



Frithjof Büttner  
BID-Beauftragter  
Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen

## **Erfahrungen aus Hamburg – Das City-Logistikkonzept in den BIDs**

1. Was ist ein Business Improvement District (BID)?
2. Problemlage BID Neuer Wall
3. Lösungsansatz BID Neuer Wall
4. Hamburger Modellvorhaben mit UPS
5. Fazit

## Definition

Ein Business Improvement District (BID) ist ein

- klar begrenzter Einzelhandelsbereich,
- in dem auf Veranlassung der Betroffenen
- in einem festgelegten Zeitraum (maximal 5 Jahre)
- in Eigenorganisation
- Maßnahmen zur Aufwertung des Standorts durchgeführt werden

Finanziert werden BIDs durch eine kommunale Abgabe, die alle im Gebiet ansässigen Grundeigentümer zu leisten haben

# 1. Was ist ein Business Improvement District?

## Herkunft



Quelle: Die Logos sind den jeweiligen Internetseiten der Projekte entnommen worden

## BIDs in Hamburg

Sachsentor I - III	1.183.000 €
Neuer Wall I - III	13.119.000 €
Wandsbek Markt	4.000.000 €
Lüneburger Straße I & II	1.228.000 €
Alte Holstenstraße I & II	998.000 €
Hohe Bleichen I & II	2.908.000 €
Passagenviertel I & II	8.460.000 €
Ochsenzoll	173.000 €
Tibarg I & II	2.900.000 €
Opernboulevard I & II	2.865.000 €
Reeperbahn+	1.909.000 €
Nikolai-Quartier	9.320.000 €
Quartier Gänsemarkt	4.200.000 €
Waitzstraße	648.000 €
Sand	847.000 €

**gesamt (25 Projekte) rd. 54.758.000 €**





### Logistik im BID Neuer Wall

- Zunahme der Lieferungen wegen reduzierter Lagerhaltung
- Zunahme Expresslieferungen / kleine Lieferungen
- Teilweise mehrere Fahrzeuge einer Firma vor Ort
- Zunahme E-Commerce



### Logistik im BID Neuer Wall

- Lieferung nur über die Straße möglich
- Lieferzonen nicht ausreichend vorhanden
- Konkurrenz der Lieferanten um die besten Plätze
- Lieferzonen sind durch Pkw und Kunden besetzt
- Erhöhtes Verkehrsaufkommen durch Parksuchverkehr



### Logistik im BID Neuer Wall

- Lieferfahrzeuge halten auf den Gehwegen
- Lieferfahrzeuge verstellen die Schaufenster
- Kundenparkplätze sind durch Lieferanten besetzt
- Erscheinungsbild der Luxusmeile wird durch Lieferung geprägt





## Kommunikation

- Lösungsversuch: Runder Tisch mit den wichtigsten KEP-Diensten und einigen Lieferanten sowie Vertretern der Stadt
- Ziel: Gemeinsame Analyse und Lösung der Probleme
- Ergebnis: UPS war bereit, ein Micro-Depot einzurichten



## Modellversuch

### Prozessablauf:

- Container wird morgens in der Niederlassung geladen
- Transport und Abstellen des Containers in der City
- Zustellung und Abholung zu Fuß mit Sackkarre sowie konventionellen und elektrischen Lastenfahrrädern
- Transport des Containers in die Niederlassung am Abend

### Projektkosten:

- BID: Gebühren, Containermiete, Infotafel: rd. 15.000 €
- UPS: Container, Lastenräder, Standort: rd. 30.000 €

### Laufzeit:

- von 2012 bis 2015

### Ergebnisse des Modellversuch

Für den Neuen Wall und Hamburg:

- Verringerung der Fahrzeugbewegungen in der Stadt
- Ein Fahrzeug (7,5t) weniger auf der Straße
- Reduzierung der Emissionen (Schadstoffe / Lärm)
- Weniger Verkehr und Verkehrsbehinderungen
- Verbesserung des Erscheinungsbilds

Für UPS:

- Verzicht auf ein Fahrzeug (7,5t)
- Keine Zeitverluste durch Parkplatzsuche
- Reduzierung der Fahrzeugbewegungen in der City
- Reduzierung Kraftstoffverbrauch
- Großer Imagegewinn

## Konsequenz aus dem Modellversuch

- Modellversuch des BID war erfolgreich (Verkehrsentlastung, Verringerung Emissionen, Erscheinungsbild)
- Ausdehnung des Modellversuchs auf die gesamte City
- Wissenschaftliche Begleitung
- Laufzeit: 2015 bis 2017





