

Stadt Heidelberg  
Dezernat I  
Direktion für allgemeine Verwaltung, Wirtschaft und Beschäftigung

**Entwicklungsstand im Bereich City-  
Logistik (ersetzt die DS: 638/2001)**

## Informationsvorlage

**Beschlusslauf!**  
Die Beratungsergebnisse der einzelnen  
Gremien beginnen ab der Seite 2.2 ff.

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Behandlung	Kenntnis genommen	Handzeichen
Haupt- und Finanzausschuss	30.03.2004	N	O ja O nein	
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	31.03.2004	N	O ja O nein	
Gemeinderat	22.04.2004	Ö	O ja O nein	

**Inhalt der Information:**

*Der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss, der Haupt- und Finanzausschuss sowie der Gemeinderat nehmen von der Information Kenntnis.*

**Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses vom 30.03.2004**

**Ergebnis:** Kenntnis genommen

**Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 31.03.2004**

**Ergebnis:** Kenntnis genommen

## **Sitzung des Gemeinderates vom 22.04.2004**

### Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Gemeinderates vom 22.04.2004

#### **16.1 Entwicklungsstand im Bereich City-Logistik**

OB Weber weist darauf hin, dass die in der Vorlage (Seite 3.4) angekündigte Satzungsänderung über die Benutzung des Fußgängerbereiches Altstadt mit Fahrzeugen (Sondernutzungssatzung Fußgängerbereich Altstadt) aus zeitlichen Gründen noch nicht vor der Sommerpause des Gemeinderates zur Beratung und Beschlussfassung vorgelegt werden könne.

.....  
Beate Weber

**Ergebnis:** Kenntnis genommen

Die Diskussion um das Thema City-Logistik wird in Heidelberg seit nahezu 10 Jahren geführt. Im Jahr 1995 war es erstmals als „Maßnahme zum Umweltschutz und zur Wirtschaftsförderung“ auf der Tagesordnung des Umweltausschusses. In der seinerzeitigen Informationsvorlage wurde auf die allgemeinen Vorteile und auf die Notwendigkeit eines City-Logistik-Konzeptes für Heidelberg hingewiesen, allerdings zu bedenken gegeben, dass entscheidungsrelevante Grunddaten nicht verfügbar seien. Es gab den Vorschlag, zunächst im Rahmen einer Projektgruppe, bestehend aus Vertretern der Stadt, der Wirtschaft und den Wirtschaftsverbänden, ein Konzept zu erarbeiten.

Am 28.07.1995 fand auf Einladung der Industrie- und Handelskammer Rhein-Neckar, die fortan das Projekt federführend betreute, die erste Sitzung der Projektgruppe „City-Logistik“ statt. Im Rahmen dieses Teilnehmerkreises wurde beschlossen, als ersten Schritt in Richtung eines möglichen City-Logistik-Konzeptes für Heidelberg ein Gutachten beim Geographischen Institut der Universität Heidelberg unter wissenschaftlicher Leitung von Professor Dr. Heinz Karrasch in Auftrag zu geben. Es sollte eine Befragung von Einzelhändlern und Gastronomen stattfinden. Vorarbeiten dazu waren in Form einer Dissertation vorhanden. Dieses erste Gutachten kam zu dem Ergebnis, dass im Wirtschaftsverkehr in Heidelberg ein Bündelungspotenzial vorhanden sei.

Auf dieser Informationsgrundlage wurde vom Bundesministerium für Verkehr eine Studie beim Fraunhofer-Anwendungszentrum Verkehrslogistik und Kommunikationstechnik in Erlangen-Nürnberg in Auftrag gegeben und finanziert. Mit dieser Studie sollten Gestaltungs- und Handlungsempfehlungen zur Einführung eines City-Logistik-Konzeptes in Heidelberg erarbeitet werden.

Das Ergebnis dieser Studie wurde am 08.10.1999 in einer gemeinsamen Veranstaltung des Bundesministeriums für Verkehr, des Deutschen Industrie- und Handelstages, des Deutschen Städtetages und der Stadt Heidelberg vorgestellt.

Die Gutachter kommen nach Beurteilung der durch City-Logistik prinzipiell erfassbaren Gütermengen und Lkw-Bewegungen im Wesentlichen zu dem Ergebnis, dass das mit den Zahlen von 1998/99 festgestellte Aufkommen von etwa 75 bis 85 Lkw pro Arbeitstag im „kritischen“ Altstadtbereich, d. h. etwa 160 bis 250 Lkw-Stunden im Fußgängerbereich, durch eine City-Logistik beeinflusst und verringert werden könnte. Ein zukunftsfähiges City-Logistik-Konzept für Heidelberg sollte nach Auffassung der Gutachter durch insgesamt sechs Module gebildet werden.

