

# Stadt Heidelberg

Drucksache:  
**0179/2018/BV**

Datum:  
29.05.2018

Federführung:  
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:

Betreff:

**Intelligente City-Logistik Altstadt:  
Sachstandsinformation sowie Projekt- und  
Mittelbewilligung**

## Beschlussvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Zustimmung zur Beschlussempfehlung:	Handzeichen:
Bezirksbeirat Altstadt	14.06.2018	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	04.07.2018	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Haupt- und Finanzausschuss	11.07.2018	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Gemeinderat	24.07.2018	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	

**Beschlussvorschlag der Verwaltung:**

*Die Mitglieder des Bezirksbeirats Altstadt, des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses und des Haupt- und Finanzausschusses nehmen den Antrag zum Forschungsprojekt Intelligente City-Logistik Altstadt zur Kenntnis und empfehlen dem Gemeinderat die Durchführung des Vorhabens und die Bewilligung des städtischen Eigenanteils der Projektmittel unter den genannten Voraussetzungen und unter Vorbehalt der Förderung zu beschließen.*

**Finanzielle Auswirkungen:**

Bezeichnung:	Betrag in Euro:
<b>Ausgaben:</b>	
Gesamtkosten	990.000
<b>Einnahmen</b>	
<b>Erwartete Einnahmen bei einer Förderquote von 75%:</b>	740.000
Eigenanteil der Stadt Heidelberg	250.000
<b>Finanzierung:</b>	
Erwarteter Mittelabfluss in den Jahren	
2018	30.000 €
2019	460.000 €
2020	440.000 €
2021	60.000 €
Die benötigten Mittel für das Jahr 2018 müssen aus dem Budget des Teilhaushaltes des Amtes 81 finanziert werden. Die benötigten Mittel für die Jahre 2019-2021 müssen unter der Voraussetzung der Finanzierbarkeit in den nächsten Doppelhaushalten zur Verfügung gestellt werden.	
<b>Folgekosten:</b>	
Folgekosten entstehen nur bei einer Fortführung des Betriebs über den Projektzeitraum hinaus. Die Vereinbarungen mit den Projektpartnern gelten nur für den dreijährigen Projektzeitraum. Etwaige Folgekosten für die Zeit danach sind Gegenstand neuer Verhandlungen, die erst im späteren Projektverlauf oder nach Abschluss des Projekts geführt werden können. Daher können zum gegenwärtigen Zeitpunkt keine Angaben gemacht werden.	

**Zusammenfassung der Begründung:**

Die Altstadt leidet seit vielen Jahren unter einem steigenden Aufkommen an Warenlieferungen und -transporten, die sich im Hinblick auf Verkehrssicherheit, Platzbedarf, Emissionen und Aufenthaltsqualität zunehmend negativ auswirken. Im Rahmen des Forschungsprojekts Intelligente City-Logistik Altstadt soll in einer Pilotphase die Umladung der Waren an einer oder mehreren zentralen Umlagestellen (Mikro-Depots) auf (elektrifizierte) Lastenfahrräder und anschließende Auslieferung getestet werden, um die genannten Probleme zu beseitigen, ohne Verschlechterungen in Kauf nehmen zu müssen. Bei positiver Resonanz durch Handel und Bevölkerung und

erfolgreicher Testphase des Projekts, das in Zusammenarbeit mit mehreren Universitäten und einem großen Informationstechnologieunternehmen durchgeführt wird, steht im Anschluss die Überführung des Piloten in einen Regelbetrieb an.

## **Begründung:**

In der Informationsvorlage 0020/2018/IV wurde bereits über das Projektvorhaben informiert. Nun, zum Abschluss der Antragserstellung, weiteren Verhandlungen mit den Projektpartnern und Austausch mit dem Verkehrsministerium Baden-Württemberg liegen der detaillierte Projektverlauf sowie die zu erwartenden Kosten vor. Der Projektantrag ist der Vorlage als Anlage 01 beigelegt.

### **1. Skizze Forschungsprojekt Intelligente Altstadt-Logistik**

#### **1.1. Problemlage**

Die Heidelberger Altstadt ist aufgrund ihres mittelalterlichen Straßenzuschnitts, ihres entsprechend geringen Verkehrsflächenangebots und der hohen Dichte an unterschiedlichen Nutzungen eine besondere Herausforderung für alle Verkehrsarten. In hohem Maße gilt dies für alle Arten an Logistik, die für diese Nutzungen notwendig ist. Hervorzuheben sind große Lieferfahrzeuge, die jeden Tag eine tendenziell steigende Anzahl an Paketsendungen an Privathaushalte liefern. Aber auch Einzelhändler müssen beliefert werden und Lieferungen durchführen. Die städtische Post, die Universität und weitere Einrichtungen tragen ebenfalls zum Güteraufkommen bei. Die Menge an Zustellfahrzeugen – sowohl fahrend als auch parkend – stellt eine außerordentliche Belastung hinsichtlich Schadstoffemissionen, Lärm, Hindernissen im Straßenraum und Verkehrssicherheit dar. Mit wachsendem Güterverkehr entsteht auch ein wachsendes Konfliktpotential.

