

Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft

Urbane Logistik Hamburg – Strategie für die Letzte Meile

Inhalt

1.	Anlass	5.2	Handlungsfeld 1: Ausbau der Sendungslieferungen mittels Micro Hubs und alternativer Transportmittel wie z. B. Lastenräder
2.	Status Quo der urbanen Logistik	5.2.1	Micro Hubs
2.1	Aktuelle Entwicklungen (national und in Hamburg)	5.2.2	Lastenräder
2.2	Herausforderungen	5.3	Handlungsfeld 2: Ausbau der Sendungslieferungen, die über Pick up-Points zugestellt werden
2.3	Bisherige Aktivitäten und Pilotprojekte	5.4	Handlungsfeld 3: Reduktion der Anzahl der KEP-Lieferfahrzeuge (Kfz) auf der Letzten Meile – bei gleichzeitiger Umstellung auf emissionsfreie Antriebe
3.	Letzte Meile: Hamburgs Ziele 2030	5.4.1	Flottenelektrifizierung
4.	Strategie für die Letzte Meile	5.4.2	Digitale städtische Plattform
5.	Strategische Initiativen	5.5	Handlungsfeld 4: Verringerung der Verkehrsbelastung durch den KEP-Lieferverkehr auf der Letzten Meile
5.1	Übergeordnete Initiativen	6.	Roadmap zur Maßnahmenumsetzung
5.1.1	Strategische Partnerschaften mit Unternehmen der Privatwirtschaft	7.	Petium
5.1.2	Integration der urbanen Logistik in die Quartiersplanung		
5.1.3	Urbane Flächenkoordination		
5.1.4	Reallabore und Innovationsförderung		
5.1.5	Regulatorische Maßnahmen		

1. **Anlass**

Der Hamburger Senat hat 2019 mit der Ersten Fortschreibung des Klimaplanes der Freien und Hansestadt Hamburg und dem Klimaschutzgesetz (beides siehe Drs 21/19200) zwei entscheidende Weichen gestellt, um die Klimaziele Hamburgs zu erreichen. Bis 2030 soll der CO₂-Ausstoß

im Vergleich zu 1990 um 55 Prozent sinken, bis 2050 sollen die CO₂-Emissionen Hamburgs um mind. 95 Prozent gesenkt werden, um somit Klimaneutralität zu erreichen. Hamburg orientiert sich dabei insbesondere für das Jahr 2030 an den bisherigen Klimazielen des Bundes, siehe Klimaschutzplan 2050 (November 2016) und Klimaschutzprogramm 2030 (Oktober 2019).

Der Klimaplan des Hamburger Senats beschreibt die Verantwortung und die jeweiligen CO₂-Minde-rungsziele in den Sektoren „Verkehr“, „Private Haushalte“, „Gewerbe, Dienstleistung, Handel“ und „Industrie“. Das Hamburger Klimaschutzge-setz schafft hierfür einen verbindlichen rechtli-chen Rahmen.

Es ist Ziel des Senats, die durch Verkehr verur-sachten Emissionen zu senken. Gerade in den Kernstädten ist es dabei nicht nur von Bedeutung, den Ausstoß von CO₂ sukzessive zu verringern, sondern auch Luftschadstoffe (wie z. B. Stickoxide und Feinstaub) sowie Lärmbelastungen zu mini-mieren. Dazu ist es notwendig, die bestehenden bundesweiten Instrumente der Regulierung so weiter zu entwickeln, dass wirksame Steuerungseffekte auch im Verkehrssektor eintreten. Hierzu soll laut Koalitionsvertrag des Bundes für die 19. Legislaturperiode u. a. der bestehende Ordnungs-rahmen so geändert werden, dass Länder, Städte und Kommunen in die Lage versetzt werden, verbindliche Vorgaben und Emissionsgrenzwerte u. a. für Kurier-, Express- und Paket-Fahrzeuge (KEP-Fahrzeuge) zu erlassen. Hamburg unter-stützt diesen Ansatz und wird ihn mit Engage-ment weiterverfolgen.

CO₂- und Luftschadstoffemissionen werden maß-geblich durch den Einsatz von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben reduziert. Allerdings bie-ten sich gerade im Bereich der urbanen Logistik weitere Lösungen jenseits technischer Antriebs-konzepte an, um den öffentlichen Raum von Ver-kehr zu entlasten, den Verkehrsfluss, die Situa-tion des Verkehrs im städtischen Bereich insge-samt und die Arbeits-, Wohn- und Aufenthalts-qualität nachhaltig zu verbessern. Dafür müssen Konzepte entwickelt werden, mit denen die Ver-kehre effizienter und mit angepassten Fahrzeug-größen abgewickelt werden können.

Diese Maxime gilt auch und gerade für den städ-tischen Wirtschafts- und hier in besonderem Maße für den urbanen Güterverkehr. Auch in Hin-blick auf den ITS-Weltkongress in diesem Jahr sind innovative Lösungen in diesem Bereich ge-fordert. Der urbane Güterverkehr umfasst den Transport von Waren und Gütern auf der Straße auf der Letzten Meile des Transport- und Logistik-prozesses. Hauptgegenstand dieser Drucksache ist der Verkehr, der im Rahmen des urbanen Gü-terverkehrs auf der Letzten Meile auf die Kurier-, Express- und Paketdienstleistungen (KEP) zu-rückzuführen ist. Anknüpfungspunkte für den weiteren Güter- und Wirtschaftsverkehr sowie das Handwerk sind in vielen Bereichen gegeben.

2. Status Quo der urbanen Logistik

2.1 Aktuelle Entwicklungen (national und in Hamburg)

In Deutschland lag das Sendungsvolumen der KEP-Verkehre im Jahr 2019 bei 3,65 Mrd. Sen-dungen. Im Vergleich zu 2018 ist damit das Sen-dungsvolumen um 3,8 Prozent gestiegen (Quelle: Bundesverbandes Paket und Expresslogistik, KEP-Studie 2020 – Analyse des Marktes in Deutschland). Bedingt durch das Konsumverhal-ten im Rahmen der Corona-Pandemie wuchs das Sendungsvolumen in 2020 im Vergleich zu 2019 um 400 Mio. auf mehr als 4 Mrd. Sendungen an, mit deutlichem Schwerpunkt auf dem Business-to-Consumer (B2C)-Anteil (56 Prozent). Das Wachs-tum 2020 ist damit mehr als doppelt so groß wie in den Vorjahren. Bis 2025 wird daher allein bei kon-servativer Betrachtung mit einem Wachstum des Sendungsvolumens auf rund. 5,7 Mrd. Sendun-gen gerechnet (Quelle: BIEK 2021).

Mit rd. 1,9 Mio. Einwohner stellt Hamburg 2,2 Pro-zent der deutschen Bevölkerung auf einer Fläche von 800 qkm (0,2 Prozent der Fläche Deutsch-lands). Neben der im Vergleich zum Bundes-durchschnitt hohen Bevölkerungsdichte weist Hamburg eine hohe Einzelhandels- und Wert-schöpfungsdichte auf. Der Einzelhandelsumsatz in Hamburg entspricht 2,8 Prozent des deutschen Einzelhandelsumsatzes, der Wertschöpfungsan-teil liegt sogar bei 3,6 Prozent. Die Kaufkraft pro Kopf ist in Hamburg um 11,5 Prozent höher als im Bundesdurchschnitt. Entsprechend ist Hamburg eine „KEP-affine Stadt“. Gemessen an der Bevöl-kerung und der Fläche, ist das Sendungsvolumen der Kurier-, Express- und Paketdienste hoch: Im Jahr 2017 lag das Sendungsvolumen bei 95 Mio. Sendungen (Anfang 2020 bereits 100 Mio. Sen-dungen), davon gingen 46 Prozent an private Haushalte (X2C = Business/Consumer-to-Con-sumer) und 54 Prozent an Wirtschaftsbetriebe und sonst. Institutionen (Einzelhandel, Industrie, Dienstleister, Behörden, etc.; X2B = Business/Consumer-to-Business). Der Anteil des KEP-Ver-kehrs am innerstädtischen Verkehr wird in Ham-burg auf bis zu 10 Prozent geschätzt.

