



öffentlich

Fachbereich	Dezernent(in) / Geschäftsführer	Datum
61	StR Ludger Wilde	31.03.2020
verantwortlich	Telefon	Dringlichkeit
Andreas Meißner	22915	-
Beratungsfolge	Beratungstermine	Zuständigkeit
Ausschuss für Bauen, Verkehr und Grün	28.04.2020	Empfehlung
Bezirksvertretung Innenstadt-West	29.04.2020	Empfehlung
Bezirksvertretung Innenstadt-Ost	05.05.2020	Kenntnisnahme
Ausschuss für Umwelt, Stadtgestaltung und Wohnen	06.05.2020	Empfehlung
Hauptausschuss und Ältestenrat	14.05.2020	Empfehlung
Rat der Stadt	14.05.2020	Beschluss

### **Tagesordnungspunkt**

Förderprojekt "Emissionsfreie Innenstadt" - hier: Emissionsfreier Lieferverkehr (C1) - Errichtung eines temporären Mikrodepots am Ostwall für die emissionsfreie Innenstadtlogistik

### **Beschlussvorschlag**

Der Rat der Stadt beschließt die Errichtung, den Betrieb und den Rückbau (nach Projektende) eines temporären Mikrodepots für emissionsfreien Lieferverkehr am Ostwall.

### **Personelle Auswirkungen**

Die Steuerung des Projekts erfolgt mit dem für das Projekt „Emissionsfreie Innenstadt“ eingesetzten Personal beim Stadtplanungs- und Bauordnungsamt.  
Im Grundsatzbeschluss zur Emissionsfreien Innenstadt (DS-Nr. 07415-17) und dem Zwischenbericht (DS-Nr. 12700-18) wurden die personellen Auswirkungen des Gesamtprojekts bereits dargelegt und im Rahmen der vergangenen Haushaltsplanung berücksichtigt.

### **Finanzielle Auswirkungen**

Die Gesamtausgaben für die Teilmaßnahme „C1.2 – Emissionsfreier Lieferverkehr (Mikrodepot)“ v. insgesamt 120.000,00 € werden durch Landes- und Fördermittel der Europäischen Union (Europäischer Fonds für regionale Entwicklung –EFRE) i. H. v. 96.000,00 € refinanziert (max. 80 % der förderfähigen Kosten). Der städtische Eigenanteil der Maßnahme beträgt insgesamt 24.000,00 € (20 % der förderfähigen Kosten). Ein entsprechender Zuwendungsbescheid liegt bereits vor.

Für die Teilmaßnahme „C1.2 – Emissionsfreier Lieferverkehr (Mikrodepot)“ sind im Teilergebnisplan des FB 67 Aufwendungen und Erträge wie folgt geplant:

	PSPE	2020 [Euro]	2021 [Euro]	2022 [Euro]	Gesamt [Euro]
529900 SuDL Sonstiges	67W00914015201NF00001	20.000,00	80.000,00	20.000,00	120.000,00
<b>Aufwendungen:</b>		<b>20.000,00</b>	<b>80.000,00</b>	<b>20.000,00</b>	<b>120.000,00</b>
413200 Zuweisungen vom Land	67W00914015201NF00001	6.000,00	24.000,00	6.000,00	36.000,00
413800 Zuweisungen EU	67W00914015201NF00001	10.000,00	40.000,00	10.000,00	60.000,00
<b>Erträge:</b>		<b>16.000,00</b>	<b>64.000,00</b>	<b>16.000,00</b>	<b>96.000,00</b>
<b>Saldo (städtischer Eigenanteil):</b>		<b>4.000,00</b>	<b>16.000,00</b>	<b>4.000,00</b>	<b>24.000,00</b>

Die Aufwendungen und Erträge zur Durchführung der Teilmaßnahme „C1.2 – Emissionsfreier Lieferverkehr (Mikrodepot) sind im Haushaltsplan 2020/21 ff. unter dem PSP-Element 67W00914015201NF00001 veranschlagt.

