2018.SR.000012

Motion Fraktion GFL/EVP (Manuel C. Widmer, GFL) – übernommen durch Matthias Humbel (GFL): Citylogistic: Dem zunehmenden Lieferverkehr zukunftsgerichtet und nachhaltig begegnen; Begründungsbericht

Am 27. April 2023 hat der Stadtrat folgende Motion GFL/EVP im Sinne einer Richtlinie erheblich erklärt:

Einkaufen via Internet wird immer beliebter. Alleine im Jahr 2016 hat der Online-Versandhandel in der Schweiz um 8,3% zugenommen. Immer mehr Städte bekommen den Wechsel im Einkaufsverhalten zu spüren. Die Waren müssen irgendwie vom Verkäufer zur Käuferin. Dies geschieht mehrheitlich mit Paketdiensten wie der Post, DHL, DPD, UPS, FedEX oder ähnlichen Anbietern. Auch in Bern ist die Zunahme an Lieferfahrten augenscheinlich. Hält der Trend zum Online-Einkauf in ähnlicher Weise an, so sind die Städte in vielerlei Hinsicht herausgefordert. Einerseits läuft der zunehmende Lieferverkehr den Bestrebungen zur Reduzierung von Verkehr (u.a. in Quartieren) und Umweltbelastung entgegen. Andererseits führt der zunehmende Hausliefer-Verkehr zu einem Verdrängungskampf auf den Verkehrsflächen. Immer häufiger sind Velowege oder Trottoire zugeparkt, werden Lieferwagen in der zweiten Reihe oder auf dem Busstreifen geparkt oder auch mal auf dem Mittelstreifen einer Strasse geparkt. Kurierfahrende sind einem grossen Zeitdruck ausgesetzt, was dazu führt, dass sie sich keine legalen Parkplätze suchen, sondern versuchen, möglichst nahe am Lieferort zu parken. Die Situation wird sich angesichts der Zunahme im Online-Handel in den nächsten Jahren noch verschärfen. Der Gemeinderat wird deshalb beauftragt, sich jetzt mit dem Thema Citylogistic auseinanderzusetzen und dieser Frage zukunftsgerichtet und nachhaltig mit einem Konzept zu begegnen. Ziele könnten sein, dass Paketdienste und Speditionen ihre Aktivitäten bündeln – entweder durch Kooperation oder durch das Übertragen ihrer Anlieferungen an einen gemeinsamen spezialisierten Dienstleister. Weiter geht es darum, weniger Lieferfahrzeuge im Stadtverkehr zu haben, Leerfahrten zu vermeiden und die Luftbelastung zu vermindern. Insbesondere sollen, zusammen mit den Paket-Lieferdiensten, auch folgende Ideen in die Überlegungen miteinbezogen werden:

1. Für die Feinverteilung auf dem Stadtgebiet sollen keine benzin- oder dieselbetriebenen Fahrzeuge verwendet werden
2. Speziell ausgewiesene Ladezonen (Parkplätze, die für den Lieferverkehr/Paketlieferdienst vorbehalten sind)
3. Abhol-Orte in den Quartieren, wo die BewohnerInnen ihre Pakete abholen (viele sind zu den Lieferterminen ja auf Arbeit und eh nicht zuhause) in Zusammenarbeit mit dem lokalen Gewerbe, städtischen oder privaten Stellen
4. Kooperationsmöglichkeiten der Anbieter von Lieferdiensten prüfen (Synergien). Dabei sollen auch Ideen und Ansätze aus anderen Städten gesammelt, ausgewertet und in die Überlegungen miteinbezogen werden.

Bern, 25. Januar 2018
Erstunterzeichnende: Manuel C. Widmer
Mitunterzeichnende: Marcel Wüthrich, Lukas Gutzwiller, Brigitte Hilty Haller, Michael Burkard

