

---

# **CDU, Bündnis 90/DIE GRÜNEN und FDP Fraktionen, und Francisco Welter-Schultes im Rat der Stadt Göttingen**

---

CDU-Fraktion, Hiroshimaplatz 1-4, 37083 Göttingen

Zimmer 119

Tel: 0551-400 2215

E-Mail [cdu-fraktion@goettingen.de](mailto:cdu-fraktion@goettingen.de)

Bündnis 90/DIE GRÜNEN-Ratsfraktion, Hiroshimaplatz 1-4, 37083 Göttingen

Zimmer 130

Tel.: 0551-400 2785

E-Mail [grueneratsfraktion@goettingen.de](mailto:grueneratsfraktion@goettingen.de)

FDP-Fraktion, Hiroshimaplatz 1-4, 37083 Göttingen

Zimmer 196

Tel.: 0551-400 2499

E-Mail [FDP-Fraktion@goettingen.de](mailto:FDP-Fraktion@goettingen.de)

Dr. Francisco Welter-Schultes / Piratenpartei im Rat der Stadt Göttingen

---

Göttingen, 14. Juni 2021

## **Antrag zur Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Klimaschutz und Mobilität am 29. Juni 2021**

### **Göttingen wird Modellkommune mit dem Projekt „SLAM-City-Logistik“ für die Zustellung auf der letzten Meile in der Innenstadt und Fußgängerzone**

#### **Der Umweltausschuss möge dem Rat zum Beschluss vorlegen:**

1. Die Stadt Göttingen wird als Modellkommune im Bereich der klassischen Wirtschaftsförderung umgehend tätig und das Pilotprojekt „SLAM-City-Logistik für die letzte Meile der Zustellung“ für die Innenstadt und Fußgängerzone befürworten, voranbringen sowie unterstützen.
2. Die Stadt Göttingen wird die Initiative von Pro City e.V. aufnehmen und für die Projektbegleitung die GWG als geeigneten Partner beauftragen diese private Initiative zu unterstützen. Dabei soll sie im Wesentlichen helfen, Förderungen zu sichern, Flächen zu identifizieren und die Kommunikation mit den relevanten kommunalen, regionalen, bundes- und europaweiten Partnern zu organisieren.
3. Das Pilotprojekt wird vorerst befristet auf den Zeitraum von fünf Jahren. Beginn ist am 01.01.2022. In diesem Zeitraum wird die Fördermittelakquise von der GWG durchgeführt.
4. Die Stadt Göttingen erhält die Möglichkeit eine Personalstelle ab dem Haushaltsjahr 2022 einzuplanen, welche vorerst auf zwei Jahre befristet wird. Es ist ratsam die Planstelle im Bereich der Verkehrsplanung anzusiedeln. Die Verwaltung wird sodann gemeinsam mit der Politik und weiteren Akteuren die Vorbereitungen treffen, um das Projekt umzusetzen und zu stärken. Hier könnten beispielsweise Workshops dienen, damit die verschiedenen Szenarien von allen Seiten beleuchtet werden.
5. Für die in der Begründung erklärten „Hubs“ unterstützt die Stadt Göttingen aktiv die GWG und die Projektpartner bei dem Ermitteln passender und freier Gebäude, Hallen oder Flächen.
6. Die Stadt Göttingen wird eine Logistiksatzung mit zeitlichen und räumlichen Zufahrtsbeschränkungen gemäß der bereits ausgewiesenen Lieferzonen I und II der Innenstadt erarbeiten, welche nach den üblichen Beratungen und ggf. Anpassungen vom Rat der Stadt

Göttingen verabschiedet wird. Die Logistiksatzung wird Grundlage für die in Punkt 8 aufgeführte Ausschreibung.