### Klimaauswirkungen

Mit der Errichtung eines temporären Mikrodepots am Ostwall wird kurzfristig die infrastrukturelle Voraussetzung für den klimafreundlichen Pakettransport in der Innenstadt per elektrisch unterstützter Lastenräder und anderer elektrischer Zustellfahrzeuge geschaffen. CO<sub>2</sub>-Emissionen von konventionellen Zustellfahrzeugen mit Dieselmotoren werden hierdurch reduziert. Langfristig soll das Mikrodepot-Konzept in eine Bestandsimmobilie überführt werden und dann dauerhaft dazu beitragen, CO<sub>2</sub>-Emissionen zu vermeiden.

Ullrich Sierau  
Oberbürgermeister

Jörg Stüdemann  
Stadtkämmerer/Stadtdirektor

Ludger Wilde  
Stadtrat

Arnulf Rybicki  
Stadtrat

### Begründung

#### 1. Grundlagen

Die Maßnahme „Emissionsfreier Lieferverkehr (C1)“ bildet eine der 16 Maßnahmen im Förderprojekt „Stadtluft ist (emissions-)frei – Dortmunds Einstieg in eine emissionsfreie Innenstadt“ (kurz: „Emissionsfreie Innenstadt“; s. DS-Nr. 07415-17, 12700-18 und 13819-19) mit einer dreijährigen Laufzeit vom 01.05.2019 bis 30.04.2022. Die Stadt Dortmund hat mit dem Förderantrag Maßnahmen mit einem Gesamtvolumen von rd. 8 Mio. € beantragt. Durch eine Förderquote von 80% erhält die Stadt Dortmund in den nächsten drei Jahren rd. 6,3 Mio. € Fördermittel für die Umsetzung der Maßnahmen.

## **2. Anlass der Maßnahme „Emissionsfreier Lieferverkehr“**

Die Belieferung der Gewerbetreibenden und Anwohner in der Innenstadt erfolgt derzeit durch Kurier-, Express- und Paket-Dienste (KEP-Dienste) überwiegend von deren Logistikzentren außerhalb von Dortmund aus. Für die Einfahrt in die Innenstadt werden hauptsächlich dieselbetriebene Lkw verwendet. Allerdings bieten sich für die Feinverteilung innerhalb der Stadt elektrisch unterstützte Lastenräder und andere elektrische Fahrzeugkonzepte in Kombination mit alternativen Distributionslösungen an. Die Transportdienstleister experimentieren derzeit mit den neuen Möglichkeiten. Das volle Minderungspotenzial an Emissionen durch den Einsatz emissionsarmer Fahrzeuge kann allerdings erst gehoben werden, wenn eine innenstadtnahe Umschlagsmöglichkeit angeboten wird, auf der geeignete Sendungen auf die alternativen Transportmittel umgeschlagen werden.

Innerhalb des Umsetzungszeitraums der „Emissionsfreien Innenstadt“ soll ein temporäres, KEP-Dienstleister-übergreifendes Mikrodepot eingerichtet und betrieben werden. An diesen zentralen Umschlagpunkt sollen per Lkw Sendungen, die für die Zustellung mittels Mikrodepot-Konzept vorgesehen sind, durch die KEP-Dienstleister angeliefert werden. Anschließend erfolgt vom Mikrodepot aus die Zustellung der Sendungen auf dem „letzten Kilometer“ bzw. der sogenannten letzten Meile in die Innenstadt per elektrisch unterstützter Lastenräder und ggf. anderer emissionsfreier Zustellkonzepte.

Zur Errichtung des temporären Mikrodepots sollen bedarfsabhängig mehrere Seecontainer auf öffentlichen Verkehrsflächen entlang des Wallrings aufgestellt werden. Vorgesehen ist ein Standort auf der Nebenfahrbahn am Ostwall (Abbildung 1). Die Container sollen mit dem Logo und in den Farben der Dachmarke UmsteiGERN anbieterneutral sowie möglichst stadtbildgerecht und ansprechend gestaltet werden.

## **3. Räumliche Ausdehnung und wesentliche Gestaltungselemente**

Das temporäre Mikrodepot besteht aus drei Kernkomponenten:

- 1.) optisch ansprechende und funktional angepasste (See-)Container,
- 2.) Dachelemente für einen witterungsgesicherten Umschlag von Paketen zwischen den Versorgungs- und Zustellfahrzeugen und Containerlagern und
- 3.) Zaun- und Bakenelemente für die Betriebs- und Verkehrssicherheit.

