*Quelle Bild: Dreier AG | Transporte • Logistik | www.dreier.ag*

# Güterversorgung in der Stadt Bern – Herausforderungen neu denken

Die Herausgeberin:

Entente Bernoise

**Ausgangslage und Problemstellung**

«Der Schweizer Detailhandel erfüllt eine unverzichtbare Funktion in der Grundversorgung der Schweizer Bevölkerung. Die Herausforderungen, die sich dem Detailhandel dabei stellen, sind zahlreich: Die Versorgung muss in der ganzen Schweiz und zu jeder Zeit gewährleistet sein» schreibt die IG Detailhandel[1] (bestehend aus Coop, Migros und Denner).

Dabei nimmt der Detailhandel als Bindeglied zwischen den Produzenten und den Verbrauchern eine zentrale Funktion im wirtschaftlichen Branchenspektrum ein und ist nicht nur in Bezug auf die Versorgung, sondern auch volkswirtschaftlich sehr relevant (Arbeitsplätze und Umsatz für vor- und nachgelagerte Branchen).

«Die Erfüllung dieser Aufgabe bringt grosse Waren- und Kundenströme mit sich», so Espace Mobilité[2]. Dies ist eine grosse Herausforderung, ist doch der Detailhandel bei der Gewährleistung der Grundversorgung vor allem punkto Logistik von verschiedenen nationalen Gesetzen abhängig:

- Nationalstrassenabgabegesetz (NSAG)
- Schwerverkehrsabgabeverordnung (SVAV)
- Organisation Bahninfrastruktur (OBI)

*Es sind aber nicht nur die nationalen Gesetze, die die Rahmenbedingungen vorgeben, sondern auch eine Vielzahl kantonaler Bestimmungen und sogar massgebende kommunale Entscheide. Diese kommunalen Entscheide führen in der Stadt Bern zu verschiedenen Herausforderungen:*

***5 Herausforderungen***

1) Die aktuelle Politik der Stadt Bern (Teilschliessung, Poller etc.) macht die *Zulieferung in die Innenstadt immer schwieriger.* Es müssen zwingend Alternativen geboten werden.
2) Die Stadtlogistik muss die grossen und zentralen Fragen stellen, prioritär behandeln und in ihr Handeln einbinden: *wie bringt man die Warenströme von aussen in die Innenstadt?* Wie kann der Handel in der Innenstadt überleben?
3) Aufgrund der schwierigen Erreichbarkeit der Innenstadt – nicht nur für die Zulieferer, sondern auch für die Konsumenten – steigen letztere oftmals auf online-Angebote um. Online-Shopping ruft jedoch eine neue Problematik hervor: *Quartiere müssen für Kleintransporter zugänglich sein.* Auch dies ist in der Stadt Bern aktuell fast unmöglich.
4) Planungssicherheit für neue Bauvorhaben für Einkaufszentren und Fachmärkte oder Umnutzungen bestehender Infrastruktur muss gegeben und die *verkehrstechnische Infrastruktur gewährleistet* sein.
5) Das Miteinander muss in der Stadt Bern verbindlich sein. Unverbindliche Diskussionen in Sounding Boards führen zu Frust bei den Eingeladenen. Ein echtes *Mitspracherecht und frühzeitige Einbindung der Stakeholder* ist nötig.

Die vorliegende Studie soll diese Herausforderungen beleuchten und ihnen mittels Literaturrecherche sowie Experteninterviews[3] auf den Grund gehen sowie erste Erklärungsansätze finden und mögliche Forderungen herausarbeiten.

[1] https://ig-detailhandel.ch/de/ (Download vom 2. November 2022)
[2] https://espacemobilite.ch/ (Download vom 2. November 2022)
[3] Vgl. Erläuterungen Methodik auf Seite 11

## 1. Zulieferung in die Innenstadt

### *Aktuelle Situation der Zulieferung*

«Der Detailhandel ist auf ein funktionierendes und leistungsfähiges Transport- und Logistiksystem angewiesen», so die IG Detailhandel[4]. Dazu gehört, dass folgende Punkte gewährleistet sind: 1) Gütertransport vom Bahnhof ins Zentrum, 2) Platz für Umschlag; 3) Haltemöglichkeit für die Auslieferung.

Genau dies wird in der Stadt Bern zunehmend schwieriger. Sperrungen, Poller und weitere Verkehrslenkungshindernisse erschweren und/oder verhindern immer mehr den sinnvollen Zugang zur Verkaufsinfrastruktur in der Innenstadt.

Zudem halten sich Gerüchte wie zum Beispiel, dass der Gemeinderat die Hodlerstrasse auf Wunsch des Mäzens des Kunstmuseums für den Privat- und Gewerbeverkehr (teil-)sperren will. Dies eine Behauptung, die der Gemeinderat bereits im 2021 entkräftet hat: «Die Hodlerstrasse soll für den Durchgangsverkehr nicht generell, sondern bloss ausserhalb der Verkehrsspitzenzeiten gesperrt werden; immer möglich bleibt zudem der Zubringerdienst (Anlieferungen, Notfalldienste, Strassenreinigung usw.)»[5]. Trotzdem ist dies auch 2023 immer noch als eines der Argumente für die schwierige Politik der Stadt Bern in Bezug auf den Güterverkehr zu hören.
Dies konstatiert auch der Präsident des HIV Sektion Bern, Giorgio Albisetti[6]: «Zur Hodlerstrasse hört man vieles. Eine Untertunnelung ist nicht möglich. So wie es heute angedacht ist, ist die Zulieferung am Morgen aber kein Problem». Wieso ist die Stadt Bern nicht im Stande, solche Fehlinformationen von der Hand zu weisen?