2.2 Herausforderungen

Für die Zukunft bestehen vor allem für den KEP-Markt hohe Wachstumserwartungen. Bis 2030 wird das Sendungs-Aufkommen laut Studie in Hamburg um 71 Prozent auf dann 163 Mio. Sen-dungen ansteigen. Treiber werden die haupt-sächlich durch den Online-Handel ausgelösten B2C-Sendungen sein. Diese werden um 93 Pro-zent steigen, während die B2B-Sendungen um 52 Prozent ansteigen, so dass laut Studie in Summe

mit einem Anstieg von 71 Prozent zu rechnen ist (Quelle: Prognos AG/KE Consult/ILS Dortmund, „Gesamtstädtisches Konzept Letzte Meile“, 2020). Damit wird auch der Anteil der KEP-Verkehre an den urbanen Güterverkehren weiter ansteigen. Auch wenn der Anteil des KEP-Verkehrs an den städtischen Wirtschaftsverkehren mit bis zu 10 Prozent bislang eher gering erscheint, sind mit ihm auf Grund der vielen Liefervorgänge und der damit verbundenen Stopps ein verhältnismäßig hoher CO₂-, NOx- und Feinstaub-Ausstoß sowie verkehrliche und infrastrukturelle Belastungen verbunden. In einer Untersuchung für Köln (KE-CONSULT, Die Ladezone im Blickpunkt, 2018) wurde festgestellt, dass etwa 8.500 Lkw (> 3,5 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht, General Cargo) täglich unterwegs sind. Dem stehen etwa 1.000 KEP-Fahrzeuge pro Tag gegenüber. Das Verhältnis kehrt sich jedoch um, wenn die Stopps betrachtet werden. In Köln stoppen die 8.500 Lkw insgesamt 50.000 Mal, die 1.000 KEP-Fahrzeuge jedoch 80.000 Mal pro Tag. Diese Relationen dürften auf andere Städte übertragbar sein, so dass der KEP-Verkehr auch in Hamburg ein kleines Segment der Fahrzeugmengen darstellen dürfte, welches jedoch für eine hohe Anzahl von Stopps verantwortlich ist. Das häufige Anfahren erhöht den Treibstoffverbrauch und damit den CO₂-Ausstoß sowie die Belastung durch Stickoxide und Feinstaub. Zudem finden die Stopps häufig in der zweiten Reihe statt, wodurch der Verkehrsfluss teilweise erheblich beeinträchtigt wird und eine Gefährdung für weitere Verkehrsteilnehmer entstehen kann.

2.3 Bisherige Aktivitäten und Pilotprojekte

Der Senat hat bereits verschiedene Ziele mit Blick auf den urbanen Güterverkehr formuliert. Neben ökologischen Zielen (Emissionen) werden sowohl stadtplanerische Motive (Verkehrsbelastung reduzieren, Falschparken verhindern, Aufenthaltsqualität erhöhen) als auch Effizienzziele verfolgt (Güter- und Wirtschaftsverkehre effizient, störungsfrei und verlässlich abwickeln). In weiteren strategischen Dokumenten (z. B. Mobilität in Hamburg [Drucksache 21/7748], gesamtstädtische Entwicklungskonzepte) werden die wachsenden Herausforderungen durch den urbanen Güterverkehr im Kontext des gesamten Wirtschaftsverkehrs adressiert. Im Luftreinhalteplan (Drucksache 2017/01776), im Green City Plan sowie im Lärmaktionsplan (Drucksache 20/3884) wird der urbane Güterverkehr gesondert thematisiert. Auch in der Radverkehrsstrategie (Drucksache 18/7662) und im Innenstadtkonzept finden sich klare Bezüge und Aussagen.

Die Bezirke berücksichtigen das Thema der urbanen Güterverkehre ebenfalls. So werden teilweise sehr innovative Ansätze verfolgt, die insbesondere bei der Entwicklung neuer Quartiere oder bei größeren Umnutzungen einfließen. Diese konzeptionellen Überlegungen reichen von intelligentem Lieferzonenmanagement (Eimsbüttel) über die Einrichtung von „Logistic Labs“ (Nord) als Infrastrukturbaukasten zur Bündelung verschiedener Logistikstrategien (wie Pick-up-Points, Micro Hubs etc.) sowie lokaler Mobilitätsangebote bis hin zur Integration von intelligenten Zustellprozessen bei Wohnungsbauvorhaben (Bergedorf). Auch in den Einzelhandels- bzw. Nahversorgungskonzepten einiger Bezirke finden sich Bezüge zur Thematik, da sich innovative Maßnahmen im Bereich der urbanen Logistik auch als förderlich für den Einzelhandel erweisen können.

Um die Herausforderungen operativ anzugehen, hat der Senat bereits erste Weichen gestellt. Auf dem Weg hin zu einer Modellregion „Smarte Letzte Meile Logistik (SMILE)“ wurden gemeinsam mit der Logistik-Initiative Hamburg (LIHH) in der 21. Legislaturperiode von 2015 bis 2020 Pilotprojekte für die Belieferung der Letzten Meile initiiert, u. a. in den Bereichen „Micro Hubs/Pick-up Points“ (Drucksache 21/13385 und 21/9857), „Autonome Zustellfahrzeuge/-roboter“ (Drucksache 21/9857) und „Beliieferung am Arbeitsplatz“ (Drucksache 21/12297). Die LIHH ist als Public-Private-Partnership eine wichtige Akteurin bei der Umsetzung der Senatsstrategie (Drucksache 18/2651 und 21/10346). Über das starke Netzwerk mit über 500 Mitgliedsunternehmen aus der Logistikwirtschaft können unter anderem Partner für die Umsetzung von Projekten gefunden werden. Neben dem Engagement bei SMILE bearbeitet die LIHH das Thema urbane Logistik unter anderem innerhalb des Arbeitskreises Logistikimmobilien, dem ITS-NMO oder in Kooperation mit mySMARTLife Bergedorf sowie in weiteren Cross-Cluster-Aktivitäten. Darüber hinaus zählt die LIHH mit eigenen europäischen und nationalen Förderprojekten wie „Sustainable urban freight transport with autonomous zero-emission vessels (AVATAR) oder Vernetzung von Transportsystemen“ (Vevotras) auf die Senatsstrategie ein.

Die Lernprozesse im Rahmen der Pilotprojekte und die positive nationale sowie internationale Resonanz haben deutlich gemacht, dass innovative Einzelprojekte wichtig für den Standort sind. Insbesondere sog. Reallabore als Testräume für Innovation und Regulierung führen dazu, dass sich junge und technologiebasierte Unternehmen am Standort ansiedeln (vgl. 5.1.4). Auch die KEP-

Dienste engagieren sich bereits an ihren jeweiligen Hamburger Depotstandorten. Die Unternehmen Deutscher Paket Dienst (DPD), GLS, Hermes und UPS nehmen seit 2018 an dem vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) geförderten und unter Leitung Hamburgs durchgeführten bundesweiten Modellvorhaben ZUKUNFT.DE teil und setzen dort Elektrotransporter der 3,2t-, 3,5t- und 4,3t-Klasse ein. Zwischen DHL und der Freien und Hansestadt Hamburg besteht bereits ein Memorandum of Understanding, das u. a. die CO₂-freie Logistik für Briefe und Pakete in Hamburg bis zum Jahr 2025 als Ziel verfolgt.

Im Rahmen der seit 2017 bestehenden Smart-City-Partnerschaft zwischen der Freien und Hansestadt Hamburg (FHH) und der Deutschen Bahn arbeiten beide Seiten zusammen an neuen digitalen Technologien und innovativen Ideen zur Verbesserung des ÖPNVs und der Bahnhöfe. Gemeinsam soll ein Beitrag zu nachhaltiger und zukunftsfähiger Mobilität geleistet und Hamburg zu einem lebenswerten und umweltfreundlichen Ort gestärkt werden. Insbesondere im Bereich der vernetzten Letzten Meile-Logistik konnte im Rahmen der urbanen Arealentwicklung neben der Entwicklung von Smart Lockern (Die Hamburg Box – die anbieterübergreifenden Abholstationen, s.a. 5.3) bereits ein erster Micro-Hub-Standort im Bahnhof Altona für quartierseitig emissionsfreie Transporte realisiert werden. Weitere Standorte sind in der Planung.

Zur ganzheitlichen Reduzierung von Emissionen und der Optimierung von Verkehrsflüssen im Sinne der Hamburger Verkehrsentwicklungsplanung müssen die verschiedenen Maßnahmen stadtweltweit ausgerollt werden und koordiniert ineinandergreifen. Um die Einzelmaßnahmen in einen ganzheitlichen Kontext zu bringen, ist im Jahr 2019 von der Behörde für Wirtschaft und Innovation (BWI) das Gutachten für ein „Gesamtstädtisches Konzept Letzte Meile (Logistik)“ beauftragt worden. Diese Drucksache baut auf den Ergebnissen des Gutachtens auf.

