Zustellung
	Rampe	erforderlich
	Fahrzeugabmessung	Andienung mit 5 x 7,5 - 14 t Lkw
	Lage im Gebäude	ebenerdig
	Verkehrsfläche	für Beladung mehrerer Lastenräder

Micro-Hub Spezifizierung

Profil 5: Micro-Hub Typ „XL“

Use-Case

- Multi-User Hub „White Label“
- Mögliche Standorte: Garage, Parkhaus, Einzelhandelsfläche, dedizierte Logistikfläche (ggf. Freifläche)
- Gemeinsamer Standort von bis zu 5 KEP-Logistikern, ggf. weitere Nutzer, zusätzliche Logistikfunktion
- Bedienung mehrerer Zustellgebiete mit > 600 Sendungen pro Tag
- Lieferradius + 2,0 km
- Einsatz von bis zu 8 Lastenrädern, Sackkarren, ggf. kleinere E-Fahrzeuge, > 10 Zusteller in TZ
- Zustellung und Abholung von Sendungen, Einlieferung von Paketen, Shop-/Concierge
- Eignung für Quartierstyp 1, 2, 3, (4)

Eingangsprämissen

- Miethöhe von 6 - 10 EUR / qm, ggf. „Quersubventionierung“ durch Shopaktivitäten
- Mietdauer von min. 3 Jahren
- Kein Mindest-Sendungsvolumen, da neutrale Konsolidierung Mengenschwankungen bzw. Mindermengen der Beteiligten ausgleicht

	Lagerraum	100-120 qm Abstellfläche
	Logistikfläche	50-70 qm für Sortierung/Kommissionierung
	Lastenradabstellung	zus. Flächenbedarf 40 -50 qm
	Paketshop	Flächenbedarf von min 8 qm
	Ext. Services / Shop	Service/Pop-Up Stores > 50 qm
	Funktionalität	Abstellung, Kommissionierung, Logistik
	Flurbreite / Raumhöhe	Flurbreite bis 2,5 m, Überhöhe
	Sicherheit	Diebstahlschutz, ggf. Einsatz kl. Sortieranlagen
	Strom / Licht	Erhöhter Energiebedarf
	Ladeinfrastruktur	für Lastenräder
	IT / WiFi	erforderlich
	Sozialraum	erforderlich, weil Arbeitsstätte
	Ladezone	im direktem Umfeld für Zwischenabstellung
	Rampe	grdsl. erforderlich
	Fahrzeugabmessung	Andienung mit 7,5 - 14 t Lkw
	Lage im Gebäude	ebenerdig
	Verkehrsfläche	Erhöhter Bedarf aufgrund Fz-Anzahl

Standortbeispiele

Micro-Hub Fläche Langenhorn-Markt

- > Single-User Hub „Max“ (M), Multi-User Hub „Basic“ (M*) oder (L)
- > Ungenutzte Einzelhandelsfläche (ehemalige Videothek)
- > Quartierstyp 2/4
- > Monatliche Miete: verhandelbar aber moderat (<10 EUR je qm)
- > Vermieter:
P+R Betreibergesellschaft mbH



	Lagerraum	200 qm für Paketabstellung, Feinsortierung
	Logistikfläche	im Vorfeld vorhanden
	Lastenradabstellung	möglich
	Paketshop	möglich
	Ext. Services / Shop	Möglich aber vsl. unrealistisch
	Funktionalität	Abstellung Rollwagen
	Flurbreite / Raumhöhe	max. 2,0 m Flurbreite, normale Raumhöhe
	Sicherheit	Sicherung gegen Diebstahl möglich
	Strom / Licht	normale Beleuchtung
	Ladeinfrastruktur	Stromanschluss vorhanden
	IT / WiFi	möglich
	Sozialraum	Vorhanden bzw. kann eingerichtet werden
	Ladezone	ausweisbar
	Rampe	nicht vorhanden
	Fahrzeugabmessung	Andienung mit 7,5 t Lkw und größer möglich
	Lage im Gebäude	ebenerdig
	Verkehrsfläche	verfügbar

Standortbeispiele Potenzialflächen

- > Identifikation von Flächen, die als potenzielle Micro-Hub-Standorte geeignet sind
- > Notwendigkeit, hierfür geeignete Aufstell-Lösungen zu entwickeln.
- > Optik bzw. das Design der potenziellen Lösungen sowie der „Fit“ ins Stadtbild als wichtige Faktoren
- > Grundannahme, dass die Lösungen für eine feste Dauer am Standort verbleiben und anders als mobile Lösungen täglich neu aufgestellt werden



Standortbeispiel

Potenzialflächen „City Süd“

- > Quartierstyp 1: Innenstadt und Zentren
- > Eignung für Micro-Hub-Profil: 1, 2, 3, (4), (5)
- > Potenzialflächen im Bereich des S-Bahnhofs Hammerbrook
- > Hammerbrookstraße 2021/22 Gegenstand umfangreicher Umbaumaßnahmen
- > Fläche 1 (10-30 qm) unter dem S-Bahnhof Hammerbrook eignet sich für die Aufstellung einer seitlich zugänglichen Containerlösung
- > Fläche 2 (30-50 qm) im Eigentum der Stiftung Grone-Schule und wird derzeit als Parkplatz für den Schulbetrieb genutzt. Grdsl. Bereitschaft über eine Alternativnutzung von Teilen des Parkplatzes nachzudenken.