Den Zulieferern bereiten jedoch nicht primär Poller und Verkehrsberuhigungen Sorgen, das grösste Problem sind die parkierten Fahrzeuge auf ihren Ab- und Aufladeflächen. Dies ist nicht von der Stadt verschuldet, die Stadt ist aber für die Durchsetzung von Parkverboten bzw. die Kontrolle und Sanktionierung bei Nichteinhalten verantwortlich.

Was von den Zulieferern als positiv konstatiert wird, ist die Tatsache, dass die Stadt Bern kein Nachtfahrverbot hat, wie dies in anderen Gemeinden zum Teil der Fall ist. Somit ist das Beliefern von «Frischeprodukten» grundsätzlich kein Problem.

### *Künftige Situation der Zulieferung*

Es ist nicht von der Hand zu weisen, dass grosse Sanierungsvorhaben in den gleichen zeitlichen und örtlichen Perimeter fallen: Kornhausbrücke, Nydeggbrücke, Bären/Waisenhausplatz. Im gleichen Zeitraum wird die Teilsperrung der Hodlerstrasse umgesetzt werden (Anlieferungszeiten gestattet). Es ist aktuell kein Gesamtkonzept erkennbar, wie die Stadt die Anlieferungen gewährleisten kann. Hierzu braucht es schnelle Signale der Stadt, dass diese Vorhaben aufeinander abgestimmt werden.

Wichtig ist, dass man die Gesamtsituation nicht an Einzelsituationen aufmacht, denn der öffentliche Raum ist beschränkt und alle haben Nutzungsansprüche. Es geht also vielmehr darum, zu schauen, wie der Raum besser verteilt wird. Und Einzelfälle sind idealerweise im Einzelfall zu lösen, wie anhand des Beispiels unten aufgezeigt wird.

**Beispiel von Einzelfall-Kompromiss in Lorraine**
Die Böhlen AG, ein Sanitär-Unternehmen, muss über die Zufahrtsstrasse in die Lorraine fahren und genau da will die Stadt eine Kinderspielstrasse machen. Kompromiss: Kinderspielstrasse von Freitagnachmittag bis Sonntagabend.

### *Hauptkonflikt: divergierende Nutzungsinteressen*

Der beschränkte öffentliche Raum birgt ein grosses Dilemma: praktisch unbeschränkte und diametral entgegengesetzte Nutzungsinteressen. «Niemand flaniert gerne in der Stadt, wenn gleichzeitig Lastwagen hin- und herfahren. Man möchte gerne Aufenthaltsqualität und Shoppingexperience ungestört von Lieferwagen. Letztere ist aber auf eine funktionierende und leistungsfähige Logistik angewiesen. Dieser Konflikt ist eine grosse Herausforderung» so Adrian Stiefel, Leiter Amt für Umweltschutz[7].

[4] https://ig-detailhandel.ch/de/ (Download vom 2. November 2022)
[5] https://ris.bern.ch/Geschaeft.aspx?obj_guid=08cb4334cbd74a2982d14c92d2432bde (Download vom 22. Mai 2023)
[6] im Sinne des Leseflusses wird im Folgenden nur noch verkürzt zitiert mit «G. Albisetti»
[7] im Sinne des Leseflusses wird im Folgenden nur noch verkürzt zitiert mit «A. Stiefel»

Dieser Konflikt ist auch auf Seite Wirtschaft spürbar: Für die Wirtschaft ist oftmals nicht klar, in welche Richtung die Politik will. Teils scheint die Richtung auch ein Phantasiegebilde, so zum Beispiel, «dass die Stadt Bern eine superattraktive Innenstadt haben will und 800 kg Paletten über einen Cityhub auf Cargobikes umladen möchte» Jürg Frefel, Logistikspezialist[8]. Hier braucht es mehr Verständnis für die Realität. Auch darf «die Stadt nicht zu einem zweiten Ballenberg-Museum werden. Eine Stadt darf und soll lebendig sein und das bedingt halt auch einen gewissen Lärmpegel, wenn Güter ein- und ausgeladen werden müssen» Alexander Vogt, Mitinhaber und Geschäftsleiter VOGT.CARGO Fracht & Express AG[9].

Allerdings konstatiert die Wirtschaft auch, dass «Luzern, Neuenburg und Basel schlimmer sind. Selbstverständlich soll man sich nicht am schlechten orientieren, aber der Stadt Bern auch zugestehen, dass sie ihr Bestes versucht. Zudem sind wir, dank den Vorgaben unserer Kunden (die Ware vor der Öffnungszeit zu liefern), selten in dem zeitlichen Bereich, in dem wir gehindert werden würden. Sprich, morgens um 6 Uhr ist ideal, gefährlich wird's für den Chauffeur erst, wenn viele Fussgänger und Velofahrer unterwegs sind» Ruedi Nyffenegger, Geschäftsbereichsleiter National Deutschschweiz, Dreier AG[10]. Es seien teils auch die Kunden, die die Exklusivität und Individualität (Ware vor Haustür etc.) höher gewichten als zum Beispiel die Vorteile eines Cityhubs (Umweltgedanke etc.).