Darüber hinaus soll die geplante Fläche mit Zufahrtoren (Schiebetore) ausgestattet werden, die nur von den Nutzern des temporären Mikrodepots genutzt werden dürfen. Einen Überblick über die nähere Umgebung der geplanten Fläche des temporären Mikrodepots auf der Nebenfahrbahn des Ostwalls ist in Abbildung 1 dargestellt.



Abbildung 1: Umgebung des geplanten temporären Mikrodepots auf der Nebenfahrtrahn am Ostwall

Für das temporäre Mikrodepot wird eine Fläche von rund 540 m<sup>2</sup> für das Aufstellen von voraussichtlich 6 bis 8 Containern (Seecontainer zur Zwischenlagerung von Paketen und zum Abstellen von Lastenrädern und Material, Sanitärcontainer) benötigt (bei 63 m Länge und 8,5 m Breite, Abbildung 2). Geplant ist, die beschriebene Fläche auf der Nebenfahrtrahn des Ostwalls in Höhe des Käthe-Köllwitz-Gymnasiums auf einem Abschnitt der Parkplätze in 8,5 m Breite zu nutzen. Dadurch wird, wie in der Abbildung erkennbar, eine Vorbeifahrt am geplanten Mikrodepot weiterhin ermöglicht.

Die Container sollen so kompakt wie möglich aufgestellt werden, allerdings müssen auch genügend Flächen für das Rangieren und Abstellen von Versorgungs-Lkw zur Belieferung des Mikrodepots eingeplant werden. Die Container werden über 63 Meter Länge verteilt aufgestellt. Der genaue Aufstellungsplan für die Container wird noch in Abstimmung mit den KEP-Diensten sowie im Rahmen des Ausschreibungsprozesses näher spezifiziert.

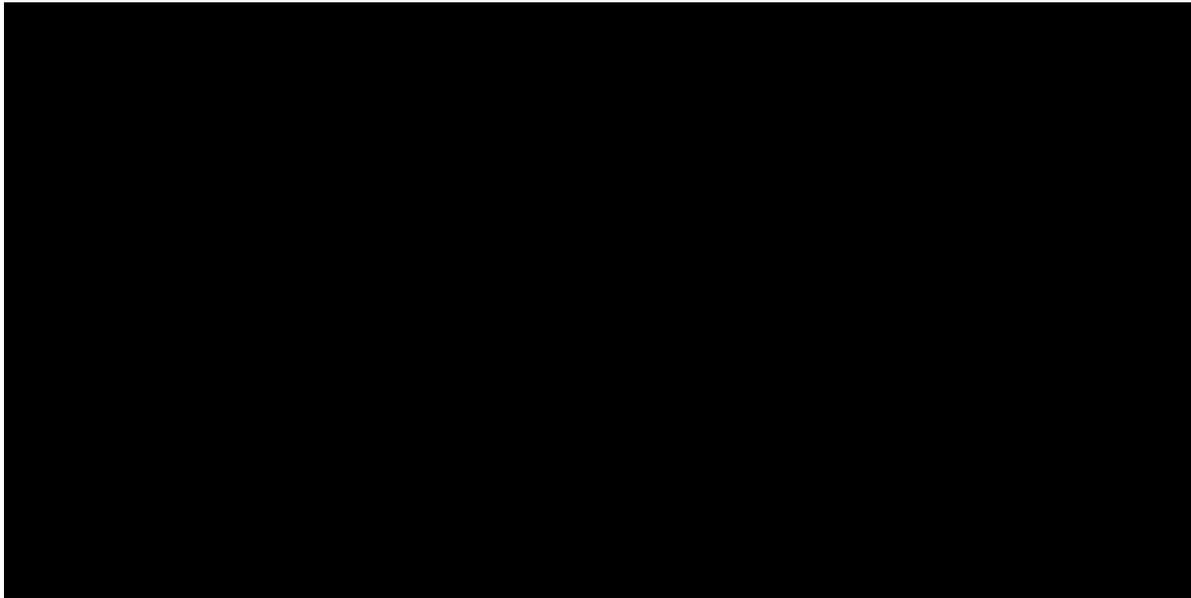


Abbildung 2: Geplanter Standort für das temporäre Mikrodepot am Ostwall und geplante Verkehrsführung für Nutzer der öffentlichen Parkplatzflächen

