

<b>Sitzungsvorlage</b>	
<b>- öffentlich -</b>	
<b>17/836</b>	
Der Bürgermeister Dezernat III	
Fachbereich 8	
Datum	20.02.2023

Beratungsfolge			Termin
Ausschuss für Stadtentwicklung, Planen und Umwelt	öffentlich	Entscheidung	09.03.2023

**City-Logistik für die Moerser Innenstadt**  
**- Machbarkeitsstudie - Logistikkonzept für die Moerser Innenstadt**  
**- Ergebnisse und weiteres Vorgehen**

**Beschlussvorschlag:**

Auf der Grundlage der vorgelegten Machbarkeitsstudie beauftragt der Ausschuss für Stadtentwicklung, Planen und Umwelt die Verwaltung,

- ein Konzept der Lade- und Lieferzonen rund um den Altstadttraum (Lage, Beschilderung) zu erarbeiten.
- die erforderlichen Abstimmungsprozesse zur Umsetzung der Lade- und Lieferzonen mit Logistikdienstleistern, Stakeholdern, betroffenen Geschäftsleuten und anderen Betroffenen mit externer Moderation durchzuführen.

**Sachverhalt und Stellungnahme:**

**1. Anlass**

Im Juni 2018 wurde dem Ausschuss für Stadtentwicklung, Planen und Umwelt ein Erschließungskonzept für die Moerser Innenstadt vorgelegt. Dessen Ergebnisse wurden gemeinsam von Politik und Fachverwaltung diskutiert und das weitere Vorgehen abgestimmt (Vorl.-Nr. 16/1803 und 16/2213). So beschloss der Ausschuss für Stadtentwicklung, Planen und Umwelt am 16.05.2019 wie folgt:

Der Ausschuss für Stadtentwicklung, Planen und Umwelt stimmt dem vorgeschlagenen Vorgehen der Verwaltung zu und beauftragt die Verwaltung, folgende Maßnahmen durchzuführen:

- Erarbeitung eines Konzepts für die Sperrung der Altstadt mittels versenkbarer Poller und Kostenermittlung für die Planung, den Bau und den Betrieb
- Konzept für die Einrichtung von Lieferzonen im Bereich Oberwallstraße und Haagstraße
- Konzept für Micro-Depots
- Zeitliche Anpassung der Lieferzeiten (umgesetzt)
- Zeitweise Freigabe für den Radverkehr (umgesetzt)

Mit der anstehenden Erneuerung der Kanäle und Straßenoberflächen in der Altstadt hat die Thematik versenkbare Poller/ Lieferkonzept (Lieferzonen außerhalb der Fußgängerzone, Mikro-Depots) eine zeitliche Dynamik erfahren, da versenkbare Poller sinnvollerweise mitgeplant und eingebaut werden sollten (Kostenersparnis, Vermeidung von Schäden der dann neuen Pflasteroberflächen). Eine strikte Sperrung durch Poller bedarf wiederum eines Stadtlogistikkonzepts, um die erforderlichen Transporte/ Lieferungen sicherzustellen: zeitliche Bündelung auf die Lieferzeiten, Bündelung der Lieferverkehre auf weniger Fahrzeuge/ Fahrten, ggf. umweltfreundliche Transportmittel. Daher wurde im September 2021 eine „Machbarkeitsstudie – Logistikkonzept für die Stadt Moers“ beauftragt.

## 2. Ergebnisse der Machbarkeitsstudie

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie wurden eine Unternehmensbefragung als Datengrundlage sowie zwei Workshops mit Stakeholdern, Geschäftsleuten der Moerser Innenstadt sowie Vertreter:innen der Lieferdienstleister und der Stadtverwaltung durchgeführt (Die Machbarkeitsstudie ist im Rat-sinformationssystem als Anlage 1 digital eingestellt). In der 1. Workshop-Runde haben sich die Teilnehmenden mit den Problemlagen der innerstädtischen Belieferung und den Anforderungen an ein Moerser Logistikkonzept auseinandergesetzt. In der 2. Workshop-Runde wurden dann die möglichen Bausteine eines Moerser Logistikkonzeptes diskutiert.