3. Letzte Meile: Hamburgs Ziele 2030

In Anlehnung an die Erste Fortschreibung des Klimaplanes der Freien und Hansestadt Hamburg setzt sich der Senat mit dieser Drucksache das Ziel im Kurier-, Express- und Paketdienstleister-Verkehr (KEP-Verkehr) der Stadt Hamburg – trotz deutlich steigender Sendungsmengen – gegenüber dem Vergleichsjahr 1990 im Jahr 2030 deutlich weniger CO₂ zu emittieren. Da die CO₂-Emissionen des Verkehrs 2017 ungefähr auf dem glei-

chen Stand sind wie 1990, wurde bei der Erstellung des Gutachtens „Gesamtstädtisches Konzept Letzte Meile“ auf die Emissionsmengen und Verhältnisse im Jahr 2017 Bezug genommen. Die Studie hat dabei Handlungsfelder identifiziert, welche geeignet sind, diese CO₂-Einsparungen zu erreichen – bei gleichzeitiger Erhöhung der urbanen Lebensqualität. Diese Handlungsfelder betreffen folgende Bereiche:

- die Ausstattung der KEP-Fahrzeuge mit „zero emission“-Antrieben
- die Verlagerung der Sendungen in der Feinverteilung auf Lastenräder
- die Zustellung von Sendungen an den Endkunden oder die Endkundin (X2C) über Pick up-Points
- die Erhöhung der Zustellquote und des Drop-Faktors (mehr zugestellte Sendungen pro Stopp)
- eine Optimierung des Verkehrsflusses in Bezug auf KEP-Verkehre
- eine effiziente Flächennutzung für Belange der urbanen Logistik
- Hamburg ist weiterhin eine Modellregion für innovative Lösungen im Bereich der urbanen Logistik

In dieser Drucksache werden diese Handlungsfelder zu vier übergeordneten Zielen der Freien und Hansestadt Hamburg zusammengefasst – mit denen die Verfolgung einer Roadmap zur Erreichung des Hauptziels 40 Prozent CO₂ Reduktion im Jahr 2030 gegenüber 2017 möglich sein wird.

Um die Verfolgung einer solchen Roadmap mittels einer einheitlich messbaren Größe vornehmen zu können, werden drei der vier übergeordneten Ziele quantitativ formuliert und legen als messbare Größe das jeweilige KEP-Sendungsvolumen zu Grunde. Das vierte übergeordnete Ziel stellt ein qualitatives Ziel dar, um die Aspekte zur Erhöhung der urbanen Lebensqualität widerzuspiegeln. Die Teilziele lauten im Einzelnen:

Ziel 1: Mindestens 25 Prozent der Gesamt-KEP-Sendungen erfolgen 2030 auf der Letzten Meile ausgehend von Micro Hubs durch alternative Transportmöglichkeiten wie z. B. Lastenräder.

Ziel 2: Mindestens 30 Prozent der (B2C)-KEP-Sendungen werden 2030 über Pick-Up Points zugestellt.

Ziel 3: Maximal 45 Prozent der Gesamt-KEP-Sendungen erfolgen 2030 auf der Letzten Meile mit KEP-Lieferfahrzeugen (Kfz) – Mindestens 95 Pro-

zent dieser Lieferungen erfolgen mittels lokal emissionsfreier Fahrzeuge.

Ziel 4: Die Verkehrsbelastung durch den KEP-Lieferverkehr ist so gering wie möglich.



Abbildung 1. Klimaziele 2030 der Freien und Hansestadt Hamburg für die Letzte Meile

Im Rahmen des Gutachtens „Gesamtstädtisches Konzept Letzte Meile“ aus dem Jahr 2019 wurde eine ökologische Potentialanalyse durchgeführt, die – bei Erreichen der oben genannten Teilziele und unter Annahme des damals im Klimaschutzplan der Bundesregierung geltenden CO₂-Einsparziels für den Energiesektor – von einer CO₂-Reduktion um 40 Prozent bis 2030 im urbanen KEP-Verkehr ausgeht. Teilziel 3 sieht bereits die beinahe vollständige Umstellung von KEP-Fahrzeugen auf emissionsfreie Antriebsarten vor, so dass eine zusätzliche CO₂-Einsparung im Wesentlichen durch einen höheren als im Gutachten prognostizierten Anteil erneuerbarer Energien im deutschen Strommix erreicht werden kann. Umgekehrt bedeutet dies jedoch, dass das Einsparziel für den urbanen KEP-Lieferverkehr nicht erreicht werden kann, wenn der Ausbau Erneuerbarer Energien hinter den gesteckten Zielen zurück bleibt.

Eine erfolgreiche Umstellung der KEP-Flotte auf (lokal) emissionsfreie Antriebsarten zu 95 Prozent und bis 2030, d.h. das Erreichen von Teilziel 3, setzt überdies voraus, dass Maßnahmen der FHH bundespolitisch hinreichend flankiert werden. Damit diese ambitionierte Zielmarke erreicht werden kann, müssen zwingend die richtigen Preissignale gesetzt werden, etwa durch eine hinreichend hohe CO₂-Besteuerung oder die Subventi-

onierung emissionsfreier Fahrzeuge. Erst wenn KEP-Unternehmen und ihre Subunternehmer davon ausgehen können, dass der Einsatz emissionsfreier Fahrzeuge auch betriebswirtschaftlich zu bevorzugen ist, erscheint eine annähernd vollständige (lokale) Emissionsfreiheit der KEP-Flotte bis 2030 realistisch.

Um diese insgesamt ambitionierten Ziele einer CO₂-Reduktion um 40 Prozent gegenüber 2017 erreichen zu können, ist auf Seiten der FHH die Umsetzung einer ganzheitlichen Strategie notwendig, die im Folgenden dargestellt wird.

4. Strategie für die Letzte Meile

Die Strategie Hamburgs für die Letzte Meile verfolgt das Ziel im Kurier-, Express- und Paketdienstleister-Verkehr (KEP-Verkehr) im Jahr 2030 mindestens 40 Prozent weniger CO₂ zu emittieren als 2017. Dies bedeutet eine Verringerung des CO₂-Emissionswertes im KEP-Verkehr von rd. 5.700 t im Jahr 2017 auf nur noch rd. 3.500 t im Jahr 2030. Dieses Ziel stellt einen wesentlichen Beitrag zum Klimaplan der Freien und Hansestadt Hamburg dar. Zudem soll über die Reduktion der darüber hinausgehenden Emission (NOx, Feinstaub) des KEP-Verkehrs die Lebensqualität in Hamburg im Sinne eines lebenswerten, verkehrarmen urbanen Umfeldes weiter verbessert werden.

Um diese Ziele zu erreichen und gleichzeitig den Logistikstandort Hamburg weiter zu stärken, setzt die Strategie für die Letzte Meile auf den Ansatz der Kooperation mit den handelnden Logistikunternehmen. Vereinbarungen (Memoranda of Understanding (MoUs)) zur Zielerreichung spielen hierbei eine wichtige Rolle (s. 5.1.1). Grundlage für eine erfolgreiche Kooperationen ist dabei der Ausbau und die Stärkung des Netzwerkes zwischen den öffentlichen Institutionen der Freien und Hansestadt Hamburg und den Logistikunternehmen sowie die Etablierung einer stadtweiten Koordinierung aller Aktivitäten zur Erreichung der Ziele unter Einbindung des lokalen Einzelhandels insbesondere kleinerer, inhabergeführter Geschäften zur Stärkung und Belebung der Einzelhandelsstandorte. Regulierungsmaßnahmen und Initiativen zur Anpassung des Rechtsrahmens ergänzen diese Ansätze dort, wo die Umsetzung der gesteckten Ziele ohne regulatorische Anreize

und Vorgaben nicht erreichbar sein wird (s. 5.1.5). Die Umsetzung konkreter Testräume für Innovation und Regulierung (Reallabore) unterstützt diese Vorgehensweise, indem unter realen Bedingungen Erfahrungen mit strategischen Innovation gesammelt und Ansätze für die Anpassung des bestehenden Rechts- und Regulierungsrahmens aufgezeigt werden. Die Umsetzung der Strategie soll dabei in enger Verzahnung mit der kontinuierlichen Verkehrsentwicklungsplanung verlaufen, da vielfach Wechselwirkungen zwischen einzelnen Handlungsfeldern bestehen (z.B. ruhender Verkehr, Ladezonen, Nutzung und Förderung von Lastenrädern, Flächenbedarfe).