Bericht des Gemeinderats

1. Ausgangslage und Herausforderungen

Der urbane Wirtschaftsverkehr[1] wird sich in Bern, wie in anderen Städten der Schweiz, in den kommenden Jahrzehnten mengenmässig und strukturell verändern. Da eine funktionierende Ver- und Entsorgung für die Lebens- und Aufenthaltsqualität der Stadtbewohner*innen unabdingbar ist, hat der Gemeinderat die Bedeutung des Wirtschaftsverkehrs erkannt und im Sommer 2020 das Konzept Stadtlogistik Bern[2] verabschiedet. Ziel des Stadtlogistikkonzepts ist es, proaktiv auf absehbare Veränderungen im urbanen Wirtschaftsverkehr zu reagieren sowie notwendige Voraussetzungen für eine stadtverträgliche und umweltfreundliche Stadtlogistik zu schaffen. Zentral bei der Umsetzung der darin ausformulierten Massnahmen ist der direkte Dialog mit Stakeholder*innen aus Bevölkerung, Behörden, Gewerbe und Wirtschaft, welcher im Rahmen von regelmässig stattfindenden «Güterverkehrsrunden» geführt wird. Verwaltungsintern wurde das Thema zeitgleich sowohl personell als auch inhaltlich verankert: Für Belange des Wirtschaftsverkehrs wurde eine offizielle Anlaufstelle geschaffen und aktuelle Themen und Projekte werden regelmässig in einer direktionsübergreifenden Fachgruppe diskutiert. Wie erwähnt, beschränken sich aktuelle Entwicklungstendenzen im urbanen Wirtschaftsverkehr nicht auf die Stadt Bern und sind in gesamtschweizerischer Perspektive zu betrachten. Die Stadtverwaltung steht daher im regelmässigen Austausch mit anderen Städten sowie den zuständigen Amtsstellen auf Kantons- und Bundesebene.

Seit dem Sommer 2021 verfügt die Stadt Bern über Daten zum urbanen Güterwirtschaftsverkehr[3]. Neben demografischen Daten wurden in dieser Analyse[4] das Güterverkehrsaufkommen an sich und das durch entsprechende Nutzfahrzeuge verursachte Verkehrsaufkommen untersucht. Diese Güterverkehrsanalyse kommt zum Schluss, dass im Jahr 2019 für die Ver- und Entsorgung der Stadt 10.6 Millionen Tonnen Güter bewegt wurden.

Aufbauend auf dieser Güterverkehrsanalyse wurden im Anschluss Prognosen für die weitere Entwicklung des Güterwirtschaftsverkehrs erstellt. Diese kommen zum Schluss, dass sich das Gesamtaufkommen in Tonnen bis 2040 nur unwesentlich verändern wird. Grosse Veränderungen verorten die Prognosen hingegen im Verkehrsaufkommen: Wurden beispielsweise 2019 täglich rund 20'000 Pakete in Bern zugestellt, gehen die Hochrechnungen davon aus, dass sich diese Menge bis 2040 verdreifachen könnte, was bis zu 60'000 Paketzustellungen pro Tag entspräche. Dieser Trend zu kleinteiligen Einzellieferungen bildet sich ebenso in den Fahrtenleistungen des Güterwirtschaftsverkehrs ab, welche im Rahmen der 2022 publizierten Verkehrsperspektiven 2050 des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE)[5] untersucht wurden. Diese Studie kommt zum Schluss, dass die zurückgelegten Fahrzeugkilometer von Lieferwagen bis 2050 um bis zu 58 Prozent ansteigen könnten (Ausgangswert Stand 2017).

---

[1] Wirtschaftsverkehr bezeichnet Ortsveränderungen von Gütern und Personen, die für geschäftliche oder dienstliche Zwecke stattfinden. Dabei stehen die Ver- und Entsorgungsdienstleistungen für Wirtschaftseinheiten in Handel, Gewerbe und Industrie oder im öffentlichen Dienst im Vordergrund. Für weitere Informationen vgl. die Grundlagenstudie zum Wirtschaftsverkehr des Bundesamts für Raumentwicklung ARE, online abrufbar unter: https://www.are.admin.ch/are/de/home/mobilitaet/strategie-und-planung/wirtschaftsverkehr.html, 11.02.2025.

[2] Für weitere Informationen zum Konzept Stadtlogistik Bern vgl.: https://www.bern.ch/politik-und-verwaltung/stadtverwaltung/sue/amt-fur-umweltschutz/umwelt-und-energie/fachstelle-mobilitatsberatung/projekte-und-berichte, 11.02.2025.

[3] Der Güterwirtschaftsverkehr ist ein Teil des Wirtschaftsverkehrs (siehe oben). Dieser umfasst die vier Teilsegmente Güter- und Personenwirtschaftsverkehr sowie Dienstleistungsverkehr mit und ohne Waren. Dabei werden die Segmente nicht durch die eingesetzten Fahrzeuge definiert, sondern primär durch die treibenden Akteure. Der Güterwirtschaftsverkehr umfasst kommerzielle Gütertransporte. Für weitere Informationen vgl. ebd.

[4] Für weitere Informationen zum Faktenblatt zum Güterverkehr Stadt Bern vgl.: https://www.bern.ch/politik-und-verwaltung/stadtverwaltung/sue/amt-fur-umweltschutz/umwelt-und-energie/fachstelle-mobilitatsberatung/projekte-und-berichte, 11.02.2025.

[5] Für weitere Informationen zu den Verkehrsperspektiven 2050 des ARE vgl.: https://www.are.admin.ch/are/de/home/mobilitaet/grundlagen-und-daten/verkehrsperspektiven.html, 11.02.2025.