## Nachhaltiges Lieferkonzept für die Hamburger Innenstadt

- Einsatz von 13 E-Transportern (7,5t)
- Einrichtung von 4 Micro-Depots (Container) und 1 weiteres innenstadtnah
- Benutzung von 7 E-Tricycle und 4 Tricycle
- Auslieferung / Abholung zusätzlich zu Fuß mit der Sackkarre



E-Transporter

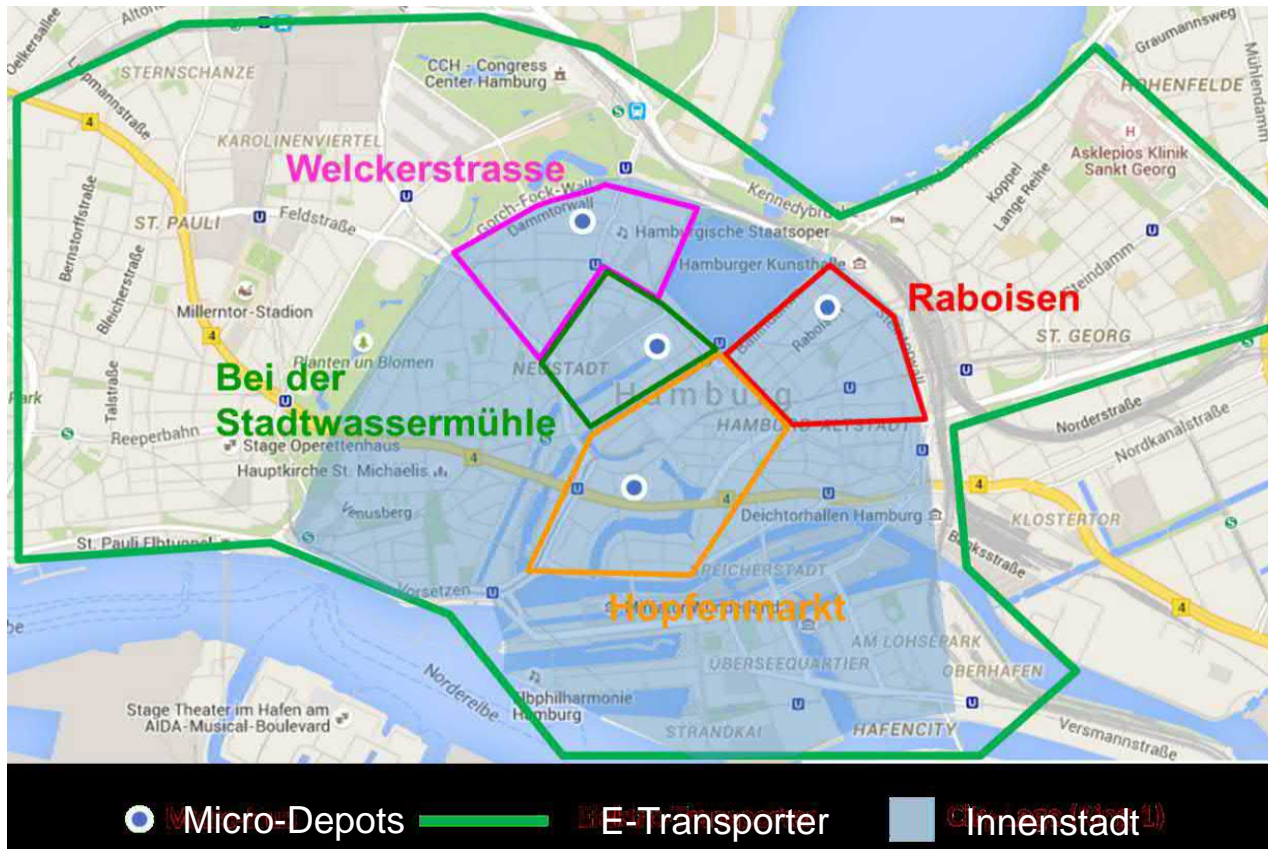


E-Tricycle



Micro-Depot und Tricycle

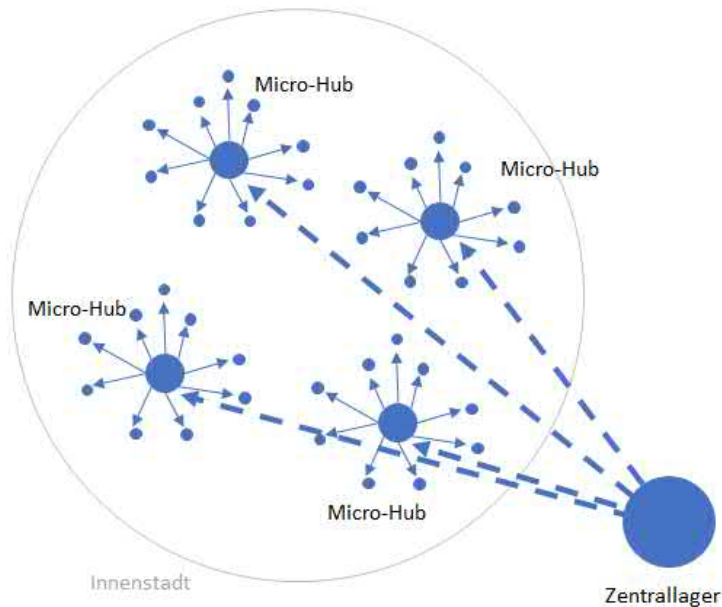
## Nachhaltiges Lieferkonzept für die Hamburger Innenstadt