Die Stadt Bern ist der Meinung, dass die Frage anders gestellt werden muss: «Wie schafft man Rahmenbedingungen für den bestehenden Handel, damit Umsatz vor Ort generiert werden kann? Man will Qualität schaffen, damit die Leute vor Ort anstatt im Internet einkaufen. Einige Stimmen werden sagen «frei zugänglich für motorisierten Individualverkehr», anderes Extrem «Zugang braucht es nicht»», so A. Stiefel. Einen Konsens zu finden ist gemäss Stadt Bern sehr schwierig, aber durchaus das Ziel, das die Stadt anstrebt. Zudem bedenkt die Stadt Bern bei allen ihren Projekten die drei Dimensionen Umwelt, Bevölkerung und Wirtschaft.

Silvio Scholl, Netzwerkmanager Stadtlogistik[11] verdeutlicht: «Eine funktionierende Logistik sowie eine hochwertige Aufenthaltsqualität in der Stadt sind beide essenziell für den Handel, stehen aber in einem Spannungsverhältnis zueinander. Die Stadt möchte für das lokale Gewerbe möglichst attraktive Rahmenbedingungen schaffen und sieht einen Mehrwert darin, wenn diese beiden Aspekte möglichst optimal aufeinander abgestimmt werden.»

Immer wieder wird vergessen, dass gerade die wirtschaftliche Attraktivität einer Stadt sehr stark von einer effizienten Güterversorgung abhängt[12]. Trotzdem ist es vor allem die Wirtschaft, die das Einsehen hat. Dies ist auch international zu spüren: «Das starke Wachstum der Städte und die Energiewende erfordern eine Verdichtung und eine Verkleinerung des logistischen Fussabdrucks der Städte. Verlader und Logistikdienstleister sollten auf weniger Raum mehr leisten», Walther Ploos van Amstel im Jahr 2020[13].

**Beispiel für divergierende Interessen in der Altstadt**

Es besteht die Idee, dass das Gewerbe in der Altstadt das Auto parkieren kann. Parkplätze werden zwar aufgehoben, der Warenumschlag für die Zulieferer wird gewährleistet. Auch Kunden können Möbel abholen in beschränkter Zeit, sonst braucht es keine Möbelläden und dann bleiben nur noch Souvenirshops.

Aktuell ist eine Einsprache von Bewohnern der Junkerngasse hängig, die sich gegen das Laubenparkieren wehren. Dies obwohl den Anwohnern subventionierte Parkplätze im Rathausparking gewährt werden.

Einwände der Anwohner: Schon die Parkkarte in der Innenstadt (960 CHF/Jahr) ist verhältnismässig teuer im Gegensatz zur Parkkarte in den restlichen Quartieren (261 CHF/Jahr). Die als Alternative verkauften «subventionierten» Parkplätze im Parkhaus kosten jedoch 300 CHF/Monat (ohne Subvention 350 CHF/Monat).

Eine solche Idee könnte man auf die ganze Stadt ausrollen, wenn die Interessen nicht derart auseinander klafften.

[8] im Sinne des Leseflusses wird im Folgenden nur noch verkürzt zitiert mit «J. Frefel».
[9] im Sinne des Leseflusses wird im Folgenden nur noch verkürzt zitiert mit «A. Vogt»
[10] im Sinne des Leseflusses wird im Folgenden nur noch verkürzt zitiert mit «R. Nyffenegger»
[11] im Sinne des Leseflusses wird im Folgenden nur noch verkürzt zitiert mit «S. Scholl»
[12] https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2667091722000085 (Download vom 24. Mai 2023)
[13] http://www.citylogistics.info/food-for-thoughts/die-zukunft-liegt-in-kollaborativen-cityhubs/ (Download vom 24. Mai 2023)

**Beispiel unterschiedlicher Nutzungsinteressen: Sulgenrain**
Seit beim Sulgenrain eine Velospur gebaut wurde, gibt es regelmässig einen Stau bis ins Marzili runter. Das ist ein Ärgernis für Zulieferer und Gewerbler. Die Velofahrer freut's.[14]

**Beispiel von Kompromiss in der Zeughausgasse**
In der Zeughausgasse gab es in der Vergangenheit immer wieder Probleme. Jetzt hat man es geschafft, in einer Zulieferungszone Verweilqualität zu generieren.[15]

**Zwischenfazit**
Die Zulieferung ist grossmehrheitlich gegeben und zwar so, dass sie für die Wirtschaft (mit gewissen Einschränkungen) einigermassen funktioniert. Die Stadt muss verstärkt Gerüchte ausräumen können und für künftige Vorhaben gute Aufklärungs- und Informationspolitik betreiben. Hier besteht aktuell ein Defizit.