Mit diesen Kernelementen und Grundsätzen wird die Erreichung der Klimaziele und der damit verbundenen übergeordneten Teilziele (s. Abbildung 1: Klimaziele 2030 der Freien und Hansestadt Hamburg für die Letzte Meile) mittels folgender Roadmap angestrebt:

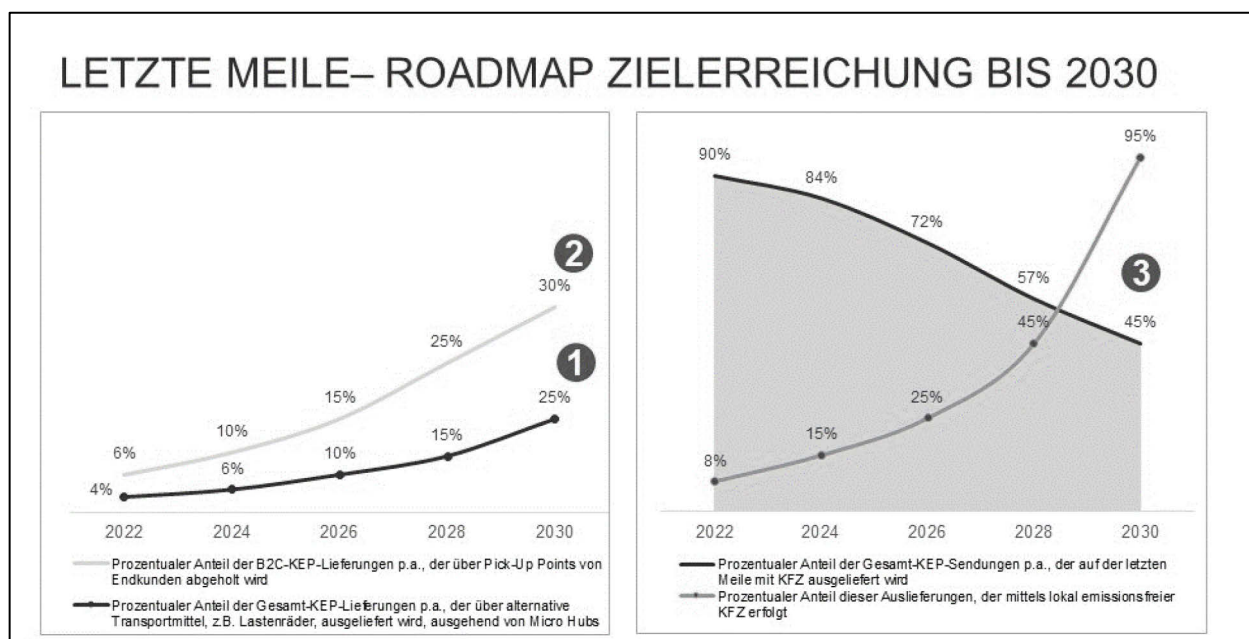


Abbildung 2. Letzte Meile – Roadmap zur Zielerreichung 2022 bis 2030

Die Umsetzung der Roadmap erfolgt entlang der sich aus den Teilzielen ergebenden Handlungsfelder. Die damit verbundenen strategischen Initiativen sind im folgenden Abschnitt dargestellt. Als besonders sinnvolle strategische Initiativen werden solche angesehen, die sehr wirksam zur unmittelbaren Umsetzung der Roadmap beitragen und/oder einen hohen inhaltlichen Innovationsgrad aufweisen sowie wichtige Grundlagen für weitere Initiativen zur Zielerreichung schaffen.

Hamburg setzt dabei auf eine enge Kooperation mit den beteiligten Logistikunternehmen, begleitet durch regulatorische Maßnahmen sowie strategische Initiativen und Projekte.

Zur Überprüfung der Strategie wird für das Jahr 2025 eine Evaluierung der „Strategie Letzte Meile“ vorgesehen, die den Umsetzungsstand der Strategie prüft und konkrete nächste Schritte beschreibt.

5. Strategische Initiativen

Im Folgenden werden die strategischen Initiativen zur Umsetzung der Roadmap vorgestellt, gegliedert in übergeordnete Initiativen, die auf alle vier Ziele einzahlen, sowie in Initiativen, die in den jeweiligen Handlungsfeldern dediziert wirksam werden.

Im weiteren zeitlichen Verlauf sollen zusätzliche Initiativen in Kooperation mit den Logistikunternehmen, der LIHH sowie dem Digital Hub Logistics ins Leben gerufen werden, die zum Zeitpunkt dieser Drucksache noch nicht feststehen, sich aber zur Verfolgung der Roadmap als nötig erweisen werden.

5.1 Übergeordnete Initiativen

5.1.1 Strategische Partnerschaften mit Unternehmen der Privatwirtschaft

Die bisher initiierten Projekte haben gezeigt, dass zur Erreichung der jeweiligen Ziele eine gemeinsame Ausrichtung zwischen öffentlicher Hand und Privatwirtschaft Grundvoraussetzung ist. Dies gilt umso mehr für eine komplexe Gesamtstrategie. Keine der zur Zielerreichung benötigten Maßnahmen lässt sich ohne das Zusammenspiel dieser Partner erfolgreich umsetzen. Deswegen sollen bereits zu Beginn der Strategieumsetzung strategische Vereinbarungen (MoUs) mit den fünf großen KEP-Dienstleistern (DHL, DPD, GLS, Hermes, UPS), den größten Kurierbetrieben sowie bedeutenden Online-Händlern mit eigener Auslieferung unterzeichnet bzw. erneuert werden. Diese Vereinbarungen dienen dazu, ein gemeinsames Verständnis und mehr Verbindlichkeit auf beiden Seiten zu schaffen, um anhand der geplanten Roadmap eine emissionsarme und flächeneffiziente Belieferung im Sinne des Senatsziels sicherzustellen.

Zur Unterstützung dieses engen Austauschs soll im Umfeld der für Wirtschaft zuständigen Behörde die Funktion eines zentralen und sichtbaren Ansprechpartners geschaffen werden. Ziel ist es, allen beteiligten Akteuren der Wirtschaft, der Hamburger Behörden und der Hamburger Bezirke eine schnelle und einfache Kommunikation zu ermöglichen sowie Unternehmen bei der Entfaltung von Aktivitäten maßgeblich zu unterstützen.

5.1.2 Integration der urbanen Logistik in die Quartiersplanung

Die urbane Logistik ist, bedingt durch das rasante Wachstum des Onlinehandels, in den letzten Jahren deutlich mehr in den Blickpunkt der Stadtentwicklung gerückt. Anforderungen der urbanen

Logistik werden bei der Entwicklung von größeren Neubauquartieren in Hamburg von Beginn an berücksichtigt, wie aktuell das Beispiel der Entwicklung des Kleinen Grasbrook zeigt. Über Vereinbarungen sollen Vorgaben an Investoren gemacht werden, um Lösungen aus dem Bereich der urbanen Logistik (z.B. Micro Hubs, Paketboxen etc.) in ihre Vorhaben zu integrieren.

Zusätzlich wird das Thema auch bei der Umgestaltung bestehender Quartiere beachtet. Aktivitäten im Bereich der urbanen Logistik können durch das Einsetzen eines Quartiers- oder Citymanagements, die Förderung privater Initiativen auf freiwilliger oder gesetzlicher Basis (z. B. Business Improvement Districts [BID]) oder die Vermietung städtischer Gewerbeflächen nach Konzeptvergabe unterstützt werden. Für anbieterübergreifende Lösungen kann der Ankauf von Flächen und das Schaffen von Angeboten, wie z.B. die „Hamburg Box“ der Hochbahn/Deutschen Bahn ein Weg sein, notwendige Infrastruktur vorzugsweise auf Privatflächen (z. B. Parkhäuser oder Ladengeschäfte) einzurichten. Um zu vermeiden, dass der öffentliche Raum durch Paketstationen, Micro Hubs, Pick-up-Points etc. überladen wird, sollten bei den jeweiligen Quartiersentwicklungen integrierte Lösungen angestrebt werden, die derartige Einrichtungen bevorzugt auf privaten Flächen wie z. B. in Tiefgaragen oder integriert in anderen Baulichkeiten vorsehen. Bei der Umsetzung von autoarmen Wohnquartieren mit Quartiersparkhäusern sollen notwendige Infrastrukturen zum Aufladen von Elektrofahrzeugen, Sharing-Modelle sowie innovative Logistikkonzepte vorzugsweise kombiniert implementiert werden. Weitere Möglichkeiten und planerische Gestaltungsspielräume werden von der für Stadtplanung zuständigen Behörde federführend geprüft.