Als Ziele und Anforderungen an das City-Logistik Konzept wurden im Workshop folgende erarbeitet:

- Belebung der Innenstadt + Generierung von Laufkundschaft
- Gestalten einer weitestgehend konfliktfreien Fußgängerzone für Bürger:innen
- Geeignete Möglichkeiten für das Be- und Entladen nahe an den Zustellpunkten
- Schaffung von Rahmenbedingungen für die Umstellung auf alternative Zustellfahrzeuge
- Befahrung der Fußgängerzone minimieren
- Zustellung innerhalb der Fußgängerzone (insb. für EH) unverändert und in gleicher Geschwindigkeit gewährleisten
- Zunehmender Kunden-Wunsch nach kurzfristigen Lieferungen und Zustellungen
- Zusätzlichen innenstädtischen Umschlagpunkt schaffen
- Zustellprozesse nachhaltiger gestalten
- Flächenknappheit berücksichtigen
- Informationsfluss zwischen den Beteiligten aufrechterhalten und Beteiligungsmöglichkeiten anbieten

Auf Basis der in der Machbarkeitsstudie ermittelten Kenngrößen und den Workshop-Ergebnissen hat der Gutachter die Bausteine für ein City-Logistik-System abgeleitet, die in der Machbarkeitsstudie ausführlich dargestellt werden. Die Handlungsempfehlungen setzen sich aus den Kernbausteinen (blau hinterlegt) und ergänzenden Bausteinen (grau hinterlegt) zusammen, die in Abbildung 1 dargestellt sind. In der ersten Priorität sieht der Gutachter die Bausteine Lade- und Lieferzonen, Mikrodepots und alternative Fahrzeugkonzepte/ Lastenfahrräder.

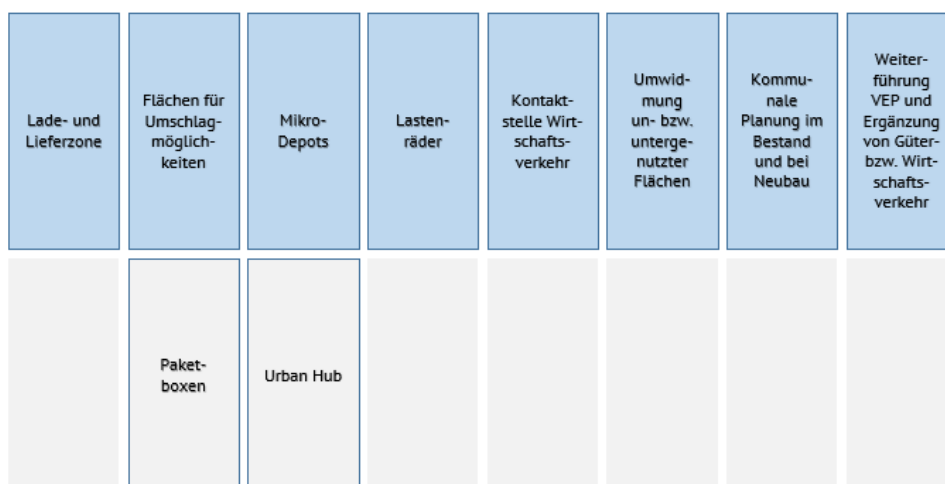


Abbildung 1: Kernbausteine (Quelle: Machbarkeitsstudie, LNC)

Das Handlungskonzept ist so zu verstehen, dass die Bausteine nicht zeitgleich und auch nicht zwingend umgesetzt werden müssen, sondern sukzessive in Abhängigkeit der fachlichen Priorität, der personellen wie strukturellen Ausstattung sowie der Beschlussfassung des ASPU.

Die Maßnahmenpriorität und die Handlungsschritte sind jedoch auch abhängig davon, wie intensiv die Citylogistik seitens der Stadt Moers betrieben werden kann und soll. Ausgehend von der Ein-

gangsfrage, ob Zufahrtssperren der Fußgängerzone Altstadt verkehrlich möglich sind bzw. welche Maßnahmen ergriffen werden müssen, um die Funktionsfähigkeit zu erhalten, trifft die Machbarkeitsstudie die Aussage, dass mit ausreichenden Lade- und Lieferzonen rund um die Altstadt, genug Kompensation besteht, um eine Zufahrtsregelung durch versenkbare Poller außerhalb der Lieferzeit zu realisieren.

### 3. Maßnahme Lade- und Lieferzonen

Mit der Schaffung einer Zufahrtsregelung durch versenkbare Poller werden die Lieferzeiten zwingend eingehalten. Die heute illegal stattfindenden, den Fußverkehr und die Aufenthaltsqualität störenden Fahrten außerhalb der Lieferzeiten durch Firmen und Privatpersonen können damit ausgeschlossen werden. In der Folge müssen diese Liefer- und Ladevorgänge entweder zeitlich oder räumlich anders abgewickelt werden.