Je nach Anforderungen der KEP-Dienstleister werden die Container mit der notwendigen Einrichtung (ggf. Regale o. ä.) und Technik, auch zum Laden der elektrisch unterstützten Lastenräder, ausgestattet. Ein Unterverteiler befindet sich in unmittelbarer Nähe der angedachten Mikrodepot-Fläche. Es resultiert ein eingeschossiger, zusammenhängender Containerkomplex. Die Einrichtung, der Betrieb und der spätere Abbau des temporären Mikrodepots sollen als ein Auftrag an einen Anbieter bzw. eine Bietergemeinschaft als Generalunternehmer vergeben werden (vgl. Abschnitt 9).

Originäres Ziel ist, schnell eine dauerhafte und stationäre Errichtung eines Mikrodepots umzusetzen. Hierfür sollen im Projekt parallel zum Betrieb des temporären Mikrodepots unterschiedliche Bestandsgebäude und Teilflächen in bestehenden innenstadtnahen Infrastrukturen auf ihre logistische Verwertbarkeit untersucht werden. Das temporäre Mikrodepot dient dazu, eine Mikrodepot-Lösung zeitnah zu testen und die entsprechenden Emissionseinsparungen zu realisieren, erste Praxis- und Erfahrungswerte damit zu sammeln und die dauerhafte Einrichtung eines Mikrodepots vorzubereiten.

#### **4. Verkehrsführung und Weihnachtsmarkt-Busparken**

Im Nahbereich (süd-westlich ebenfalls in der Nebenfahrbahn) der angedachten Fläche wird während des Weihnachtsmarkts ein Haltepunkt für Reisebusse im Rahmen einer Sondernutzung errichtet. Die Planungen zum Mikrodepot wurden darauf abgestimmt und es fanden entsprechende Abstimmungen statt. Der AK Großveranstaltungen wird rechtzeitig vor Realisierung informiert und eingebunden.

Die Einfahrt auf die Fläche des temporären Mikrodepots ist ausschließlich für die jeweiligen Nutzer des Mikrodepots möglich. Die Vorbeifahrt an der Mikrodepot-Fläche ist möglich und die Ausfahrt am nördlichen Ende der Nebenfahrbahn des Ostwalls ist für die Nutzer der öffentlichen Parkplatzfläche weiterhin zugänglich und nutzbar. Die Versorgung/ Belieferung des temporären Mikrodepots erfolgt über die Nebenfahrbahn des Ostwalls, d.h. die Einfahrt wird sowohl von KEP-Dienstleistern und Nutzern der öffentlichen Parkplatzfläche genutzt. Die Versorgung/ Belieferung des temporären Mikrodepots wird i.d.R. durch ein

Transportmittel pro Nutzer morgens und nachmittags erfolgen (also voraussichtlich maximal 4 Lkw am frühen Morgen und ggf. am Nachmittag). Um eine Vorbeifahrt an der Mikrodepot-Fläche zu erhalten, müssen die Lkw das Mikrodepot von der Seite aus (rechts von der Depotfläche) anfahren. Hierzu ist es erforderlich, dass die Fahrer die Fahrzeuge kurz neben dem Mikrodepot abstellen, das Tor öffnen und dann auf die Fläche des Mikrodepots fahren. Da diese kurze Unterbrechung wie o. g. nur etwa achtmal am Tag vorkommt, sind keine nennenswerten Nutzungskonflikte zu erwarten. Auf die möglichen kurzen Behinderungen der Nutzer der öffentlichen Parkplatzfläche wird im Rahmen der Umzäunung und Gestaltung des Mikrodepots und im Rahmen der Marketingkampagne UmsteiGERN hingewiesen und für Verständnis geworben.