5.1.3 Urbane Flächenkoordination

Bei der Umsetzung der Roadmap und der Schaffung der benötigten Infrastruktur (v.a. Micro Hubs und Pick-up-Points) ist neben der Erfüllung der Gestaltungsanforderungen zunächst die Identifizierung von dafür geeigneten Flächen (z. B. freie Grundstücken, Bestandsimmobilien, öffentlicher Raum) ein zentraler Erfolgsfaktor. Gleichzeitig stellt die mangelnde Flächenverfügbarkeit in einem dicht besiedelten Raum wie Hamburg eine erhebliche Herausforderung dar. Die KEP-Dienste benötigen für die Umstellung ihrer Konzepte Flächen, über die sie nicht selbst verfügen. Dabei kann es sich sowohl um Flächen in privatem (prioritär) als auch in öffentlichem Besitz (Allgemeines Grundvermögen) handeln. Die KEP-

Dienste haben im Regelfall kaum Kenntnis darüber, welche Flächen potenziell zur Verfügung stehen. Darüber hinaus wären viele private Flächenbesitzer bereit, auch logistische Prozesse auf ihren Flächen zu integrieren, ihnen fehlt aber in der Regel das Wissen zu den Anforderungen der KEP-Branche. Aus diesem Grund können Flächenangebot und -nachfrage gerade im privaten Bereich bislang nur unzureichend miteinander verknüpft werden. Die Hamburger Datenbank für private Gewerbeimmobilien (HDB) der Hamburg Invest Wirtschaftsförderungsgesellschaft mbH (HIW) ist hierbei aktuell die erste Anlaufstelle. Bei den öffentlichen Flächen verfügen insbesondere die Bezirksämter, die grundsätzlich Koordination und Entscheidungsfindung bezüglich einzelner Flächen verantworten, über einen Überblick zu den potentiell nutzbaren Flächen der öffentlichen Hand. Vor diesem Hintergrund hat die für Wirtschaft zuständige Behörde im Jahr 2019 das Gutachten „Micro Hub-Standorte in Hamburg – Machbarkeitsstudie und Standortresearch“ initiiert, welches im Auftrag der HIW durch die Hanseatic Transport Consultancy (HTC) und THERON Advisory erarbeitet wurde. Die entsprechenden Flächen wurden in die HDB der HIW übertragen. Die Datenbank soll weiter ausgebaut und durch eine Bestandsaufnahme bei den Landesbetrieben erweitert werden, um auch deren nutzbare Flächen möglichst vollständig mit zu erfassen. Die entsprechenden Abfragen müssen mindestens jährlich wiederholt werden, um einen aktuellen Stand der Datenbank zu erhalten. Weiterhin muss der Bestand verfügbarer privater Flächen weiter kontinuierlich erfasst und integriert werden. Dies soll zukünftig in der BWI in enger Absprache mit den Bezirksämtern erfolgen, um diese zu entlasten und als erste Ansprechstation für die KEP-Dienstleister den Weg zu den verantwortlichen Stellen weisen zu können. So soll gemeinsam mit der HIW die Informationen der Bezirksämter und Landesbetriebe zusammengetragen bzw. komplettiert, aufbereitet und in die bestehende Immobiliendatenbank integriert werden. Damit soll zu einer optimierten und effizienten Flächennutzung beigetragen werden.

5.1.4 Reallabore und Innovationsförderung

In Hamburg werden bereits im Rahmen von sog. Reallaboren innovative Technologien wie autonome Zustellroboter, vollautomatisierten Shuttlebusse oder auch Smarte Liefer- und Ladezonen (s. 5.5) erprobt. Reallabore im Sinne der Definition des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie (BMWi, s. „Freiräume für Innovationen – Das Handbuch für Reallabore“) als Testräume für Innovation und Regulierung dienen dazu, unter

realen Bedingungen Erfahrungen mit digitalen Innovationen zu sammeln. In zeitlich und räumlich begrenzten Experimentierräumen sollen Technologien und Geschäftsmodelle getestet werden, die mit dem bestehenden Rechts- und Regulierungsrahmen nur bedingt vereinbar sind. Es geht darum, Chancen und Risiken dieser Innovationen erkennen und abwägen zu können. Reallabore sind ein besonders wichtiger Standortfaktor für Technologieunternehmen und -Startups, die ihre Produkte im realen Umfeld ausprobieren müssen. Gerade in Bezug auf den deutschen ITS-Weltkongress 2021 sollen in Hamburg innovative Mobilitäts- aber auch Logistikkösungen präsentiert werden.

Es muss sichergestellt werden, dass Hamburg Reallabore fachlich begleitet und selbst in Auftrag geben kann, um das Innovationspotenzial am Standort zu heben. Dafür muss der rechtliche Rahmen so umsetzbar sein, dass vielversprechende technische Innovationen wie Roboter und autonome Zustellfahrzeuge im Realbetrieb erprobt werden können. Es geht dabei nicht nur um die Erprobung digitaler Innovationen unter realen Bedingungen, sondern auch um einen Erkenntnisgewinn für mögliche künftige Regulierungen. Bei der Umsetzung derartiger Verkehrsversuche ist eine frühzeitige Einbeziehung der Straßenverkehrsbehörden der Polizei erforderlich, um die Planungsphasen konstruktiv begleiten zu können und z. B. erforderliche Änderungen von Signalprogrammen von Lichtzeichenanlagen usw. zu beauftragen.

Machbarkeitsstudien, in denen nachgewiesen wird, ob bestimmte innovative Ansätze in Hamburg funktionieren können, ergänzen die praktisch ausgelegten Reallabore. Die im Frühjahr dieses Jahres in Auftrag gegebene Machbarkeitsstudie „Water Cargo Barge (WaCaBa)“, die die Möglichkeiten für Warentransporte auf Hamburgs Wasserwegen für Zwecke der urbanen Logistik eruiert, ist hier als aktuelles Beispiel zu nennen: Hamburg bietet mit seiner Vielzahl von Wasserwegen und Kanälen, über die große Teile des Stadtgebiets erreicht werden, grundsätzlich Potential, um Straßeninfrastruktur und Umwelt entlasten zu können. Mit einer verstärkten Nutzung der innerstädtischen Wasserwege für logistische Zwecke könnte nicht nur das Verkehrsvolumen innerhalb der Stadt besser verteilt, sondern auch ein Beitrag zur Erreichung von Umweltzielen geleistet werden. Mit der Machbarkeitsstudie, die in Abstimmung mit der BUKEA als Aufsichtsbehörde für die „Schiffbaren Gewässer“ erstellt wird, sollen innerhalb des Stadtgebiets geeignete Einsatzgebiete identifiziert werden, die eine at-

traktive Alternative zum etablierten Verkehrsträger Straße darstellen. Daran anknüpfend sollen im Rahmen der Machbarkeitsstudie die technischen und regulatorischen Fragestellungen beantwortet werden, die sich bei urbanen Wassertransporten stellen. Auf Grundlage der Studienergebnisse werden im Weiteren Anknüpfungspunkte für die Realisierungen möglicher Pilotprojekte eruiert. Zur Realisierung der Studie wurden im Rahmen des Klimaplanes Mittel in Höhe von 39 Tsd. Euro zur Verfügung gestellt. Weitere Mittel in Höhe von rd. 145 Tsd. Euro stehen aus dem Bundesförderprogramm „städtische Logistik“ zur Verfügung. Für die Realisierung zukünftiger Testfelder/Reallabore zur Erprobung innovativer emissionsarmer Zustellkonzepte sollen auch weiterhin entsprechende Förderprogramme auf Bundes- und EU-Ebene genutzt werden. Ein Projekt, welches auf den Ergebnissen der genannten Studie aufbauen soll, befindet sich zurzeit im Rahmen des Horizon-CL5-2021-Programmes der EU in der Antragsvorbereitung.

5.1.5 Regulatorische Maßnahmen

Darüber hinaus werden regulatorische Eingriffe mit verbindlichen Vorgaben und Emissionsgrenzwerten dort eingesetzt, wo es zur Erreichung der Reduktion der Emissionen notwendig sein wird. Sofern hierfür Anpassungen des Bundesrechts erforderlich sind, setzt sich der Senat für entsprechende Rechtsänderungen ein. Bei der Verhängung von Restriktionen ist zwingend darauf zu achten, dass diese dem Handlungsdruck in den Quartieren angemessen sind und sie so gestaltet werden, dass ihre Lenkungswirkung hin zu schonenderen Lieferkonzepten unmittelbar erkennbar ist.

Zu denkbaren regulatorischen Maßnahmen gehören u. a.: die Verpflichtung zu einer KEP-dienstleisterübergreifenden Disposition und Auslieferung, die Privilegierung von emissionsfreien KEP-Fahrzeugen und Lastenfahrrädern in verkehrsbeschränkten Bereichen sowie die exklusive Ausweisung von Be- und Entladezonen für emissionsfreie Fahrzeuge.