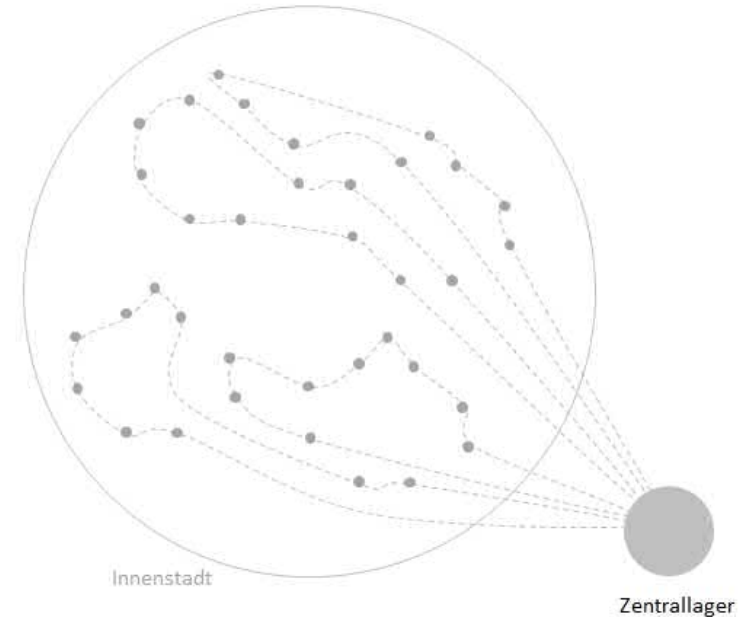
Standorte  
Micro-Depots

## Nachhaltiges Lieferkonzept für die Hamburger Innenstadt

Innenstadtbelieferung per UPS Micro-Hub

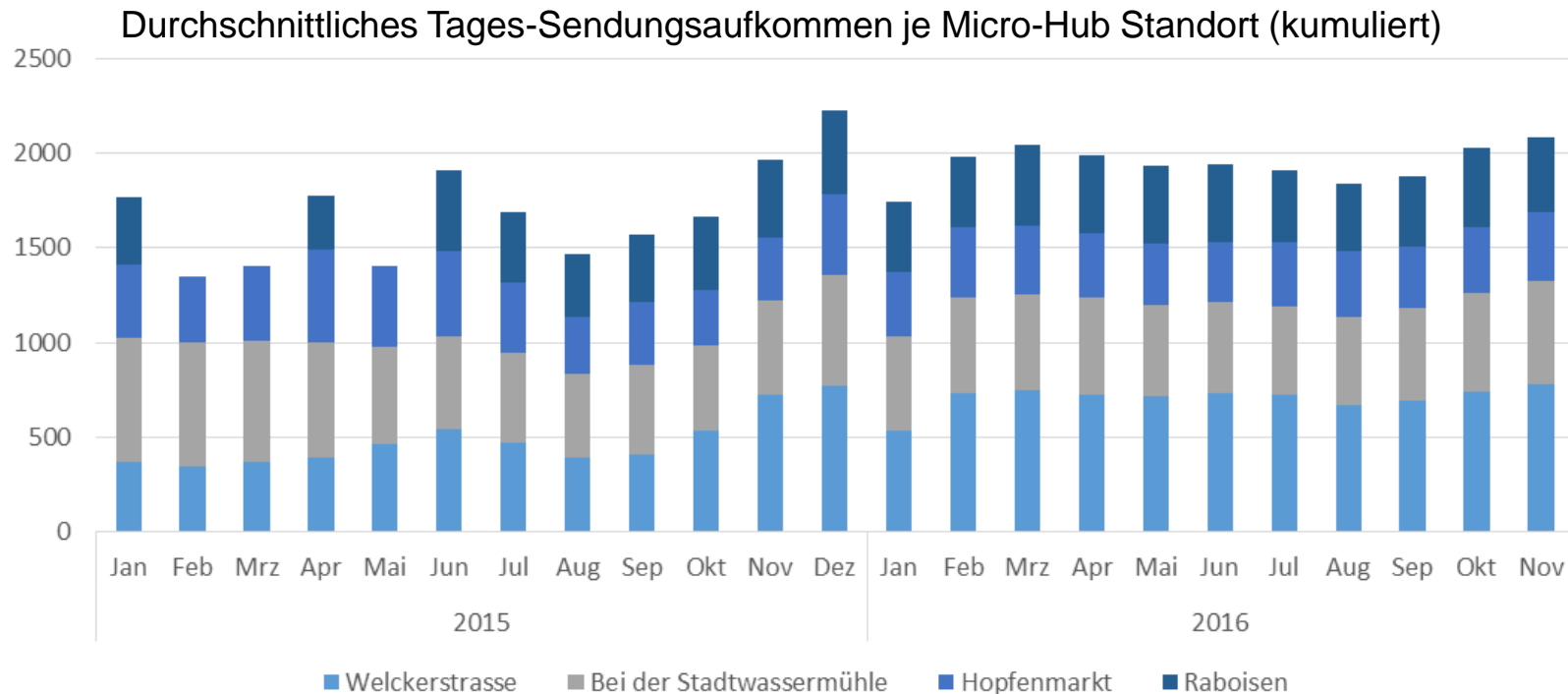


„konventionelle Innenstadtbeflieferung“



Quelle: Gutachten „Last-Mile-Logistics Hamburg – Innerstädtische Zustelllogistik  
HSBA Hamburg School of Business Administration  
im Auftrag der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation Hamburg