#### **1.2. Ansatz**

Kern des Forschungsvorhabens ist die geänderte Lieferkette für Logistikleistungen in der Altstadt auf der „allerletzten Meile“. Dabei sollen möglichst viele Warenlieferungen statt wie bisher durch Paketdienstleister, direkte Lieferanten oder beauftragte Lieferdienste/ Speditionen in einem oder mehreren am Rand oder in der Nähe der Altstadt befindlichen sogenannten Mikro-Depots (alternativer Name: Mikro-Hub) von motorisierten Fahrzeugen auf (elektrifizierte) Lastenfahräder umgeladen und dann ausgeliefert werden. Infrage kommen alle möglichen Logistikleistungen: Pakete für Privatleute, Lieferungen an Handel oder Gastronomie, städtische Post, Logistik der Uni et cetera. Die Mitarbeit soll freiwillig sein, in der Konzeption des Altstadtverkehrsberuhigungskonzepts wurden jedoch auch regulatorische Maßnahmen diskutiert, um Warenlieferungen steuern zu können. Die Informationsverarbeitung zu den Logistikströmen soll über eine leistungsfähige Digitalplattform erfolgen.

#### **1.3. Ziele**

- Minimierung von Luft- und Lärmemissionen
- Erhöhung der Sicherheit im Verkehrsraum durch Vermeidung unübersichtlicher oder riskanter Fahr- und Parksituationen
- Verringerung des Wege- und Kilometeraufkommens insbesondere großer Lieferfahrzeuge
- Mehrwertdienste, von denen insbesondere der lokale Handel profitieren soll (Näheres siehe Antrag)

Erhalten werden sollen die gegenwärtigen Standards in den Bereichen Komfort, Flexibilität, Schnelligkeit und Zuverlässigkeit sowie Kosten.

#### 1.4. Projektverlauf

Vorbehaltlich der Bewilligung des Förderbetrags durch das Land soll Projektstart im 3. Quartal 2018 sein. Neben der Aufnahme der Bestandssituation soll für möglichst alle Logistikvorgänge in der Altstadt evaluiert werden, welche Warentransporte sich eignen, im Projekt berücksichtigt zu werden. Parallel werden rechtliche Rahmenbedingungen abgeklärt, die insbesondere das kommunale Satzungsrecht sowie das Wettbewerbsrecht berühren. So muss beispielsweise geklärt werden, wie und unter welchen Bedingungen die Stadt die „letzte Meile“ ausschreiben kann und wie/ob ein Lastenradanbieter, der die Lieferungen verschiedener Lieferdienste unter seinem Banner vereint, möglich ist („Regenbogenlastenrad“). Der Projektpartner T-Systems entwickelt seine Basislösung einer Digitalplattform weiter und passt sie auf die Projektstruktur Heidelbergs an, auf der die Daten zusammenfließen und verarbeitet werden. Der Mikro-Hub als Umschlagsplatz wird konzeptioniert, ein Standort gesucht und eingerichtet. In einer 10-monatigen Pilotphase in 2020 wird das Konzept getestet, verbessert und anschließend in Zusammenarbeit mit den Beteiligten (Bürger, Handel, Gremien) evaluiert. Abschluss des Projekts ist in 2021. Eine detaillierte Zeitplanung findet sich im Antrag in Kapitel 8.

#### 1.5. Schritte nach Projektabschluss

Bei positivem Projektverlauf steht im Anschluss die Überführung vom Pilotbetrieb in einen Regelbetrieb an. Eine Ausdehnung auf andere Stadtgebiete wird geprüft. Der Digitalbaustein ermöglicht die Öffnung und Vernetzung des Logistikmarktes und stellt somit einen elementaren Baustein für den Betrieb auch in anderen Kommunen dar. Heidelberg kann Vorreiter für andere Städte innerhalb und außerhalb Baden-Württembergs werden.

#### 1.6. Kosten/Folgekosten

Das Verkehrsministerium des Landes Baden-Württemberg hat den hohen Innovationsgehalt des Forschungsvorhabens bestätigt und eine Förderung von etwa 75% bis zu einem Projektvolumen von knapp 1.000.000 Euro in Aussicht gestellt. Es können also Fördermittel von knapp 750.000 Euro einfließen; entsprechend entfällt auf die Stadt Heidelberg ein Eigenanteil von etwa 250.000,- Euro. Falls sich an diesen Rahmenbedingungen substantielle Änderungen ergeben, wird den politischen Gremien ein erneuter Beschluss zur Beratung vorgelegt. Beginnen kann das Projekt erst, wenn der Bewilligungsbescheid des Landes vorliegt.