7. Die Stadt Göttingen definiert gemeinsam mit der GWG und dem Rat der Stadt einen projektbezogenen Kriterienkatalog für die unter Punkt 8 genannte Ausschreibung. Der Kriterienkatalog wird die Punkte wie CO<sub>2</sub>-Neutralität, Einsatz von emissionsfreien Fahrzeugen und Lastenfahrrädern, faire Arbeitsbedingungen, mögliche Alternativnutzungen, Nutzerfreundlichkeit und Zukunftsfähigkeit und weitere Punkte beinhalten. Der Kriterienkatalog wird dem Rat der Stadt Göttingen in einem Bericht vorgelegt.
8. Die Stadt Göttingen wird die Ausschreibung für die Dienstleistung der SLAM-City-Logistik in zwei Losen gemäß der Logistiksatzung veröffentlichen. Die Vergabe der Lose erfolgt nach dem Kriterienkatalog sowie den gesetzmäßigen Vorschriften und üblichen Verfahrensabläufen. Die Lizenz für die Ausübung wird zeitlich begrenzt auf fünf Jahre.
9. Die Stadt Göttingen und die GWG werden die ansässige Universität und Hochschulen bitten das Pilotprojekt wissenschaftlich zu begleiten und zu evaluieren. Die Ergebnisse werden von der Stadt Göttingen mit einem Zwischen- und einem Endbericht veröffentlicht.
10. Pro City e.V. wird als Ideengeber von SLAM eng in das Gesamtprojekt der SLAM-City-Logistik eingebunden.

### **Begründung:**

Die Innenstädte und ihre Fußgängerzonen werden Wochentags und auch an Samstagen von namentlich bekannten Zustellanbietern, überwiegend von Fahrzeugen mit Diesel-Verbrennungsmotoren, für die Paketzustellung angesteuert. Zu Spitzenzeiten, wenn sich der Anteil der Paketsendungen auch verdoppeln kann, wie zur Weihnachtszeit oder vor anderen Feiertagen, können auch zwei Anfahrten pro Zustellanbieter an einem Tag erfolgen. Mit den temporären Einschränkungen für den Einzelhandel und den dem gezwungenermaßen anderen Einkaufsverhalten der Kunden während der Corona-Pandemie hat das Paketgeschäftsmodell nochmals an Zuwachs gewonnen. Weitere tägliche unumgänglichen Anlieferungen für die ansässigen Lebensmittelhändler, das Gaststättengewerbe, die Apotheken und Ärzte sowie Fahrzeuge von Handwerkern bringen weitere Transportfahrzeuge aller Art in die Innenstädte.

Die Verkehrssituationen, das Mobilitätsverhalten und die Immissionsbelastungen in den Innenstädten sowie im Umland beschäftigen alle Kommunen gleichermaßen und sind naturgemäß einhergehend mit den Fragen zu Klima- und Umweltschutz. Allen Entscheidungsträgern in der Kommunalpolitik ist bewusst, dass die Verkehrsbelastung auch in den Innenstädten und Fußgängerzonen für die Lebens- und Aufenthaltsqualität gesenkt werden muss. Dafür bedarf es innovativer und realistischer Konzepte, die kostengünstig und kurzfristig umzusetzen sind, aber auch Anpassungen ermöglichen, wenn sie erforderlich werden sollten. In der Konzeptvorbereitung dürfen selbstverständlich die Bedürfnisse der Händler, Selbstständigen, Anwohner, Berufseinpender, Touristen und Kunden nicht unberücksichtigt bleiben.

In der Göttinger Innenstadt und Fußgängerzone liefern derzeit sieben große Zustellanbieter mehrere Tausend Pakete täglich aus und überschreiten auch oftmals leider auch die Einfahrtsbeschränkung nach 11.00 Uhr vormittags. Daneben steuern auch die oben erwähnten anderen zahlreichen

Lieferfahrzeuge diesen Stadtbereich an. Die Einzelhändler und Anwohner der Innenstadt können kalkulatorisch und realistisch betrachtet bis zu sieben Mal am Tag ihre Pakete erhalten. Das bedeutet für viele Einzelhändler einen Mehraufwand in der Annahme und Verwaltung der gelieferten Waren,

während des Geschäftsbetriebes, sodass Arbeitsabläufe gegebenenfalls mehrfach unterbrochen werden müssen.

Erwähnenswert ist in diesem Zusammenhang auch, dass in den Lieferfahrzeugen bisweilen nicht das gesamte Volumina ausgeschöpft wird, weil Zeit vor Füllgrad geht, sodass nicht vollausgeladete Fahrzeuge zum Anliefern vorfahren.