## Nachhaltiges Lieferkonzept für die Hamburger Innenstadt

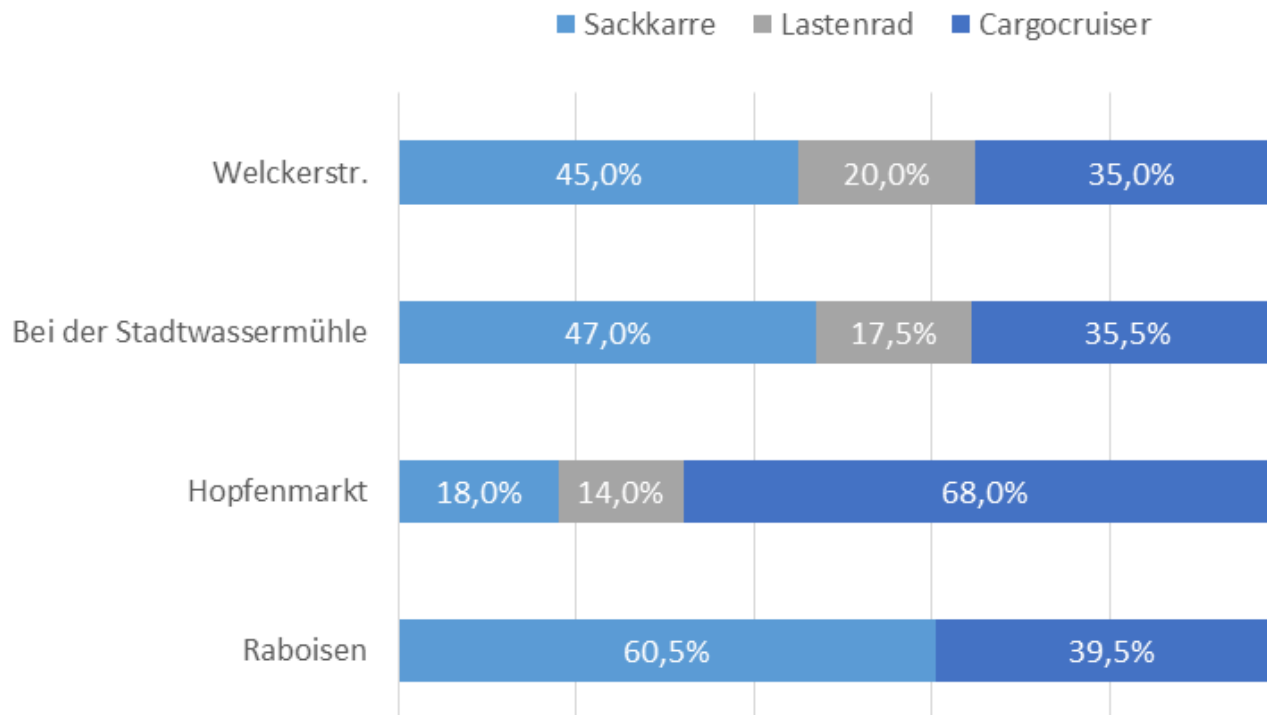


Quelle: Gutachten „Last-Mile-Logistics Hamburg – Innerstädtische Zustelllogistik  
HSBA Hamburg School of Business Administration  
im Auftrag der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation Hamburg  
auf Basis von Daten United Parcel Service Deutschland S.à r.l. & Co. OHG



## Nachhaltiges Lieferkonzept für die Hamburger Innenstadt

Eingesetzte Zustellfahrzeuge nach Micro-Hub Standort



Quelle: Gutachten „Last-Mile-Logistics Hamburg – Innerstädtische Zustelllogistik  
HSBA Hamburg School of Business Administration  
im Auftrag der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation Hamburg  
auf Basis von Daten United Parcel Service Deutschland S.à r.l. & Co. OHG

## Ergebnisse des Modellvorhabens

1. Erstes erfolgreiches Modellvorhaben für die „Letzte Meile“ unter realen Bedingungen in Deutschland
2. Einsparung Modellvorhaben (2016): 14.000 L Diesel (37t CO<sup>2</sup>)
3. Einsparung Einsatz E-Transporter (2016): 20.000 L Diesel (52t CO<sup>2</sup>)
4. Einsparungen bei Stickoxiden (NOX) und Feinstaub (PM) liegen bei etwa 50 %
5. Reduktion des Verkehrsaufkommens
6. Aufenthaltsqualität verbessert sich

### Aber!

1. Container / Micro-Depots beeinträchtigen auch das Stadtbild
2. Standorte für Micro-Depots stehen im öffentlichen Raum nicht für alle KEP-Dienstleister zur Verfügung
3. Expresslieferungen und Kurierdienste werden weiterhin mit größeren Fahrzeugen zugestellt
4. Keine Lösung für andere Dienstleister, z.B. Catering, Getränkelieferanten, Bürobedarf, Bio-Box