Ausblick

Weiteres Vorgehen

- > Weiterführung des Flächenscreenings (Fortlaufend)
- > Intensiver Dialog mit den Bezirken
- > Einbindung weiterer „Flächeninhaber“ (ECE, SAGA etc.)
- > Moderierter Prozess zur Umsetzung erster Standorte
- > Entwicklung eines Konzepts zu möglichen Betreiberlösungen

HANSEATIC TRANSPORT CONSULTANCY

Management- und Strategieberatung für Corporates und Start-Ups - Fachberatung für öffentliche Hand, Politik und Verbände

IHR PARTNER FÜR LOGISTIK, MOBILITÄT UND INFRASTRUKTUR



Digitale Transformation und Dekarbonisierung verändern unser Transportsystem radikal. Logistik, Mobilität und Infrastruktur werden zunehmend vernetzt- neue, autonome und multimodale Systeme entstehen.

Wir lieben es, diesen Prozess aktiv mitzugestalten und gemeinsam mit unseren Kunden und Partnern innovative Lösungen zu entwickeln, um die Bewegung von Gütern und Personen intelligent zu organisieren, Ressourcen effizient zu nutzen und die Lebensqualität zu erhöhen.



Das Leistungsspektrum von HTC reicht von der (strategischen) Analyse und Konzeption bis hin zur Implementierung. Die Kombination aus Unabhängigkeit, Qualität und Flexibilität, wissenschaftlicher Methodenkompetenz und profundem Verständnis des Verkehrs- und Logistiksektors machen uns zu einem starken Partner für nationale und internationale Kunden.

Der Mix aus bewährten Methoden und kreativen Tools wie Design Thinking und Co-Creation hilft uns dabei, auch komplexe Problemstellungen innerhalb kurzer Zeit zu lösen und in innovative Konzepte zu überführen.

Was können wir für Sie tun?



#WeQ-LAB IN NETZWERKEN DENKEN, AGIL ARBEITEN

In Netzwerken zu denken bildet seit über 10 Jahren einen zentralen Bestandteil der DNA von HTC. Die Digitalisierung und der damit einhergehende Wandel in unseren Beratungsthemen haben uns 2018 inspiriert, Netzwerkdenken noch einmal neu zu definieren.

Mit dem Umbau unserer Büroräume zum neuen WeQ-Lab sind agiles Arbeiten, vernetztes Denken und die co-kreative Entwicklung innovativer Lösungen nicht nur wichtige Elemente unseres Beratungsansatzes, sondern gelebter Bestandteil unserer täglichen Arbeit. Offenheit für Neuerungen, Kooperation, Agilität und das Aufbrechen von Silostrukturen bilden dabei Schlüsselemente in unserer Denkweise.



DIE AUTOREN DIESER STUDIE



PROF. DR. JAN NINNEMANN
Hanseatic Transport Consultancy

Themenschwerpunkte:

Digitale Transformation,
Strategische Hafen-/Standort-
entwicklung, Wirtschaftsverkehr,
System Wasserstraße

+49 (0)40 - 1817 5408

ninnemann@htc-consultancy.de



TORSTEN TESCH, MBA
Hanseatic Transport Consultancy

Themenschwerpunkte:

Intermodale Logistikketten,
Verkehrliche Anbindung von
Hafen- und Gewerbeflächen,
Wirtschaftsverkehr

+49 (0)40 - 1817 5407

tesch@htc-consultancy.de



ALENA WERNER
Hanseatic Transport Consultancy

Themenschwerpunkte:

Digitale Transformation,
Nachhaltigkeit, Binnenschifffahrt,
Mobilitätskonzepte

+49 (0)40 - 1817 5409

werner@htc-consultancy.de



ALF DIETRICH
THERON Management Advisors

Themenschwerpunkte:

Smart Urban Logistics, E-
Commerce, Digitale Geschäfts-
modelle / Transformation

+49 (0)40 – 609 465 830

alf.dietrich@theron.com



IMPRESSUM

UNTERNEHMEN

HTC Hanseatic Transport Consultancy
Dr. Ninnemann & Dr. Rössler GBR
Schopensteht 15 (Miramar-Haus)
20095 Hamburg

Tel +49 (0)40 18175408
Web www.htc-consultancy.de

Alle Rechte vorbehalten.
Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung von HTC.

GESCHÄFTSFÜHRUNG

Prof. Dr. Jan Ninnemann, Dr. Thomas Rössler

Registriert beim Finanzamt Hamburg-Mitte
Ust-Id-Nr. DE261423842