Bislang verfügt die Göttinger Innenstadt nicht über ausgewiesene Ladezonen, sodass die Lieferfahrzeuge immer dort halten, wo sie nahegelegen zum Zustellort einen Platz finden. Für die Nutzer/-innen der Innenstadt setzt das die volle Aufmerksamkeit voraus. Gerade bei älteren Menschen, Menschen mit Einschränkungen oder Behinderungen oder Kindern ist diese Umsicht nicht gewährleistet. Auch die Aufenthaltsqualität durch eine Lärm- und Luftbelastung beim Flanieren oder Verweilen im Café ist mit so vielen Lieferfahrzeugen gestört. Fußgänger müssen auf den teils unkoordinierten Verkehr in der Fußgängerzone Rücksicht nehmen und Erfordern gegebenenfalls das Ausweichen. Zum Vergleich könnte man den Kauf-Park oder vergleichbare Einkaufszentren anführen: Hier käme niemand auf die Idee, über die innere Ladenzeile in die Geschäfte zu liefern. Hier wird grundsätzlich über Ladebereiche angeliefert.

Zurzeit liefert jeder Zusteller beim Halten mit seinem Fahrzeug statistisch rund 1,9 Pakete aus, bevor er weiterfährt. Mit einem effizienten Logistikkonzept wäre eine Zustellung von vier bis fünf Paketen pro Halt realisierbar. Damit könnte es bis zu einer Halbierung der gefahrenen Kilometer und zu einer entsprechenden CO<sub>2</sub>-Einsparung führen.

Mit der Bündelung des Lieferverkehrs über ein SLAM-City-Logistik-Konzept für einen definierten Lieferbereich in der Innenstadt und der Fußgängerzone könnte die Zustellung auf der letzten Meile (Abkürzung SLAM für Sustainable Last Mile) umweltfreundlich, zeitsparend und nachhaltig erfolgen. Im Idealfall ist nur noch ein emissionsfreies Fahrzeug für einen definierten Lieferbereich der letzten Meile unterwegs, wodurch sehr viele Pakete pro Stopp in kürzester Zeit an die Adressaten ausgeliefert werden können. Eine Steigerung der Effizienz führt zu einer schnelleren Auslieferung des Liefergutes, zu weniger benötigten Fahrzeugen und vielen anderen positiven Nebeneffekten.

Die Idee zum Prozessablauf ist, dass die Anlieferung der verschiedenen Paketdienstleister in einen zentralen lokalen Hub erfolgen, in dem eine Konsolidierung aller Lieferungen stattfinden wird. Dieser Hub – oder falls notwendig mehrere lokale Hubs - werden an strategisch geeigneten Stellen in Göttingen positioniert, welche eine effiziente Verkehrsanbindung auch für die anliefernden Dienstleister berücksichtigen werden. Standortbeispiele wären das ehemalige Gelände des Göttinger Tageblatts oder eine noch zu schaffende kleine Halle auf dem Gelände des Gallus-Parks oder ähnlichen Flächen.

Nach der abgeschlossenen Konsolidierung im Hub, wozu unter anderem eine digitale Sendungserfassung mit der ursprünglichen Sendungsnummer und der maschinellen Sortierung gehören wird, werden die Pakete in voll ausgelasteten E-Fahrzeugen gebündelt zu sogenannten Mikrohubbs oder auch Mikrodepots emissionsfrei mit E-Fahrzeugen transportiert. Über diese Fahrzeuge wäre auch die Zustellung von größere Paketen direkt an die Zieladresse realisierbar.

In den Mikrohubbs werden die Pakete auf Lastenfahräder verteilt (Leila und andere Anbieter) und ebenfalls emissionsfrei zugestellt. Ferner können die Pakete von den Adressaten direkt dort abgeholt werden. MikroHubbs können in auch in Kombination mit verschiedenen Varianten abgebildet werden: Paketstationen, Geschäftsflächen mit Bürgertreffpunkten, etc.

Vorschläge für mögliche Standorte der Mikrohubbs sind Räumlichkeiten im ehemaligen Gothaer-Haus (gegenüber dem Carré), die Räumlichkeiten der ehemaligen Sparkasse am Markt, vielleicht das Gebäude ehemals „Rittermoden“ an der Groner Straße sowie im Bereich am Bahnhof das Tonollo-Gebäude. Im südlichen Außenbereich der Innenstadt wäre in der Nähe des Geismar Tor noch ein passender Standort zu ermitteln. Natürlich können auch weitere Mikrohubbs an zentralen Orten entstehen.

Für die Auslieferung zu den Mikrohubbs werden in den Lieferzonen I und II gesonderte Logistikladezonen als Park- und Abstellflächen für die E-Fahrzeuge und Lastenräder mit Piktogrammen ausgewiesen, zusätzlich könnten in diesen Bereichen E-Ladestationen entstehen.