5.2 Handlungsfeld 1: Ausbau der Sendungslieferungen mittels Micro Hubs und alternativer Transportmittel wie z. B. Lastenräder

5.2.1 Micro Hubs

Bis zum Jahr 2035 wäre es laut der genannten Studie zielführend, in Hamburg ein funktionales Netz an Micro Hubs zu etablieren, um eine Belieferung der dafür geeigneten Quartierstypen mit Lastenrädern und weiteren nachhaltigen Transportalternativen gewährleisten zu können. Integ-

rierte Lösungen auf privaten Flächen sollten für die Einrichtung von Micro Hubs der Regelfall sein. Städtische Flächen sollten möglichst nur für solche Einrichtungen bereitgestellt werden, die durch mehrere KEP-Anbieter gemeinsam genutzt werden. Idealerweise findet zusätzlich eine geografische Bündelung mit weiteren Mobilitätsangeboten wie bspw. Fahrrad- oder Carsharing-Stationen (Mobility Hubs) statt. Für die Inanspruchnahme öffentlicher Räume sollten klare Rahmenbedingungen definiert werden. Damit keine verdeckte Subventionierung der privatwirtschaftlichen Dienstleister erfolgt und eine entsprechende Lenkungsfunktion entsteht, sollte sich eine Nutzungsgebühr für den öffentlichen Raum auf dem Niveau der Kosten bei einer Nutzung in den umliegenden Gebäuden befinden. Dabei soll geprüft werden, inwiefern die entsprechenden Regelungen und Anpassungen durch Änderung des Hamburgischen Wegesetzes und der Gebührenordnung für die Verwaltung und Benutzung der öffentlichen Wege, Grün- und Erholungsanlagen geschaffen werden können. In der Identifizierung geeigneter und verfügbarer Flächen liegt aber auch eine der größten Herausforderungen: Innerstädtische Flächen sind rar und insbesondere der öffentliche Raum unterliegt vielfältiger Nutzungsrivalitäten. Um tatsächlich konkrete Standorte aktiv in Richtung Unternehmen vermarkten zu können, müssen alle bekannten Arten von Flächen (baulich integriert oder Freiflächen, private oder öffentliche Halter) einbezogen werden. Hierzu ist es notwendig, auch zukünftig intensiv daran zu arbeiten, derartige Flächen zu identifizieren und bereitzustellen (s. 5.1.3). Für den Anschub konkreter Projekte bieten sich mögliche Förderprogramme der Bundesministerien an. Um die Diskussion zu möglichen Betreibermodellen (Federführung eines Nutzerunternehmens, Zusammenschlüsse mehrerer Unternehmen oder Einschalten einer neutralen Instanz) zielorientiert führen zu können, wurde im Auftrag der Hamburg Invest Wirtschaftsförderungsgesellschaft mbH (HIW) eine Studie erarbeitet, die insbesondere den Aspekt eines wirtschaftlichen Betriebes beleuchtet hat. Auf Grund der sich dabei herauskristallisierten fraglichen Eigenwirtschaftlichkeit von Micro Hubs scheint eine aktive Rolle der öffentlichen Hand mindestens in einer Ramp-Up Phase erforderlich. Darüber hinaus spielt die Identifikation und Integration von zusätzlichen Serviceangeboten eine wichtige Rolle, damit Micro Hub-Betreiber profitabel werden und durch die Funktionsausweitung zu sog. Mobility Hubs die genutzten Flächen einer Mehrfachnutzung und damit dem Prinzip der Flächensparsamkeit zugutekämen.

Die ersten Pilotprojekte zum Thema Micro Hubs mit einzelnen Unternehmen finden bereits statt. So wurde im Januar 2021 unter Leitung der Hamburger Hochbahn AG das erste gemeinsam genutzte Mikrodepot für Warenlogistik in der Burchardstraße in Betrieb genommen, ein Projekt im Rahmen des Reallabors Hamburg (RealLabHH), das auf die Initiative der „Nationalen Plattform Zukunft der Mobilität“ (NPM) der Bundesregierung zurückgeht.

Die zuständige Behörde wird auf Grundlage der Erfahrungen aus den aktuellen und zukünftigen Micro Hub-Projekten die Umsetzung weiterer Micro Hub-Standorte unterstützen. Darüber hinaus wird sie klären, in wie fern eine Vorgabe zur Nutzung einer Micro Hub-Struktur in den Rahmenvertrag der FFH für Postdienstleistungen aufgenommen werden kann. Soweit möglich sollen zudem nationale und internationale Fördermöglichkeiten für den Ausbau des Micro Hub-Netzes in Hamburg genutzt werden. Darüber hinaus wird die BWI in Abstimmung mit der BSW und den Bezirken eine Standardisierung von Micro Hub-Konzepten innerhalb der FHH entwickeln und prüfen, in welcher Konstellation bzw. innerhalb welcher Geschäftsmodelle die FHH finanziell privatwirtschaftliche Unternehmen unterstützen kann. Diese Standards sollen dabei neben Aspekten zu Bau und Betreiberschaft auch Sicherheits- und Brandschutzaspekte enthalten. Zur Realisierung konkreter Micro Hub-Projekte wurden bereits im Jahr 2020 aus Mitteln des Klimaplanes 200 Tsd. Euro bereitgestellt. Zudem wurde im Rahmen des BMWi-Förderprogramms „Städtische Logistik“ ein Antrag auf Bundesförderung in Höhe von rd. 140 Tsd. Euro für die Realisierung eines Leichtbau-Micro Hubs gestellt.

5.2.2 Lastenräder

Damit Micro Hubs eine strategische Rolle bei der emissionsarmen Sendungszustellung einnehmen können, ist insbesondere auch das Lastenrad ein zunehmend wichtiges Transportmittel für die weitere Feinverteilung. Durch den Einsatz kleinerer Fahrzeuge wie dem Lastenrad können nicht nur Emissionen gesenkt, sondern auch große Teile der Infrastrukturkonflikte aufgelöst werden. Zudem wird durch eine schnell wachsende Anzahl von Lastenrädern der Fortschritt der Aktivitäten öffentlichkeitswirksam dargestellt, was zusätzlichen Maßnahmen den nötigen Rückhalt verleihen kann.

Der Schlüsselfaktor für einen flächenhaften Einsatz von Lastenrädern besteht darin, eine ausreichende Anzahl von Micro Hubs in den dafür geeigneten Quartierstypen (prioritär Innenstadt und

Mischgebiete) zu schaffen. In Hamburg wird der Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur bereits seit 2015 konsequent vorangetrieben. Eine hohe Anzahl von Lastenrädern stellt teilweise weitere Anforderungen an die Infrastruktur: breitere Radverkehrsanlagen, Haltezonen und entsprechende Abstellinfrastruktur. Pro neu geschaffenen Micro Hub wird mit durchschnittlich ca. zehn zusätzlichen Lastenrädern gerechnet. Die bestehende Bundesförderung für Lastenräder für den fahrradgebundenen Lastenverkehr wird zudem dazu beitragen, dass die Anzahl an Lastenrädern auch unabhängig von den zu errichtenden Micro Hubs steigen wird. Für die Quartierstypen, in denen künftig eine hohe Anzahl von Lastenrädern anzunehmen ist, werden über eine Grundlagenstudie die quantitativen und qualitativen Anforderungen (elektrischer) Lastenräder an die Infrastruktur formuliert und mit den Anforderungen der KEP-Branche abgestimmt. Auf dieser Grundlage soll die Umstellung auf Lastenräder zudem in den strategischen Vereinbarungen mit den KEP-Dienstleistern thematisiert werden.

Aufbauend auf der Studie werden Ausbaubedarfe und Dimensionierung der benötigten Infrastruktur im Rahmen der Fortschreibung des Bündnisses für den Rad- und Fußverkehr der Freien und Hansestadt Hamburg sowie bei der Umsetzung berücksichtigt. In den Jahren bis 2030 sind dann Investitionen in das zukünftige Radverkehrsnetz auch unter besonderer Berücksichtigung der wachsenden Anzahl von Lastenrädern zu tätigen. Dies wird insbesondere die Dimensionierung von Radverkehrsanlagen und die Schaffung geeigneter Abstellanlagen betreffen.

Zur Finanzierung der Studie wurden 100 Tsd. Euro aus Mitteln des Klimaplanes bereitgestellt. Die Ergebnisse der Studie werden im vierten Quartal 2021 erwartet.