## 2. Neue Ideen für Warenströme in die Innenstadt

Die Stakeholder sind sich alle einig, es liegt nicht an Pollern (viele sind es nicht) oder ähnlichem, sondern an der Tatsache, dass der Strassenraum so breit ist wie er eben ist und die Nutzung des Strassenraums neu gedacht werden muss. Klar ist: eine ungeregelte Zulieferung verbessert die Situation nicht. Es braucht Regulierungen und neue Ideen.

### *Alte Cityhub Bestrebungen sind vom Tisch*

Die Hauptproblematik bei der Diskussion eines Cityhubs besteht darin, dass es ein Missverständnis beim Volumen, das transportiert werden muss, gibt. Diverse Akteure haben sich deshalb aus der Diskussion zurückgezogen. Ein Beispiel zur Illustration der Dimensionen: Alleine die Migros liefert 40–60 Sattelschlepperware pro Tag in die Stadt Bern.

Hierzu konstatiert die Stadt auch ganz klar: «Als öffentliche Hand will man ganz sicher nicht die Logistik der Zulieferer (wie beispielsweise Loeb oder Migros) organisieren. Diese haben ökonomisches und ökologisches Verständnis von Logistik, nicht die Stadt Bern. Es ging auch niemals darum, Waren von Lastwagen auf Cargobikes umzuladen. Von so was wird nicht geredet. Es geht uns rein darum, Fläche bereitzustellen» A. Stiefel. Somit ist für die Stadt Bern klar, dass die alte Cityhub-Idee nicht weiterverfolgt wird.

**Beispiel verworfener Hub-Ideen**
Früher bestanden von verschiedenen Zulieferern Ideen für eigene Hubs. Viele davon wurden wieder verworfen. Vor allem aus dem Grund, dass die Lieferung mit kleinen Elektrofahrzeugen in die Innenstadt nicht realistisch ist. «Mit einem Elektrofahrzeug ist eine einzige Palette realistisch, mit dem Velo müsste man die Palette sogar auseinanderpalettieren. Das ist einfach nicht durchführbar» so J. Frefel.

Gemeinsame Hubs wurden derweil schon früher verworfen, denn «es ginge mit der Kapazität der Strassen nicht mehr auf. Das System kann gut mit einem Herzen verglichen werden, irgendwann gäbe es einen Kollaps» J. Frefel.

**Um die Dimensionen und Komplexität zu verstehen**
Bestimmungen für die Anlieferung bezüglich Raumtemperatur:
– Einfachste Lieferung ist die *Paketpost,* da spielt die Raumtemperatur keine Rolle.
– *Tiefkühlzone* (–20 Grad), da gelten die Vorgaben der Lebensmittelverordnung.
– *Gekühlte Logistik* (–2 Grad)
– *Ambiente* (8–12 Grad)
Wenn diese verschiedenen Kategorien nicht kombinierbar sind, dann wird die Fahrzeuganzahl verdoppelt.

Weitere Bereiche, in denen strenge Vorschriften gelten:
– strenge Vorgaben von der Postcom bei Sendungen im Postbereich.
– sehr strenge Vorgaben im Pharmabereich (Kühlkette, Dokumentierung etc.)
– Vorgaben für Gefahrengut

[14] https://www.tagesanzeiger.ch/warum-bern-die-velohauptstadt-ist-und-nicht-zuerich-492617980025 (Download vom 10. Juli 2023)
[15] https://www.bern.ch/mediencenter/medienmitteilungen/aktuell_ptk/zeughausgasse-die-parklets-sind-wieder-da (Download vom 24. Mai 2023)

### *2-Hub-System steht zur Diskussion*

Der Platz für die Logistikbranche wird immer knapper in der Stadt – es gibt fast keine gesicherte Fläche. Deshalb ist aktuell ein 2-Hub-System in Diskussion:

*Warenhubs*

Die frühere Idee eines einzigen grossen Cityhubs ist laut der Stadt Bern grossmehrheitlich vom Tisch (siehe Seite 5). Die Stadt Bern eruiert aktuell die Frage, ob es sinnvoll ist, dass in gut erschlossenen Gebieten und eisenbahnnah, ein Hub vorhanden ist. Und ob jeder Zulieferer (z. B. Planzer, DHL, Post etc.) seine eigene Fläche benötigt oder ob es gemeinsame Fläche (= Cityhub) braucht. Die Aufgabe der öffentlichen Hand sieht die Stadt in der Sicherung der Fläche für Logistikunternehmen, nicht aber in der Betreibung solcher Hubs.

«Kleinere Hubs sind sehr interessant. Mit grossen Hubs wäre man sehr eingeschränkt, kleinere Hubs bieten die Chance vor allem gerade im «same day delivery»-Bereich. Da ist es fraglich, ob die verschiedenen Anbieter dies wirklich je separat machen müssen», Anna Bähni, Co-Geschäftsleiterin Bern City[16].