Mit der Einrichtung von Lade- und Lieferzonen außerhalb der Fußgängerzone wird zum einen das Liefern außerhalb der Lieferzeiten ermöglicht. Jedoch auch während der Lieferzeiten können diese genutzt werden, um die Fußgängerzone zu entlasten. Durch die Lade- und Lieferzonen wird die strikte Zufahrtsregulierung kompensiert. Diese dienen aber nicht zur Abwicklung des Gesamtlieferaufkommens. Dem entsprechend angepasst sind Kapazitäten vorzuhalten (s. Abb. 2). Die Einrichtung von Lade- und Lieferzonen ist bereits ein starker Eingriff in die heutige Straßennutzung: Da sie unmittelbar an den Zugängen der Fußgängerzone liegen müssen, stehen sie in Flächenkonkurrenz zu öffentlichen Parkplätzen, Veranstaltungsflächen (Wochenmarkt, Kirmes, Weihnachtsmarkt) und Aufenthaltsflächen (Konzept Grün inne Stadt). Die Festlegungen der Flächen und der verkehrlichen Anordnung (zeitliche Beschränkung, Parkdauer etc.) sind mit den verschiedenen Akteuren (Verwaltung, Logistikdienstleistern, Stakeholdern, Anwohnende etc.) abzustimmen. Eine externe Moderation dieses Prozesses ist erforderlich.



Abbildung 2: Potenzielle Standorträume für Lade-/ Lieferzonen (Quelle: Machbarkeitsstudie, LNC, angepasst)

Vorgehen:

- Konkretisierung der Lade- und Lieferzonen rund um den Altstadttraum (wo, welche Beschilderung)
- Abstimmungsprozess zu Bedarfen der Logistikdienstleister und betroffenen Geschäftsleuten mit externer Moderation
- Ggf. Abstimmungsprozess mit anderen Betroffenen (Bewohner:innen etc.) mit externer Moderation
- Ziel: Umsetzung bereits in der Bauphase Kanal- und Straßensanierungsmaßnahme

Durch die aufgezeigte Machbarkeit der Zufahrtsregelung kann nun die Konzeption der versenkbaren Poller hinsichtlich der Standorte, Technik und Kosten konkretisiert werden. Die Ergebnisse werden dem Ausschuss zu gegebener Zeit zu Beratung und Beschluss vorgelegt.

Es ist vorgesehen, dass die Planung und Umsetzung der Zufahrtsregelung sowie der Lade- und Lieferzonen in die Straßensanierungsmaßnahme Moerser Innenstadt integriert und abgewickelt werden.

#### 4. Weitere Maßnahmen

Mit der Bearbeitung der Machbarkeitsstudie fand eine erste grundlegende Beschäftigung mit dem Themenfeld Lieferlogistik statt. Dabei trat deutlich hervor, dass diese Thematik allein aus Sicht der Logistikdienstleister sehr komplex ist. Neben einer Vielzahl bekannter Unternehmen wie DHL, DPD, Hermes oder UPS (um nur einige zu nennen) sind regional tätige Lieferfirmen, konzerngebundene Lieferketten oder Spezialbedarfe wie z.B. Apothekendienste tätig. Jedes Unternehmen hat dabei eigene Lieferrouten, -zeiten und -häufigkeiten. Aufgrund Stadtstruktur und Größe ist die Belieferung der Altstadt und Innenstadt vielfach in deutlich größere Lieferrouten eingebunden.

Die in der Erschließungsbetrachtung der Fußgängerzone schon in 2018 festgestellten massiven Problemlagen haben sich durch das veränderte Kauf- und Lieferverhalten der letzten, von der Pandemie geprägten, Jahre verstärkt. Hier ist im Zusammenspiel mit der Innenstadtsanierung eine Poller-Lösung zu erarbeiten und umzusetzen. Gleichzeitig ist festzustellen, dass im weiteren Stadtgebiet die Problemlagen im Zusammenhang mit dem Lieferverkehr eher räumlich und zeitlich punktuell vorkommen.

Für die Initiierung und Umsetzung der weiteren Bausteine wie Mikro-Depots, Flächen für Umschlagmöglichkeiten oder Lastenräder ist verwaltungsseitig ein wesentlich höheres Engagement erforderlich, personell, strukturell wie finanziell. Da sich die Problemlagen derzeit in ihrer Massivität auf die Fußgängerzone konzentrieren, soll zunächst der Umbau derselben und die Ausstattung mit automatischen Pollern sowie Lade- und Lieferzonen ausgeführt werden, ehe weitere Schritte ergriffen werden.