Im Einzelnen gaben die Gutachter folgende Gestaltungsempfehlungen:

Modul 1: Kooperative Stückgutverteilung durch Speditionen

Modul 2: Stellplatzlösung für Paketdienste

Modul 3: Inbound-Logistik im Bereich des Werksverkehrs

Modul 4: Lieferspurenkonzept

Modul 5: Integration der City-Entsorgung

Modul 6: Zusatzleistungen für den innerstädtischen Einzelhandel

Zur Umsetzung dieser Gestaltungsempfehlungen und der daraus resultierenden Handlungsvorschläge in einem „Gesamtpaket“ sahen die Gutachter die Notwendigkeit, entsprechende administrative und finanzielle Voraussetzungen zu schaffen. Dabei wurden insgesamt 200.000 bis

300.000 DM als einmalige Startaufwendungen sowie rund 100.000 DM laufende Management- und Betreuungsaufwendungen kalkuliert. Die Alternative zu einer Gesamtlösung wurde in einem schrittweisen Verwirklichen einzelner Maßnahmen aus den genannten Modulen gesehen.

Angesichts der bereits seinerzeit knappen Haushaltsmittel wurde nach Beratung in der Projektgruppe „City-Logistik“ vorgeschlagen, keine neue Organisationseinheit für den Bereich City-Logistik zu bilden, sondern in einzelnen Schritten die empfohlenen Maßnahmen zu verwirklichen, soweit möglich. Zur Strukturierung der nächsten Schritte machte das Fraunhofer-Anwendungszentrum Verkehrslogistik und Kommunikationstechnik, Erlangen-Nürnberg, im nunmehr 10. Treffen der Projektgruppe „City-Logistik“ am 07.12.1999 den Vorschlag, ein zukunftsorientiertes City-Logistik-Konzept mit vier Produktmodulen zu organisieren (Anlage).

Modul 1: Speditionssammeltouren zur Bündelung der Stückgutsendungen aus der Region durch Kooperation der Speditionen

Modul 2: Stellplatzlösung für Paketdienste im Bereich der Heidelberger Altstadt. Von dort Belieferung durch Biker und Walker.

Modul 3: Sonderdienstleistungen durch Integration von Ver- und Entsorgung sowie Heimlieferungen für Einzelhandelskunden sowie Lagerei und Logistik-Outsourcing für gewichtige Belieferungskunden in der Altstadt mit Outsourcing von Warenannahme, Lagerverwaltung und Warentransfer in die City. Spezialisierte Einzellösungen anstelle einer allgemeinen „City-Terminal-Idee“ für einzelne und konkrete Kunden. Basis für Kundenselbstabholung bzw. Heimlieferservice.

Modul 4: „Inbound-Logistik“ im Bereich eingehender Verkehre, möglichst unter Einschluss der Werksverkehre. Bündelung heterogener Anlieferungen an einzelne Empfänger bzw. Empfangsgebiete, insbesondere unter Einbeziehung der Idee eines Güterverteilzentrums.

In den Sitzungen der Projektgruppe „City-Logistik“ und im Folgenden in den Beratungen des Initiativkreises Stadtmarketing sind die in diesen Modulen angesprochenen außerordentlich komplexen Anforderungen an ein City-Logistik-Konzept wiederholt erörtert worden. Es bestand Einigkeit, mit Einzelmaßnahmen die Situation des Wirtschaftsverkehrs vor allem in der Heidelberger Altstadt zu entschärfen und zu verbessern.

Dabei wurden die folgenden Einzelmaßnahmen beraten:

#### Erweiterung der Lieferzeit

Im Fußgängerbereich Altstadt besteht eine Lieferzeit von 06:00 bis 10:00 Uhr. Eine Öffnung des Lieferzeitfensters über 10:00 Uhr hinaus und damit eine Anpassung an allgemein spätere Ladenöffnungszeiten ist bisher aus der Sicht der Stadtverwaltung unter Abwägung aller Gesichtspunkte nicht als sinnvolle Lösung angesehen worden. Zum einen besteht grundsätzlich die Schwierigkeit einer effizienten Kontrolle der Einhaltung der Lieferzeiten, zum anderen würde bei einer Verlängerung auf z. B. 11:00 Uhr der Fußgängerbereich bis in die Mittagszeit hinein mit Lieferverkehr belastet sein.

#### Speditionssammeltouren

Die kooperative Verteilung vor allem der kleinteiligen Stückgutlieferungen durch Speditionen ist ein positiver Ansatz. Die seinerzeit geführten Gespräche mit den Speditionen haben jedoch keine konkreten Möglichkeiten ergeben, die notwendige Kooperation unter den Speditionen zu organisieren.