*Bring-und-Abhol-Stationen*

Eine Stufe unter den grossen Warenhubs evaluiert man das Bereitstellen von Plätzen in Quartieren, auf denen die Zulieferer Pakete für Anwohner deponieren können, sogenannte Briefkästen-Stationen. Der grosse Vorteil dieser Idee: Der Suchverkehr in den Quartieren würde enorm reduziert werden. Dies sei ein interessanter Ansatz, dafür brauche es aber bei den Kunden zuerst eine Bedürfnisabklärung und eine Abklärung, ob diese auch wieder anbieterneutral zur Verfügung zu stellen wären, da dies höchstwahrscheinlich effizienter für Kunden und Logistikunternehmen wäre. Diese Abklärungen sollen gemäss Stadt Bern im 2023 passieren.

S. Scholl: «In diesem Kontext kam auch immer wieder die Frage auf, wie die Abholboxen ausgestaltet werden müssten, damit diese für die Stadtbevölkerung, Logistiker und lokales Gewerbe einen Mehrwert bieten. Dies kann man nur im Dialog klären».

- *Diese Bring-und-Abhol-Stationen sind nicht zu verwechseln mit den aktuell zur Diskussion stehenden Haltezonen in den Quartieren (siehe Kapitel 4).*

### *Alte Ideen neu gedacht*

*Beispiel Gütertram*

Für viele Logistiker ist nicht verständlich, wieso «alte Ideen», die auch heute noch umsetzbar wären, nicht ernsthaft diskutiert werden. So zum Beispiel die «Gütertram-Idee», die bereits vor 25 Jahren angedacht wurde und immer noch aktuell ist. Wenn man ins Ausland schaut, kann dies sehr gut funktionieren (beispielsweise in Paris, Dresden, Berlin (mit DHL-Pilotprojekt) und Eisenach). «Mit wenig Aufwand könnte ein Tram umgebaut werden, dann braucht es noch eine Rampe und Rollcontainer. Mehr zusätzliche Infrastruktur zur bereits bestehenden ist nicht nötig. Aber oftmals scheint es so, dass von der Stadt «nur Lippenbekenntnisse kommen» A. Vogt.

*Beispiel moderne Arbeitszeiten öffentliche Hand*

Moderne Arbeitszeiten sind in aller Munde und mittlerweile vielerorts selbstverständlich. Nur die öffentliche Hand tut sich schwer. Beispielsweise zirkuliert die Kehrichtabfuhr am Morgen um 7 Uhr, mitten in der grössten Rushhour. Die Mitarbeitenden stehen dann um 16 Uhr wiederum selbst im Feierabendstau. «Hier gäbe es viel Potential, wenn man miteinander entschärfen und kanalisieren würde» A. Vogt. Mit Blick ins Ausland sieht man, dass die Kehrichtabfuhr, die Strassenreinigung etc. nachts in mehreren Schichten arbeitet.

**Zwischenfazit**

Die Stadt Bern tut sich einerseits schwer mit grossen, neuen Ideen und andererseits mit der raschen Umsetzung von «kleineren» und genauso wirksamen Massnahmen. Die Stadt ist zu fest auf einen Konsens ausgerichtet.

[16] im Sinne des Leseflusses wird im Folgenden nur noch verkürzt zitiert mit «A. Bähni»

## 3. Zugänglichkeit von Quartierstrassen

***Der boomende online-Handel und seine Folgen***

Viele Kunden kaufen nicht mehr vor Ort ein – unter anderem wegen der oben genannten erschwerten Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem Auto. Dieser Online-Shift löst das Problem der Zulieferung nicht, sondern schafft ein neues Problem in den Quartieren.

Der boomende online-Handel führt zu deutlich mehr Verkehr durch Lieferwagen und teilweise auch Lastwagen in den Quartieren und auch zu mehr Unternehmen, welche diese Auslieferungen tätigen. Ebenso wie der online-Handel boomen auch die Paketlieferdienste.

Die Zufahrten werden teilweise durch Verkehrsberuhigungsmassnahmen und Fahrverbote stark eingeschränkt. Das Hauptproblem ist auch hier, dass zum Ausladen keine Abstell- bzw. Parkflächen zur Verfügung stehen. Entsprechend stehen die Fahrzeuge dann beim Warenumschlag auf der Strasse und versperren den anderen Verkehrsteilnehmenden den Weg.

Das bedeutet, dass Konzepte wie «Coop at home» etc. dazu führen, dass Quartierstrassen mit mittelgrossen Transportfahrzeugen befahrbar sein müssen. Dies ist jedoch aufgrund der vielen verkehrsberuhigenden Massnahmen (Inseln etc.) und Begegnungszonen etc. nicht überall möglich. Weiter ergeben sich neue Nutzungskonflikte: es gibt mehr Suchverkehr in den Quartieren und Kleintransporter sind teilweise gezwungen auf Velostreifen und Trottoirs zu parkieren oder auf der Strasse. Dies hat wiederum verärgerte Anwohner und verstopfte Quartierstrassen zur Folge.

Erschwerend kommen 1) das relativ neue Phänomen des flächendeckenden Tempo 30 in den Quartieren hinzu, 2) die Reduktion der Spuren auf Hauptverkehrsachsen und 3) das Verschwinden von Parkplätzen.

Nebst der Situation direkt im Quartier hat der online-Handel eine weitere Schwierigkeit zu überwinden: die Parkplatzthematik. Ein Anhänger müsste irgendwo ausserhalb des zu beliefernden Quartiers abgestellt werden können – entweder für die Zulieferung nur mit dem Lastwagen oder fürs Umladen auf einen Kleintransporter.