5. Rechtliche Rahmenbedingungen für E-Bikes und Tricycles sind notwendig (Fußgängerzone, Parkplätze)

## Ergebnisse des Modellvorhabens

Das Hamburger Modellvorhaben ist best practise für UPS und wird inzwischen auch in anderen Städten erprobt und umgesetzt, u.a. in München, Köln, Herne, Offenbach, Oldenburg, Paris, Dublin, Portland



Dublin



Frankfurt



München



### Ergebnisse des Modellvorhabens

Weitere Informationen zum Modellvorhaben und zum Begleitgutachten „Last-Mile-Logistics Hamburg – Innerstädtische Zustelllogistik“ (noch nicht veröffentlicht) erhalten Sie von:

- United Parcel Service Deutschland  
Ansprechpartner: Herr Rainer Kiehl
- HSBA Hamburg School of Business Administration  
Ansprechpartner: Herr Prof. Dr. Jan Ninnemann
- Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation Hamburg  
Ansprechpartnerin: Frau Gönke Tetens

## Ergebnisse des Modellvorhabens

Das Modellvorhaben hätte es nicht oder erst später gegeben ohne

- die Initiative des BID Neuer Wall
- die Bereitschaft von UPS zur Innovation und zur Investition in neue Ideen
- die Offenheit der Stadt Hamburg, Flächen für die Micro-Depots im öffentlichen Raum zur Verfügung zu stellen und das Modellvorhaben durchzuführen
- die richtigen Leute zu richtigen Zeit am richtigen Ort, die sich alle in ihren Institutionen für dieses Projekt bei den Entscheidungsgremien eingesetzt haben

## Vielen Dank für die Aufmerksamkeit

Weiter Informationen:

Frithjof Büttner

Behörde für Stadtentwicklung  
und Wohnen Hamburg

Neuenfelder Straße 19

21109 Hamburg

E: [Frithjof.Buettner@bsw.hamburg.de](mailto:Frithjof.Buettner@bsw.hamburg.de)

T: +49 40 428 40 8020

I: [www.hamburg.de/bid](http://www.hamburg.de/bid)