Die zuvor genannten ausgewiesenen Logistikladezonen könnten auch von Stadtlinienbussen mit angehängten Paketanhängern genutzt werden. Die Idee ist, dass ein effizient beladener Anhänger am Hub vorbereitet und an einen Stadtlinienbus angehängt wird. Es erfolgt dann die Weiterleitung an

den MikroHub bzw. die Abstellfläche in der Logistikladezone. Folge dessen wird es zu einer Halbierung der gefahrenen Kilometer kommen, weil kein zusätzliches Fahrzeug für den Zwischentransport notwendig wird, sodass ein echter Mehrwert entstehen wird. Bereits in den skandinavischen Ländern kommen solche Paketanhänger an den Bussen erfolgreich zum Einsatz.

Der gesamte Vorgang, beginnend mit der Konsolidierung bis zur Zieladresse könnte über eine kostenlose App verfolgt und dann beispielsweise von dem Empfänger an einen anderen Zustellort geroutet werden. Ähnliche Nachverfolgungsangebote werden bereits von anderen Zustelldiensten geboten und sind weitläufig bekannt bzw. werden ungezählt von den Empfängern genutzt.

Ein weiterer Gedanke ist, dass die Einzelhändler die City-Logistik für den Versand von eigenen Waren innerhalb des Stadtgebietes nutzen und damit ihren Kunden ein attraktives Angebot unterbreiten könnte. Bspw. könnte das lokale Logistikprojekt größere, schwerere oder unhandliche Waren aus der Innenstadt heraus transportieren und bis vor die Haustür liefern. Auch das Gaststättengewerbe, Apotheken und weitere Dienstleister könnten das dann bestehende lokale Logistiknetz nutzen. Eine weitere Zukunftsversion könnte sein, dass die Einzelhändler in den Hubs die Möglichkeit erhalten, Lagerflächen als Schnelldreher temporär zu nutzen, wenn die eigenen Lagerflächen nicht ausreichend Platz aufweisen oder, wenn es sich um Ware handelt, die im Kundenauftrag bestellt und direkt an die Kundenadresse geliefert werden kann.

Insgesamt können wir mit dieser Logistiklösung die innerstädtischen Lieferverkehre nachhaltig reduzieren und erhalten gleichzeitig die Chance die Innenstadt in ihrer Attraktivität zu stärken, die Lebens- und Aufenthaltsqualität zu sichern sowie das Klima zu schützen. Das dargestellte Lösungskonzept wird dann nur noch über einen Logistiker für die definierten Liefergebiete und Lieferzeiträume dargestellt. Die Zustellung erfolgt effizient, indem sie gezielt und gebündelt mit E-Fahrzeugen stattfinden wird, womit wiederum eine deutliche CO2-Reduzierung erzielt wird. Für den Adressaten ist der Empfang der erwarteten Pakete aber genauso komfortabel oder sogar vorteilhafter. Für den Einzelhändler und weitere Nutzer/-innen des SLAM-City-Logistik-Konzeptes ergeben sich weitere Möglichkeiten in der Kundengewinnung und/oder –Bindung. Die Kunden und Touristen werden ein deutlich angenehmeres Einkaufserlebnis in der Innenstadt und Fußgängerzone vorfinden und die ansässigen Unternehmen und Anwohner werden die spürbare Verkehrsberuhigung nach 11.00 Uhr vormittags sicherlich begrüßen.

Bei der Gründung der SLAM-City-Logistik sollten wir versuchen, die Eingriffe der Logistikbranche zu vermeiden und uns auf ein Konzept für Göttingen fokussieren, welches realistisch und nachhaltig umsetzbar ist. In diesem Zusammenhang ist eine bürgerfreundliche Aufklärung und ihr Einbinden in dem Prozess eine gute Gelegenheit, Seite an Seite für den vielseitigen Mehrwert unserer Kommune einzutreten.

Pro City e.V. begrüßt die Einigkeit der Fraktionen des Rates der Stadt Göttingen im Hinblick auf unser Konzept „SLAM-City-Logistik“. Gemeinsam mit Bürgern, Handel und Verwaltung kann es uns damit gelingen, die Fußgängerzone den Fußgängern zurückzugeben. Diese erlebenswerte Innenstadt kann zudem ein logistischer Leuchtturm für andere Städte werden.

Für die Darstellung und Visualisierung des SLAM-City-Logistik-Konzeptes fügen wir Grafiken dem Antrag als Anlage 1 bei.

# Grafiken als Anlage 1

## SLAM - sustainable last mile