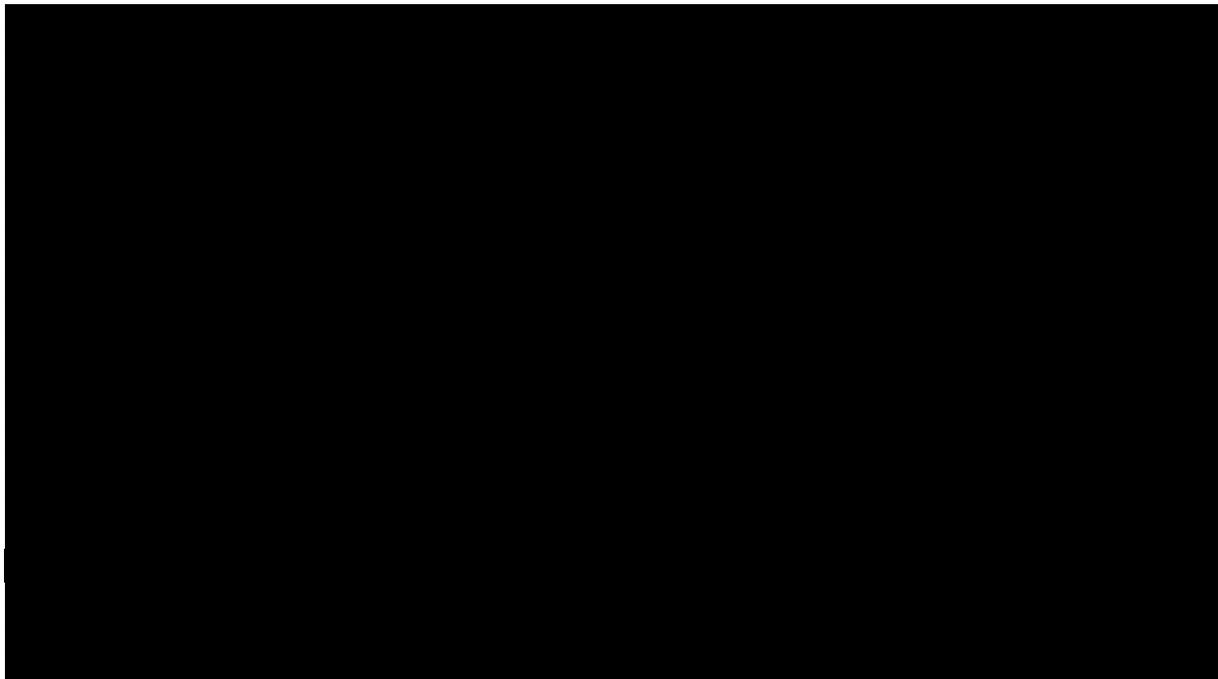


Abbildung 3: Geplante Mikrodepotfläche auf der Nebenfahrbahn des Ostwalls in Höhe des Käthe-Kollwitz-Gymnasiums

## 5. Belange der Fußgänger und Radfahrer

Der heute vorhandene, breite Gehweg entlang des Ostwalls wird im Bereich des temporären Mikrodepots erhalten bleiben. Gleiches gilt für den Radweg. Dieser wird nach Inbetriebnahme des Mikrodepots von den 6 bis 10 Lastenrädern, die nach Umsetzung erwartet werden, stärker in Anspruch genommen werden. Negative Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsteilnehmern, insbesondere anderen Radfahrern, werden nicht erwartet. Bereits heute sind Lastenräder in Dortmund im Einsatz (Abbildung 4). Konflikte und Beeinträchtigungen von Radfahrern und Fußgängern sind nicht bekannt.



Abbildung 4: UPS-Lastenrad im Einsatz in Dortmund (Kleine Beurhausstraße)

## 6. Auswirkungen auf die Stellplatzsituation

Auf dem hier betrachteten Abschnitt des Ostwalls befinden sich Pkw-Stellplätze im öffentlichen Straßenraum in der Nebenfahrbahn. Durch das temporäre Mikrodepot fallen etwa 40– 50 dieser Stellplätze vorübergehend weg.

Insgesamt stehen in den öffentlichen Tiefgaragen und Parkhäusern in der Dortmunder City rund 5.900 Stellplätze zur Verfügung, die nur an wenigen Tagen im Jahr ausgelastet sind. Der Wegfall von ca. 40 – 50 Stellplätzen im Bereich des Ostwalls ist daher einerseits aufgrund der geringen Auslastung der öffentlichen Stellplätze in diesem Bereich sowie aufgrund der bestehenden Alternativen durch Parkhäuser möglich, ohne dass es zu spürbaren Auswirkungen auf den Parksuchverkehr oder zu Attraktivitätsverlusten in der Innenstadt kommt.