### Stellplatzlösung für Paketdienste

Die vorgeschlagene Errichtung von Stellplätzen für Paketdienste am Rande des Fußgängerbereichs Altstadt ist eine Maßnahme, die aufgrund der in den vergangenen Jahren erheblich erweiterten Dienstleistungen durch Paketdienste noch dringlicher geworden ist als bei Abschluss des City-Logistik-Gutachtens. Hinzu kommt, dass aufgrund der neuen Rechtsstruktur des Paketdienstes der ehemaligen Bundespost die Privilegierung der Postfahrzeuge nach der Straßenverkehrsordnung entfallen ist.

Aus der Sicht der Verwaltung sind die folgenden Standorte zur Einrichtung von Stellplätzen für Paket- und Kurierdienste denkbar:

1. Akademiestraße
2. Märzgasse/Ecke Landfriedstraße
3. Universitätsplatz, südwestlicher Bereich
4. Brunnengasse
5. Fahrtgasse (Andienung DHC)

Weitere Standorte sind noch zu überprüfen.

Erste Gespräche mit den in Betracht kommenden Paket- und Kurierdiensten sind geführt. Sie sind aufzugreifen, nachdem die Neuordnung des Paketdienstes der Post durch Übertragung auf die Firma DHL abgeschlossen ist.

Die Einrichtung von Stellplätzen für Paket- und Kurierdienste ist ein möglicher und dringender Schritt zur Umsetzung des City-Logistik-Konzeptes. Die zahlreichen Stopps der Fahrzeuge dieser Dienste pro Tag in der Heidelberger Altstadt führen zu einer erheblichen Verkehrsbelastung und Gefährdung. Diese Entwicklung kann im Fußgängerbereich nur durch ein Walker-Konzept oder durch den Einsatz von Fahrrädern verhindert werden. Die hierdurch notwendigen Umstellungen könnten durch eine Zufahrtsmöglichkeit zu den Stellplätzen im Fußgängerbereich auch außerhalb der Lieferzeiten erleichtert werden.

### Sonderdienstleistungen

Die von den Gutachtern vorgeschlagenen Sonderdienstleistungen, z. B. die Integration von Ver- und Entsorgung sowie Konzepte zur Logistik-Ausgliederung für bestimmte Kunden haben sich in der Umsetzungsdiskussion als außerordentlich komplex und schwierig erwiesen. Gleiches gilt für eine Integration der Werksverkehre. Angesichts der logistischen Strukturen der großen Einzelhandelsketten ist es nahezu ausgeschlossen, Bündelungen zu erreichen. Bei dem Gedanken der Einrichtung eines Güterverkehrs-Zentrums mit weiterer Bündelungsfunktion für die Andienung der Heidelberger City ist die regionale Struktur von erheblicher Bedeutung. Die Gespräche mit den in der Region ansässigen Speditionen haben ergeben, dass ein derartiges Zentrum für Heidelberg weder als sinnvoll noch als finanzierbar angesehen wird. Diese Bündelungsfunktion wird bereits in den Zentren der Speditionen in Mannheim vorgenommen, sodass eine weitere „Bündelungseinrichtung“ speziell für Heidelberg nicht als realistisches Projekt betrachtet wird.

Ähnlich wie in allen Städten, in denen City-Logistik-Projekte durchgeführt worden sind, ist im Zuge der intensiven gutachtlichen Untersuchungen in Heidelberg die Erkenntnis gewachsen,



dass zwar gewisse Verbesserungen möglich sind, die hohen Erwartungen an neue Formen der City-Logistik sich jedoch nicht erfüllt haben.

In Heidelberg ist sicher eines der dringendsten und zu lösenden Probleme der Wirtschaftsverkehr im Fußgängerbereich Altstadt. Hier soll durch Einrichtung von Stellplätzen für Paket- und Kurierdienste eine entscheidende Abhilfe geschaffen werden. Es ist beabsichtigt, nach der nunmehr erfolgten Neustrukturierung des Paketdienstes der Deutschen Post die Abstimmung mit den Paket- und Kurierdiensten abzuschließen. Parallel dazu wird ProHeidelberg Stadtmarketing zusammen mit dem Einzelhandelsverband Nordbaden eine Befragung zum aktuellen Lieferungsbedarf der Geschäfte und Betriebe im Fußgängerbereich Altstadt durchführen. Notwendige Änderungen der Satzung über die Benutzung des Fußgängerbereichs Altstadt mit Fahrzeugen (Sondernutzungssatzung Fußgängerbereich Altstadt) sollen noch vor der Sommerpause dem Gemeinderat zur Beratung und Beschlussfassung vorgelegt werden.

gez.

**Beate Weber**

<b>Anlage</b>
 City_Logistik.pdf
City-Logistik Heidelberg Operative Umsetzung 7. Dezember 1999