Die «Quartier-Problematik» ist der Stadt Bern bewusst. Es werden sogenannte «Haltezonen für Lieferanten und Handwerker» geprüft[17]. Dies entspringt dem Stadtlogistikkonzept[18], das der Stadt Bern verschiedene Prüfungsaufträge auferlegt.

«In ein paar Jahren rechnen wir mit bis zu 60 000 Päckli pro Tag. Es braucht also Platz und Effizienz, um diese Menge zu bewältigen» so A. Stiefel. Diese sogenannten Haltezonen sind nicht per se neu, bereits heute existieren Halteverbotslinien, welche einen Warenumschlag zulassen. In Bern sowie in anderen Städten wird derzeit aber eine grossflächigere Schaffung solcher Zonen diskutiert, was auch durch einen Workshop des Bundesamts für Raumentwicklung weiter angeregt wurde. Derzeit wird unter Einbezug von Akteur*innen aus Logistik und lokalem Gewerbe geprüft, wo und wie solche Zonen sinnvoll umgesetzt werden können.

Bern City findet Haltezonen grundsätzlich eine sehr gute und spannende Massnahme, gerade weil nicht nur Zulieferer, sondern auch Handwerker davon Gebrauch machen können. Obwohl der Umsetzungshorizont noch nicht abgesteckt ist, ist positiv zu werten, dass es bei der Planung vorwärts geht. «Ein Kurzkonzept wurde zeitnah erstellt. Gefolgt von der Einberufung einer Projektgruppe, die bereits im 2023 das erste Mal tagen soll», so A. Bähni.

**Zwischenfazit**

Auch online-Handel bedingt, dass man ausliefern kann. Dies ist nur möglich, wenn die Stadt genügend Fläche zur Verfügung stellt und die Bevölkerung bei ihren divergierenden Nutzungsinteressen Kompromisse eingeht. Genau wie in der Innenstadt besteht der grösste Zielkonflikt darin: es soll ruhig sein, aber man soll sich alles liefern können.

Haltezonen könnten eine Möglichkeit sein, die Situation langfristig zu entschärfen. Heute ist allerdings fraglich, wie lange die Evaluation und die Umsetzung dauern, denn die Problematik kann nicht erst in ein paar Jahren gelöst werden.

[17] https://magazin.nzz.ch/nzz-am-sonntag/schweiz/paeckli-boom-bern-sucht-mit-haltezonen-den-befreiungsschlag-ld.1736409?reduced=true (Download vom 8. Mai 2023) und https://www.derbund.ch/stadt-bern-will-haltezonen-fuer-lieferanten-und-handwerker-663615034783 (Download vom 8. Mai 2023)

[18] https://www.bern.ch/politik-und-verwaltung/stadtverwaltung/sue/amt-fur-umweltschutz/umwelt-und-energie/fachstelle-mobilitatsberatung/projekte-und-berichte/konzept-stadtlogistik-bern-1/logistikkonzept-stadt-bern-abschlussbericht-def-1.pdf/view (Download vom 8. Mai 2023)

## 4. Verkehrstechnische Infrastruktur

Der Detailhandel ist auf ein bestimmtes Mass an Planungssicherheit, insbesondere in der Raum- und Verkehrsplanung angewiesen. «Standorte für Einkaufszentren und Fachmärkte wollen frühzeitig geplant und in die kantonalen Richtpläne aufgenommen, Siedlung und Verkehr aufeinander abgestimmt werden. Davon profitiert nicht nur der Detailhandel allein, sondern auch seine Arbeitnehmer, seine Kunden und die Umwelt», so Espace Mobilité. Dies ist in der Stadt Bern mit ad hoc Entscheiden zu Teilschliessungen etc. nicht gegeben. Dies sieht auch die Stadt Bern ähnlich: «Die Planungssicherheit im Güterverkehr muss gestärkt und Flächen müssen gesichert werden» S. Scholl.

### *Auf- und Abladeflächen*

«Die grösste Herausforderung ist, dass man oftmals bei Neu- oder Umbauten nicht vor 7.00 Uhr anliefern kann. Zudem ist bei neuen Standorten meist die Parkfläche für das Ab- und Aufladen die grösste Problematik» J. Frefel. Auch bei bestehenden Filialen seien die parkierten Fahrzeuge auf den Ab- und Aufladeflächen das grösste Ärgernis, «diese sind jedoch nicht von der Stadt verschuldet» J. Frefel.

Die Problematik mit falsch parkierten Fahrzeugen auf definierten Umschlagsflächen verschärft sich, wenn «frische Lebensmittel» geliefert werden müssen. Die Ware muss in diesem Fall weit entfernt abgeladen und mit dem Palett-Trolley angeliefert werden. In dieser Zeit kann potentiell die Kühlkette unterbrochen werden.

**Beispiel vom Einlenken seitens Logistiker**

Im Breitenrain hat die Genossenschaft Migros Aare den ganzen Ablad «eingehaust», damit kein Lärm für die Anwohner entsteht.