## 7. Auswirkungen auf Grünflächen

Es werden keine negativen Auswirkungen für die bestehenden Grünflächen gesehen. Das Lichtraumprofil der Bäume, die den Wallring von den Parkflächen abgrenzen, wird bei den Feinplanungen zur Aufstellung der Container berücksichtigt werden.

## 8. Wechselwirkungen zu weiteren Baumaßnahmen

Es wird zu keinem Konflikt mit der Radwall-Baumaßnahme (DS-Nr. 15153-19) kommen, da dieser Bauabschnitt für den Radwall im Bereich des temporären Mikrodepots nicht im Zeitraum des geplanten Mikrodepot-Betriebs umgesetzt werden soll, sondern erst nach dem Betriebsende und dem Rückbau des temporären Mikrodepots. Um die Realisierung des

betroffenen Bauabschnitts des Radwalls zeitnah zu ermöglichen, ist ein möglichst schneller Übergang in eine Dauerlösung im Sinne eines stationären, dauerhaften Mikrodepots in einer entsprechenden innenstadtnahen Immobilie angestrebt.

## **9. Voraussichtliche Aufgaben des Generalunternehmers**

Die Errichtung, der Betrieb und der spätere Rückbau des temporären Mikrodepots sollen als ein Auftrag an einen Anbieter bzw. eine Bietergemeinschaft als Generalunternehmer vergeben werden. Der Betrieb der Container soll durch den Generalunternehmer während der Betriebsdauer gewährleistet werden. Die Betriebskosten sollen in Höhe der tatsächlich anfallenden Kosten an die KEP-Dienstleister weitergegeben bzw. mit diesen abgerechnet werden. Eine Vermietung ist aus förderrechtlichen Gründen nicht möglich.

Die Aufgaben des Generalunternehmers kennzeichnen sich durch die drei wesentlichen Elemente: 1.) Errichtung, 2.) Betrieb und 3.) Rückbau. Die Errichtung umfasst die Bereitstellung der genannten baulichen Elemente zur Ermöglichung der Inbetriebnahme des Mikrodepots auf Basis einer Sondernutzungsgenehmigung sowie einer Baugenehmigung, die durch den Generalunternehmer zu beantragen sind. Der Betrieb umfasst die Verwaltung und Pflege (Reinigung, Winterdienst) der Fläche des Mikrodepots sowie die Bereitstellung von Strom und Internet. Der Rückbau umfasst die Wiederherstellung des ursprünglichen Zustands der genutzten Fläche. Weitere Details zur Leistung werden in der nach dem Ratsbeschluss folgenden Ausschreibung definiert.

Das Vergabeverfahren soll im Sommer 2020 abgeschlossen werden, damit nach einer finalen Detaillierung der Planung und Vorbereitung der Umsetzung das temporäre Mikrodepot bis Ende 2020 eingerichtet werden kann und der Betriebsstart ebenfalls im Januar erfolgt. Die Laufzeit des temporären Mikrodepots ist auf maximal 15 Monate angesetzt, wobei eine zeitnahe dauerhafte und stationäre Errichtung eines Mikrodepots das originäre Ziel darstellt.

### **Abweichung von der Gremienfolge**

Um die Ratssitzung am 14.05.2020 zu erreichen und vorher alle erforderlichen Gremien zu beteiligen ist es aufgrund der Sitzungstermine notwendig, den Ausschuss für Bauen, Verkehr und Grün abweichend von der Gremienfolge nach §4 Abs. 2 der Geschäftsordnung für den Rat der Stadt, seine Ausschüsse, Kommissionen und die Bezirksvertretungen vor den Bezirksvertretungen zu beteiligen.

### **Zuständigkeiten**

Die Zuständigkeit des Rates ergibt sich aus § 41 Abs. 1 GO NRW in Verbindung mit § 4 Abs. 1 der Neufassung der Hauptsatzung der Stadt Dortmund vom 12.06.2017.

Die Anhörung der Bezirksvertretungen erfolgt auf der Grundlage des § 37 Abs. 5 GO NRW in Verbindung mit § 20 Abs. 2 und 4 der Neufassung der Hauptsatzung der Stadt Dortmund vom 12.06.2017.