5.3 Handlungsfeld 2: Ausbau der Sendungslieferungen, die über Pick up-Points zugestellt werden

Pick up-Points haben eine wichtige Funktion innerhalb des Gesamtkonzepts. Mit dem Ziel, in 2030 mindestens 30 Prozent der B2C-KEP-Sendungen über Pick up-Points zuzustellen, trägt dieser Ansatz neben der Vermeidung von erfolglosen Zustellungen, der Erhöhung des Drop-Faktors, der Verkehrsvermeidung durch Bündelung der Verkehre auf konkrete Punkte statt in der Fläche auch direkt zur Verminderung der Emissionen bei – vorausgesetzt, der Endkunde oder die Endkundin holt die Lieferung ohne zusätzliche lokale Emissionserzeugung (z. B. auf dem Weg von oder zur Arbeitsstätte) ab. Daher werden konkrete Schritte zur Stärkung des Netzes dieser Inf-

rastrukturen unternommen: Kunden und Kundinnen werden diese Angebote allerdings nur dann als attraktive Alternative zur Heimbelieferung ansehen, wenn sie mit sehr kurzen Wegen erreichbar sind oder die Abholvorgänge an den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), insbesondere an den intermodalen Schnittstellen der großen Bahnhöfe wie in Altona, Barmbek usw., eingebunden werden können. In den letzten Jahren hat die KEP-Branche massiv in den Ausbau eines solchen Netzes investiert. Für Hamburg gehen aktuelle Studien davon aus, dass derzeit ein Großteil der Bevölkerung maximal 500 m bis zum nächsten Abholpunkt zumindest eines Anbieters zurücklegen muss. Zu beachten ist dabei aber, dass die KEP-Dienste heute unterschiedliche Übergabepunkte nutzen und daher eine pauschale Betrachtung des Wegs zum nächsten Pick up-Point zu kurz greift.

Ausgehend von diesem Anspruch soll mit den KEP-Diensten nach Lösungen gesucht werden, wie ein engmaschiges Netz unter Einbeziehung der bereits bestehenden Infrastrukturen aufgebaut werden kann. Die identifizierten Ausbaubedarfe sollen anschließend in städtebauliche Konzepte eingebunden und in die Arbeit der zentralen Anlaufstelle integriert werden.

Die Hamburger Hochbahn hat gemeinsam mit der Deutschen Bahn und ParcelLock sowie den Paketdienstleistern Hermes und DPD im März 2020 mit der Hamburg-Box ein erstes Pilotprojekt initiiert (SmartLocker). An bisher 21 Standorten in Hamburg können sich Kunden und Kundinnen von Onlinehändlern und Lebensmittel-Lieferanten ihre Ware an Paketboxen liefern lassen, die sich über die Stadt verteilt an wichtigen ÖPNV-Haltestellen befinden.

Ein weiterer Baustein ist die Ausweitung von Pick up-Points für Mitarbeitende in den Hamburger Liegenschaften. Durch einen Pick up-Point direkt am Arbeitsplatz wird die Erstzustellrate deutlich erhöht. Statt einzelne Pakete an viele verschiedene Heimadressen anliefern zu müssen, können die jeweiligen KEP-Dienste die Pakete gebündelt an einem Ort zustellen. Das verringert die Emissionen in der Stadt ebenso wie das Verkehrsaufkommen. In der Wirtschaftsbehörde ist ein solches System bereits 2017 erfolgreich implementiert worden. Dabei konnten bis Dezember 2020 bereits knapp 5 t CO₂ eingespart werden. Dies birgt lt. Angaben des System-Anbieters bei einem behördenweiten Rollout das Potential für eine jährliche Einsparung von rund 245 t CO₂. Der Senat wird prüfen, wieweit nach diesem Vorbild Pick up-Points in weiteren Liegenschaften der

Hamburger Verwaltung eingerichtet werden können. Darüber hinaus könnte der Service zukünftig auch in Teilbereichen um die Abholungen von Retouren erweitert werden. Für die Ausweitung eines solchen Systems wurden in 2020 bereits 10 Tsd. Euro aus Klimaplanmitteln zur Verfügung gestellt.

5.4 Handlungsfeld 3: Reduktion der Anzahl der KEP-Lieferfahrzeuge (Kfz) auf der Letzten Meile – bei gleichzeitiger Umstellung auf emissionsfreie Antriebe

5.4.1 Flottenelektrifizierung

Im Hamburgischen Klimaschutzgesetz ist landesgesetzlich das Ziel einer nachhaltigen und emissionsfreien Mobilität im Sinne der Sektorziele des Hamburger Klimaplan verankert. Erreicht werden soll dieses u. a. durch die „schrittweise Ersetzung von Fahrzeugen mit fossilen Antrieben durch klimafreundliche Antriebsformen“ (§ 29 Absatz 1 Ziffer 2 HmbKliSchG). Für die in der urbanen Logistik eingesetzten Fahrzeuge wird im Zielszenario zur Emissionsreduktion eine nahezu vollständige Umstellung auf emissionsfreie Antriebe in der Zustellung angestrebt. Dafür müssen zunehmend mit Grünstrom betriebene vollelektrische Batteriefahrzeuge, bzw. vorübergehend auch teilelektrische (Plug-In-Hybrid-) Transporter eingesetzt werden. Darüber hinaus ist darauf hinzuwirken, dass bei den KEP-Diensten in den kommenden Jahren auch Transporter der 3,5t-Klasse mit Brennstoffzellentechnologie auf der Letzten Meile zum Einsatz kommen werden, die mit „grünem“ – also regenerativ erzeugtem – Wasserstoff betrieben werden.

Innerhalb der KEP-Branche sind es vor allem die Paketdienste, die beim Einsatz solcher Fahrzeuge bereits heute schon über konkrete Praxiserfahrung als frühe Anwender neuer Technologie verfügen. Dies betrifft nicht nur den Fahrzeugeinsatz im engeren Sinne, sondern sämtliche hierauf ausgerichtete Anpassungen der betrieblichen Abläufe, der Tourenpositionen sowie die Depotertüchtigung. Darüber hinaus weisen auch die Kurier- und Expressdienste, die in hohem Maße einspurige Fahrzeuge (Fahr- und Lastenräder, Roller, etc.) betreiben, ebenfalls – sofern nicht ohnehin schon emissionsfrei unterwegs – ein hohes Potenzial für eine Elektrifizierung auf.

Betreiben KEP-Anbieter ihre Flotten selbst, können die elektrischen Fahrzeuge in der Regel problemlos nachts am Standort des Verteilenzentrums geladen werden. Die wesentlichen Herausforderungen liegen jedoch in der stark fragmentierten, aufgesplitteten Akteursstruktur im Bereich der

Kurier- und Expressdienstleistungen und in der hohen Anzahl der als Subunternehmer tätigen Vertragspartner der großen Paketdienstkonzerne. Für diese Zielgruppen wird ein effizientes Lade- und Liefermanagement, insbesondere zur Nachtzeit, dadurch erschwert, dass Fahrzeuge nachts vielfach an der jeweiligen Wohnstätte abgestellt werden. Es besteht – wie für andere gewerbliche Unternehmen auch – zwar die durchgängige Möglichkeit, dass die Unternehmen der KEP-Branche bei Bedarf auch die von der Freien und Hansestadt Hamburg über die Stromnetz Hamburg GmbH betriebene öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur im Straßenraum im Rahmen der jeweils geltenden Ladehöchststunden nutzen können. Darüber hinausgehende geeignete Ladeinfrastruktur ist dort aber in der Regel nicht installiert und kann am betreffenden Standort oftmals aus technischen und/oder rechtlichen Gründen auch nicht so installiert werden, dass sie dem Nutzenden exklusiv – und damit verlässlich – jederzeit zur Verfügung steht. Als weitere Erschwernis bei den Subunternehmen kommt hinzu, dass sie bei der Beantragung der für sie unerlässlichen staatlichen (Bundes-)Zuschüsse die damit verbundenen administrativen Anforderungen, insbesondere in Fragen der Bonität, zumeist nicht oder nur unzureichend erfüllen.

Sämtlichen Unternehmen der KEP-Branche stehen zur Elektrifizierung ihres Fuhrparks Fördermittel des Bundes zum Aufbau und Betrieb exklusiv genutzter Stromlademöglichkeiten zur Verfügung. Diese aus Anwendersicht sehr attraktiv ausgestaltete Bundesförderung gilt für KEP-Flächen an Standorten innerhalb des Stadtgebiets Hamburg, ermöglicht den KEP-Unternehmen die freie Wahl des Stromlieferanten sowie des technischen Ladepunktbetreibers, ist jedoch an bestimmte konzeptionelle Anforderungen geknüpft und wird vor Ort durch die Hamburgische Investitions- und Förderbank AÖR (IFB) administriert. In Anbetracht dieser bereits bestehenden Förderoptionen aus laufenden Projekten besteht somit für die KEP-Dienste eine hohe Dringlichkeit, ihre betriebsspezifischen Anforderungen zügig so zu konkretisieren, dass eine für sie bedarfsgerechte Ladeinfrastruktur an den gewünschten Betriebsstandorten realisiert werden kann.

Viele Unternehmen, vor allem kleinere Kurierdienste und Subunternehmer, sind mit der Förderlandschaft zum Thema E-Mobilität nicht vertraut. Hier soll gemeinsam mit den Energielotsen/Förderlotsen der Kammern, dem Bund und der IFB ein Angebot in Form von Veranstaltungen geschaffen werden, um konkrete Bedarfe zu klären

und diese mit den bestehenden Förderprogrammen in Deckung zu bringen.