Trotzdem gibt es immer wieder Konfliktpotential (Lärm, Lastwagen etc.) zwischen der Migros Aare, den Anwohnern und der Stadt Bern.

### *Ökologie und Ökonomie*

Ein Beispiel widersprechender Lenkungsmassnahmen ist, dass zum Beispiel der VCS mit strengen Limitierungen bei Parkplätzen mitbestimmt. Dies führt zu vermehrtem «Parkplatz-such-Verkehr», was überhaupt nicht im Sinne des Umweltschutzes ist. In dieser Logik müsste man konsequenterweise das «Losfahren» verbieten.
Auch «die Stadt Bern will keinen Verkehr mehr in der Stadt, stellt aber keine Parkplätze zur Verfügung» R. Nyffenegger.

Die Wirtschaft setzt sich mehr mit dem Thema Ökologie auseinander, als ihr oftmals attestiert wird. So sind viele interessiert, ökologisch-ökonomisch zu liefern und haben meist sehr moderne Flotten, beispielsweise Biodiesel-Fahrzeuge (von Rapsölderivat) oder elektrische Fahrzeuge. Da die Logistikunternehmen sehr viel fahren, wird ihnen dies teils nicht abgenommen.

**Zwischenfazit**

Die vier grössten Probleme sind 1) dass nicht vor 7.00 Uhr angeliefert werden darf, 2) knappe Parkfläche für Auf- und Abladen sowie für Umschlag, 3) Unverständnis bei Anwohnern und 4) falsche «Lenkungsmassnahmen».

## 5. Mitspracherecht und frühzeitige Einbindung der Stakeholder

In Bezug auf Sounding Boards gibt es unterschiedliche Meinungen. «Ich gehe schon gar nicht mehr» sagen die einen und andere finden, dies sei halt einfach Realpolitik und so zu akzeptieren.

### *Optik der Wirtschaft*

Die Kritik zielt vor allem auf das Setting ab: Löblicherweise möchte die Stadt möglichst viele Stakeholder einbinden. Dies führt dazu, dass rund 60 Anwesende Informationen von der Stadt erhalten und allenfalls eine Art Diskussion führen können. Schliesslich entscheidet dann trotzdem die Stadt.

G. Albisetti ist der Meinung, «die Wirtschaft müsse einen Teil auf ihre Kappe nehmen. Wir müssen hingehen und uns einbringen. Das Sounding Board gleicht einer Vernehmlassung. Wenn du das nicht aushältst, musst du dich zurückziehen. Du kannst nicht den Anspruch haben, dass dein Partikularinteresse zum Parteiprogramm wird».

Ähnlich sieht es A. Bähni: «Bern City nimmt konsequent an Sounding Boards der Stadt Bern teil. Es ist in unseren Augen sehr wichtig, den Dialog zu führen, auch wenn man allenfalls in Unterzahl ist. Der eigene Standpunkt ist dann immerhin protokolliert und somit festgehalten». Die Wirtschaft soll Präsenz zeigen, ihre Themen immer wieder einbringen und einen konstruktiven Dialog führen. Nur so habe man Chancen, irgendwann gehört zu werden.

Grosse Logistik-Unternehmen pflegen zudem einen direkten Austausch mit der Stadt, so dass sie die eher verpuffende Wirkung von Sounding Boards umgehen können. Dies ist jedoch ein Privileg, das den grossen Playern vorbehalten ist.

***Optik der Stadt Bern***

Die Stadt Bern sieht sich immer wieder mit Unverständnis konfrontiert, weshalb sich die öffentliche Hand mit Güterlogistik auseinandersetzt. Dabei werden die verschiedensten Ansprüche, die in das Thema Logistik hineinspielen, vergessen. Die Stadt muss auf diverse Entwicklungen vorbereitet sein und antizipieren (z. B. Bereitstellen von Fläche etc.) und sieht sich als Drehscheibe: «Wir als öffentliche Hand müssen sehr aufpassen. Die Gremien, die wir leiten sind transparent, offen und es gibt einen nachvollziehbaren Entscheidweg. Somit sind die Entscheide auch verbindlich. Die Leitlinien für unser Tun sind: a) Partner ernst nehmen, 2) nicht «spamen» und 3) gute und klare Spielregeln. Das heisst nicht, dass jede Partei dann immer gewinnt. Aber Versuch/Ziel, den verschiedensten Bedürfnissen in breitem Masse gerecht zu werden. Es ist zugegebenermassen eine Gratwanderung» A. Stiefel.

S. Scholl: «Eine Kultur von Respekt der Rollen und voneinander profitieren wollen – das ist die Basis, damit es einen Schritt vorwärts geht. Es ist nicht fair, zu behaupten «da passiert nichts», denn es ist unmöglich in jeder Diskussionsrunde Fakten zu ändern.»

**Gut funktionierende Zusammenarbeit – Beispiel 1**

Aus einem Policy-Sprint des Bundesamtes für Raumentwicklung ARE ist das Thema Haltezonen entstanden. Dies wurde sofort von der Stadt aufgenommen und mit wichtigen Stakeholdern diskutiert. «Wir sind bei der sehr raschen Erarbeitung dabei gewesen und werden auch in der künftigen Projektgruppe zur Umsetzung mitarbeiten» A. Bähni.