Mögliche Bausteine im Anschluss wären:

- **Mikro-Depot**  
Für ein funktionierendes Mikro-Depot werden 2-3 Firmen mit entsprechendem Liefervolumen benötigt. Da der Großteil der Lieferverkehre in der Innenstadt innerhalb der Lieferzeiten stattfinden kann, wird wie bisher voraussichtlich nicht genug Handlungsdruck auf Sender/ Logistikdienstleister/ Adressaten ausgeübt, um Interessenten für weitergehende Maßnahmen (Mikrodepot, Lastenfahrräder) zu gewinnen. Im Rahmen der beiden Workshops wurde ein entsprechendes Interesse von keinem Teilnehmenden bekundet oder angedeutet.  
Das bedeutet, dass die Stadt Moers hier initiativ werden müsste: Partner suchen, Konzept erstellen, Fördermöglichkeiten nutzen, Infrastruktur stellen u.s.w.. Dabei ist nicht davon auszugehen, dass ein Mikro-Depot ein Selbstläufer ist und nach einem mindestens 3-jährigen Förderzeitraum ohne weitere finanzielle Unterstützung funktioniert oder die Partner sich über die Förderzeit langfristig an ein Mikro-Depot binden. Es ist also bei weitem nicht damit getan, Flächen/ Infrastruktur zur Verfügung zu stellen.
- **Flächen für Umschlagmöglichkeiten**  
Wie beschrieben fehlt in der Stadtverwaltung sämtliches Wissen zu möglichen Flächenbedarfen der in Moers aktiven Firmen. Ins Blaue hinein Flächen für logistische Zwecke zu schaffen oder umzuwidmen, ist damit nicht zielführend. Soll das Thema ernsthaft betrieben werden, muss seitens der Stadt Moers aktiv auf die Moerser Betriebe und in Moers aktiv tätigen Firmen zugegangen werden.
- **Lastenräder/ alternative Fahrzeugflotte**  
Hierbei geht es verwaltungsseitig zuvorderst darum, entsprechende Infrastruktur zur Verfügung zu stellen. Weitergedacht sind aber auch finanzielle Förderungen der Stadt Moers eine mögliche Option.

## 5. Einordnung der Maßnahmen und Handlungsempfehlung

Ausgangspunkt für die Machbarkeitsstudie waren die aktuellen Probleme der Lieferverkehre in der Altstadt/ Fußgängerzone. Aus den Stadtteilen bzw. stadtweit sind keine weitergehenden Problemlagen des Wirtschaftsverkehrs, die über Störungen durch einzelne Lieferfahrzeuge hinausgehen, bekannt. Die unter „4. Weitergehende Maßnahmen“ genannten Kernbausteine haben jedoch schon diese weit über die Altstadt/ Fußgängerzone hinausgehende räumliche und inhaltliche Dimension.

Vor dem Hintergrund der aktuellen Sachlage besteht zurzeit kein Handlungsdruck, stadtweit hinsichtlich des Wirtschaftsverkehrs aktiv zu werden. Daher wird vorgeschlagen, sich zunächst auf die Maßnahmen in der Altstadt/ Fußgängerzone zu konzentrieren.

### Finanzielle Auswirkungen der Maßnahme:

Für die Beschilderung und Markierung der sechs Lieferzonen stehen Mittel zur Verfügung. Je Standort entstehen Kosten in Höhe von ca. 3.000 €.

☐ konsumtive Auswirkungen ☒ investive Auswirkungen

### Finanzplan

Profit-Center	12.01.2001	Profit-Center Bezeichnung:	Straßen und Brücken	
PSP-Element	Bezeichnung		Sachkonto	Bezeichnung
7.001.091.700	Umgestaltung Fußgängerzone/ Innenstadt		78520000	Auszahlung Tief- baumaßnahmen
in Euro (€)	Gesamtkosten	Gesamtförderung	Eigenanteil	Netto*-Plan- Abschreibung
Beginn der Maßnahme	18.000 €	- €	18.000 €	#DIV/0!
Aktueller Stand			- €	#DIV/0!
Abweichung	- 18.000 €	- €	- 18.000 €	#DIV/0!
Nutzungsdauer (in Jahren)		Bemerkungen:		
		Mittel sind vorhanden		
Mittel sind in ausreichender Höhe veranschlagt (gleicher Produktbereich)			<input checked="" type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein

\* Die Netto-Plan-Abschreibung ist die Differenz aus der Auflösung des Sonderpostens (Ertrag) und der Abschreibung (Aufwand).

In Vertretung

Kamp

Anlage(n):

Anlage 1:      Machbarkeitsstudie - Logistikkonzept für die Stadt Moers\_Teil 1 (digital)  
                    Machbarkeitsstudie - Logistikkonzept für die Stadt Moers\_Teil 2 (digital)