Darüber hinaus kann es sinnvoll sein, öffentliche Lade- und Lieferzonen auch direkt mit E-Ladeinfrastruktur auszustatten bzw. zu verknüpfen. Um die Elektrifizierung der KEP-Flotten weiter voranzutreiben, wird die Umrüstung der Flotten ein zentraler Punkt in den Vereinbarungen mit der Privatwirtschaft sein.

5.4.2 Digitale städtische Plattform

Aus den bisherigen Untersuchungen zur KEP-Branche hat sich die Erkenntnis ergeben, dass alle KEP-Dienste ihre internen Abläufe optimieren und dadurch aus betriebswirtschaftlicher Sicht eine hohe Effizienz erreichen, das Gesamtsystem aller Anbieter aber deutlich weniger effizient funktioniert. Digitalen, anbieterübergreifenden Lösungen wie z. B. Lieferplattformen wird das Potenzial zugestanden, die Aktivitäten der einzelnen Marktakteure im Hinblick auf das Gesamtsystem zu optimieren, z. B. über Bündelungseffekte und Erhöhung des Drop-Faktors. Grundvoraussetzung dafür ist, dass eine möglichst große Anzahl von Marktteilnehmern dazu bewegt werden kann, sich in einer derartigen Lösung zu integrieren. Die technischen Lösungen sind dafür vorhanden, aber die derzeitigen Anbieter solcher Plattformen sind zu klein und verfügen nicht über ausreichende Marktmacht, um auch große Marktteilnehmer zu einer Kooperation zu bewegen. Eine übergeordnete digitale Lösung könnte auf der Grundlage bereits in Hamburg etablierter Projekte für die Belieferung der Letzten Meile (z. B. Micro Hubs, Pick-Up Points, Smarte Lade- und Lieferzonen) und deren Aufbereitung für eine Anbindung an die Urban Data Plattform einen klaren Mehrwert für KEP-Unternehmen bieten und durch einheitliche Standards und offene Systeme die Vernetzung von multimodalen Logistiklösungen weiter voran bringen. Die Freie und Hansestadt Hamburg hat deutlich bessere Voraussetzungen als neutraler Anbieter einer derartigen Lösung aufzutreten. Sie hat über die Ziele dieser Drucksache genügend Argumente, die etablierten Marktteilnehmer zumindest in Teilgebieten zu einer Kooperation zu bewegen. Dies gilt umso mehr, wenn abseits der Plattform mit Restriktionen zu rechnen ist. Da eine Umsetzung einer solchen digitalen Lösung mit erheblichen finanziellen und personellen Ressourcen verbunden ist, wird die BWI zunächst prüfen, ob die rechtlichen und wirtschaftlichen Bedingungen für die Umsetzung einer solchen Maßnahme durch die FHH gegeben sind.

5.5 Handlungsfeld 4: Verringerung der Verkehrsbelastung durch den KEP-Lieferverkehr auf der Letzten Meile

In zweiter Reihe parkende Zustellfahrzeuge behindern oftmals den Verkehrsfluss und können eine zusätzliche Gefahrenquelle darstellen. Das Projekt „Smarte Liefer- und Ladezonen“ (SmaLa) soll zur Entlastung des innerstädtischen Verkehrs und zur Verminderung von Umweltbelastungen (CO₂, NO_x und Feinstaub) beitragen, indem Suchverkehre sowie Parken in zweiter Reihe reduziert und zudem die Verkehrssicherheit erhöht werden. Ebenso soll eine Doppelnutzung der Ladezonen entstehen, um Ladezonenflächen effizienter zu nutzen: Tagsüber wird die Fläche der Ladezonen allein zum Be- und Entladen zur Verfügung gestellt und ab den frühen Abendstunden sowie über die Nacht soll die Liefer- und Ladezone als zusätzliche Parkfläche für andere Verkehrsteilnehmende wie z.B. Anwohnende dienen. Die Liefer- und Ladezonen können je nach Bedarf vorab oder von unterwegs per Applikation (App) gebucht werden, so dass die Lieferanten und KEP-Dienstleister bereits bei der Routenplanung die Ladezonen zum gewünschten Zeitraum reservieren können und damit den jetzigen Park-Such-Verkehr und das Parken in zweiter Reihe minimieren.

Im Rahmen einer Bundesförderung soll ab 2021 eine erste Anzahl derartiger Ladezonen umgesetzt werden. Das Projekt wurde bereits mit dem „Innovationspreis Reallabore“ des BMWi ausgezeichnet. Der Projektzeitraum mit Ausweitung der smarten Ladezonen endet 2023.

Ziel des Projektbetriebes ist es, zu untersuchen, ob die digital reservierbare Liefer- und Ladezonen in der Praxis zu einer signifikanten Optimierung der Verkehre beitragen können, um darauf aufbauend Empfehlungen für eine geeignete Änderung der Straßenverkehrsordnung (StVO) auszuarbeiten und anzustoßen. Sollte der Testbetrieb erfolgreich verlaufen, wird sich Hamburg über den Bundesrat für eine Änderung der StVO einsetzen.

Grundlage für die Umsetzungsplanungen zu „SmaLa“ ist eine digitale Erfassung der vorhandenen „klassischen“ Ladezonen im Pilotbezirk Hamburg-Mitte, die bis zum Oktober 2021 abgeschlossen sein wird. Anknüpfend an diese erste Erfassung ist eine digitale Erfassung sämtlicher Ladezonen in Hamburg vorgesehen mit dem Ziel, weitere Liefer- und Ladezonen im Stadtgebiet bedarfsgerecht auszuweisen.

Die Umsetzung des Projektes „SmaLa“ mit Gesamtkosten i.H.v. aktuell rd. 2.709 Tsd. Euro erfolgt mit rd. 1.060 Tsd. Euro aus dem Bundeszuschuss und mit rd. 1.649 Tsd. Euro aus dem Haushalt der FHH, davon 589 Tsd. Euro aus dem Klimaplan.

6. Roadmap zur Maßnahmenumsetzung

Bereits aktuell wurde damit begonnen, die nötigen Grundlagen und Strukturen zu schaffen, die geeignet sind, die Umsetzung der beschriebenen Maßnahmen in den identifizierten Handlungsfeldern voranzutreiben. Dazu ist eine Vielzahl einzelner Schritte notwendig, die teilweise aufeinander aufbauen und sich zu drei Zeitphasen zuordnen lassen:

ROADMAP MAßNAHMENUMSETZUNG		
<p>Ab sofort</p> <ul style="list-style-type: none"> • Strategische Partnerschaften mit der KEP-Branche • Schaffung eines zentralen städtischen Ansprechpartners für alle Belange des urbanen Lieferverkehrs • Ermittlung (Infrastruktur-)Bedarf Radlieferverkehre und Definition von Zielgrößen für Infrastrukturausbau • Erfassung und Vermittlung von Flächen für Micro Hubs/Pick-up-Points • Bestandsaufnahme Lieferzonen und Definition von Zielgrößen für deren Erweiterung • Identifizierung regulatorischer Handlungsfelder zum verstärkten Einsatz emissionsfreier Lieferfahrzeuge 	<p>Bis 2025</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ausbau Lieferzonen und Etablierung eines effizienten Lieferzonenmanagements (SmaLa) • Festlegung baulicher Standards für Micro Hubs/Pick up-Points und deren Integration in Stadtplanung und ÖPNV • Ausbau von (White-Label) Micro Hub-Standorten und (White-Label) Pick-up-Points • Umsetzung weiterer Reallabore für innovative Konzepte • Stärkung des Radverkehrs und von Nullemissionsfahrzeugen • Umsetzung regulatorischer Maßnahmen auf Landesebene • Vorlage eines Zwischenberichtes in 2025 	<p>Bis 2030</p> <ul style="list-style-type: none"> • Weiterer Ausbau von (White-Label) Micro Hub-Standorten und (White-Label) Pick-up-Points zu einem funktionalen Netz • Etablierung einer anbieterneutralen digitalen Lieferplattform

Abbildung 3. Urbane Logistik – Roadmap zur Maßnahmenumsetzung 2022 bis 2030

Parallel werden innovative Ansätze in Testfeldern und Reallaboren initiiert, unterstützt und begleitet. Ein übergreifendes behördliches Lenkungsgremium unter Federführung der BWI wird die Aufgabe übernehmen, die Umsetzung der gesamtstädtischen Strategie zu begleiten und zu überprüfen.

7. **Petition**

Der Senat beantragt, die Bürgerschaft möge von den Ausführungen dieser Drucksache Kenntnis nehmen.