**Gut funktionierende Zusammenarbeit – Beispiel 2**

Des Weiteren ist die Wirtschaft – in gebündelter Form via HIV – in einem guten Dialog mit der Stadt. Das Einvernehmen mit Marieke Kruit und Karl Vogel von der Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün sei recht gut und vernünftig. «Man geht schauen und findet zusammen eine schlaue Lösung. Die Stadt hat verstanden, dass der Wirtschaftsverkehr vom Individualverkehr abzukoppeln ist. Wenn jemand mit PW nicht mehr über den Bundesplatz fahren kann, so what; aber wirtschaftsfördernde Massnahmen für den Verkehr von Zulieferern und Handwerkern ist entscheidend» so G. Albisetti.

Die Wirtschaft sieht zudem eine ganz grosse Chance in Form eines starken Wirtschaftsamts. Hansmartin Amrein als Vollblutunternehmer könnte dies schaffen. Weiterer Vorteil: das Wirtschaftsamt hat seine Büros an der Effingerstrasse im gleichen Haus wie die Verkehrsdirektion.

**Zwischenfazit**

Wirtschaft und Stadt Bern sind sich einig, dass es aufgrund der grossen Anzahl Stakeholder und der sehr divergierenden Interessen schwierig ist, einen Konsens zu finden.

Die Stadt Bern muss unbedingt aus Diskussionen auch verbindliche Massnahmen ableiten. Die Wirtschaft ist in der Pflicht, weiterhin hartnäckig ihre Bedürfnisse mitzuteilen.

## 6. Forderungen

***Klare Kommunikation der Stadt Bern***
Gerüchte sind einem zielführenden Dialog nicht förderlich. Die Stadt Bern muss Gerüchte mit einer transparenten und anhaltenden Kommunikation beseitigen.

***Rasche Umsetzung von kleinen, aber wirksamen Massnahmen***
Konsens in Ehren, die divergierenden Nutzungsinteressen werden niemals vollständig in Einklang gebracht werden können. Deshalb ist es wichtig, die Interessen und die Überlebenskraft der Wirtschaft in der Innenstadt zu berücksichtigen und Massnahmen, die kaum bestritten sind, rasch umzusetzen.

***Haltezonen sofort***
So ist zum Beispiel bei den geplanten Haltezonen vorwärts zu machen, da die Umsetzung gewisse Zeit in Anspruch nehmen wird.

***Strikte Einhaltung der Parkordnung***
Nur wenn Flächen, die für den Güterumschlag vorgesehen sind, auch dafür genutzt werden können, ist eine vernünftige Belieferung der Innenstadt und der Quartiere möglich. Deshalb muss es im Sinne der Stadt sein, dass diese Flächen nicht rechtswidrig für andere Zwecke genutzt werden. Da wo Regeln bestehen, sollen diese auch eingehalten werden.

***Verbindliche Partnerschaft***
Konsultationen bei Partnerorganisationen müssen verbindlich werden. Von Alibi-Mitwirkungen soll abgesehen werden. Konsultationen werden nur durchgeführt, wenn tatsächlich etwas mitzubestimmen ist. Ansonsten soll der Anlass klar als Infoveranstaltung deklariert werden.

Die Stadt Bern nutzt bei neuen Projekten/Planungen das Know-how der professionellen Partner vor Ort, da diese sich mit den Fragen zur Logistik am besten auskennen. Diese können die Stadt Bern davor bewahren, Massnahmen umzusetzen, die auf Papier möglicherweise gut sind, aber in der Realität nicht bestehen können.

## Impressum

### *Zur Methodik*

Neben dem Studium der aufgeführten Literatur wurden Experteninterviews mit Vertretern aus der Logistikbranche, der Wirtschaft im Allgemeinen sowie der Stadtverwaltung geführt.

### *Interviewpartner*

- *Giorgio Albisetti,* Präsident HIV Sektion Bern
- *Anna Bähni,* Co-Geschäftsleiterin Bern City
- *Jürg Frefel,* Logistikspezialist
- *Ruedi Nyffenegger,* Geschäftsbereichsleiter National Deutschschweiz, Dreier AG
- *Silvio Scholl,* Netzwerkmanager Stadtlogistik
- *Adrian Stiefel,* Leiter Amt für Umweltschutz, Direktion für Sicherheit, Umwelt und Energie
- *Alexander Vogt,* Mitinhaber und Geschäftsleiter Vogt.Cargo Fracht & Express AG

**Über Entente Bernoise**

Der Verein «Entente Bernoise» bezweckt, ein für die Wirtschaft günstiges politisches Klima in der Agglomeration Bern zu fördern und die Rolle von Bern im Zentrum der Hauptstadtregion Schweiz zu stärken. In regelmässigen Abständen verfassen wir Recherchen zu wichtigen wirtschaftlichen, politischen und gesellschaftlichen Themen und stellen diese der Öffentlichkeit über verschiedene Kanäle zur Verfügung.

Mitglied werden auf www.ententebernoise.ch

© Alle Rechte dieser Studie liegen ausschliesslich bei der Entente Bernoise und Ramona Meyer-Brotschi. Dies beinhaltet insbesondere die Weiterverbreitung der Studie.