Die Mittel werden überwiegend in den Jahren 2019 und 2020 abfließen. Die im Jahr 2018 benötigten Mittel müssen aus dem Budget des Teilhaushaltes des Amtes 81 bereitgestellt werden. Unter der Voraussetzung der Finanzierbarkeit müssen für die folgenden Doppelhaushalte der Jahre 2019-2021 folgende Mittel vorgesehen werden:

Jahr	Ergebnishaushalt	Finanzhaushalt	Summe
2018	30.000 €	0	30.000 €
2019	280.000 €	180.000 €	460.000 €
2020	310.000 €	130.000 €	440.000 €
2021	60.000 €	0	60.000 €
<b>Summe</b>	<b>680.000 €</b>	<b>310.000</b>	<b>990.000 €</b>

Folgekosten entstehen nur bei einer Fortführung des Betriebs über den Projektzeitraum hinaus. Die Vereinbarungen mit den Projektpartnern gelten nur für den dreijährigen Projektzeitraum. Etwaige Folgekosten für die Zeit danach sind Gegenstand neuer Verhandlungen, die erst im späteren Projektverlauf oder nach Abschluss des Projekts geführt werden können. Daher können zum gegenwärtigen Zeitpunkt keine Angaben gemacht werden.

### **1.7. Projektpartner**

Das Vorhaben wird in Zusammenarbeit mit dem Lehrstuhl von Professor Doktor Manz von der Technischen Universität Kaiserslautern und dem Lehrstuhl von Professor Doktor Bogdanski der Technischen Hochschule Nürnberg als wissenschaftliche Begleitung durchgeführt. Als Digitallösung soll eine Basislösung des Projektpartners T-Systems zum Einsatz kommen, die weiterentwickelt und auf den Pilotbetrieb in Heidelberg angepasst wird. Der Pilotbetrieb des Mikro-Depots wird voraussichtlich an einen Dienstleister vergeben. Innerhalb der Stadt wird enger Kontakt zur Digitalagentur und auch dem Oberbürgermeisterreferat gehalten, um hinsichtlich der Digitalisierung die Wahrung der städtischen Interessen sicherzustellen.

### **1.8. Digitalplattform**

Die Digitalplattform ist der wichtigste und innovativste Baustein des Projekts. Er soll folgende Hauptfunktionalitäten abbilden können:

- Datenübertragungen zwischen den beteiligten Informationstechnologie-Systemen in Echtzeit
- Statische und dynamische Tourenplanung für Lastenfahrräder, unterstützt durch Devices (Handhelds) an den Fahrzeugen
- Unternehmensübergreifende Sendungskonsolidierung im Mikro-Depot mit Tourenplanung, Unterstützung von Sortierprozessen
- Ganzheitliche, anbieteroffene und barrierefreie Auftragsabwicklung für die Same-Day-Delivery mit Lastenfahrrädern im Heidelberger Stadtgebiet durch lokale Akteure mit Tracking&Tracing-Funktionalität sowie mit Abrechnungsfunktionalität
- Digitale Bestandsführung im Mikrodepot, um dem Einzelhandel den Mehrwert des Vorhaltens von „Schnelldreher“ im Mikrodepot, kombiniert mit Same-Day-Delivery durch Lastenfahrräder, zu ermöglichen
- Einbindung proprietärer Informationstechnologie-Lösungen der Projektpartner

## **Beteiligung des Beirates von Menschen mit Behinderungen**

Die Beteiligung des Beirates von Menschen mit Behinderungen ist nicht vorgesehen.

## Prüfung der Nachhaltigkeit der Maßnahme in Bezug auf die Ziele des Stadtentwicklungsplanes / der Lokalen Agenda Heidelberg

### 1. Betroffene Ziele des Stadtentwicklungsplanes

Nummer/n: (Codierung)	+ / - berührt:	Ziel/e:
MO 2	+	Minderung der Belastungen durch den motorisierten Verkehr <b>Begründung:</b> In besonders sensiblen Innenstadtlagen werden motorisierte Fahrzeuge durch Lastenräder ersetzt.
AB 5	+	Erhalt der Einzelhandelsstruktur <b>Begründung:</b> Der Einzelhandel profitiert von den Mehrwertdiensten

### 2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

Keine.

gezeichnet  
Jürgen Odszuck

### Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
01	Förderantrag zur Intelligenten City-Logistik Altstadt an das Verkehrsministerium Baden-Württemberg