Konkret bedeutet dies, dass diese Entwicklungen neue Herausforderungen generieren. Heute stellen sich zusätzlich zu den Fragen der Organisation der Güterverkehrsströme in die Innenstädte vor allem auch Fragen bezüglich des Güterverkehrs in die Wohnquartiere, da heute immer mehr Pakete direkt nach Hause geliefert werden.

Diesen Entwicklungstendenzen im Wirtschaftsverkehr stehen räumliche Veränderungsprozesse gegenüber. Im Zuge der Verdrängung der Logistik in den letzten Jahrzehnten aus urbanen Gebieten («Logistics Sprawl»), befinden sich heute die Logistikstandorte oft ausserhalb von den Städten, obwohl gleichzeitig die Nachfrage nach Konsumgütern im urbanen Raum steigt. Die Ver- und Entsorgung im städtischen Raum erfordert deshalb bereits heute hohe Fahrleistungen und verursacht damit eine stetig steigende Verkehrsbelastung.

Um den Auswirkungen des «Logistics Sprawl» entgegenzuwirken, hat der Gemeinderat 2023 das Standortkonzept Warenhubs Bern[6] verabschiedet. In diesem werden Potenzialräume für Logistiknutzungen auf dem Gemeindegebiet ausgewiesen. Diese zeichnen sich nebst einer guten verkehrstechnischen Lage in der Nähe von Schienen- bzw. Autobahnanschlüssen dadurch aus, dass sie sich in genügend grossem Abstand zu lärmempfindlichen Nutzungen, wie beispielsweise Wohnräumen, befinden. Das Standortkonzept Warenhubs bildet für die Stadt Bern eine strategische Grundlage, um Entwicklungen auf Arealen zu verfolgen, welche Potenzial für Logistiknutzungen aufweisen. Hier kann die Stadt Bern als Vermittlerin tätig werden oder Entwicklungen zugunsten von privaten Logistiknutzungen beeinflussen.

Innerhalb des städtischen Raums stellen wiederum fehlende Flächen für den Warenumschlag und Anlieferungen eine grosse Herausforderung dar, welche nicht selten zu Konfliktsituationen mit anderen Verkehrsteilnehmenden führen. So scheiterte beispielsweise ein mögliches Pilotprojekt für einen Micro-Hub[7] im Bereich der oberen Altstadt daran, dass keine verfügbare Fläche vermittelt werden konnte. Vermeintlich verfügbare Flächen für Logistiknutzungen, wie beispielsweise Parkhäuser, können wiederum nicht mit grösseren Transportfahrzeugen angefahren werden. Infrastrukturen des öffentlichen Nahverkehrs eignen sich andererseits wegen dichten Fährplänen und spezifischen Standortanforderungen ebenfalls nicht per se für Logistiknutzungen.

Veränderungsprozesse im urbanen Wirtschaftsverkehr, dem Konsumverhalten hin zu mehr Onlinehandel, demografische Veränderungen sowie räumliche Problemstellungen führen somit zu absehbaren Herausforderungen, auf welche im Interesse der Stadtbewohner*innen und den Anspruchsgruppen des urbanen Wirtschaftsverkehrs frühzeitig reagiert werden muss. Entsprechende Massnahmen wurden von der Stadt definiert, priorisiert und werden fortlaufend umgesetzt.

2. Massnahmenumsetzung und Rolle der Stadt

Die Stadt Bern setzt sich mit verschiedenen Massnahmen dafür ein, den genannten Herausforderungen proaktiv zu begegnen. In Zusammenarbeit mit den Stakeholder*innen des urbanen Wirtschaftsverkehrs ist die Stadtverwaltung daran, Massnahmen auf der Basis des Konzepts Stadtlogistik sowie dem Standortkonzept Warenhubs umzusetzen und entsprechende Pilotprojekte durchzu-

[6] Für weitere Informationen zum Standortkonzept Warenhubs Bern vgl.: https://www.bern.ch/politik-und-verwaltung/stadtverwaltung/sue/amt-fur-umweltschutz/umwelt-und-energie/fachstelle-mobilitatsberatung/projekte-und-berichte, 11.02.2025.

[7] Micro-Hubs sind Umschlagestandorte innerhalb des urbanen Raums und dienen der Versorgung eines Teils der Stadt. Sie werden mit grösseren Strassenfahrzeugen bedient, im Anschluss erfolgt die Feinverteilung mit stadtverträglichen Kleinfahrzeugen. Weitere Informationen finden sich im Standortkonzept Warenhubs Bern, vgl. ebd.

führen. Der Massnahmenkatalog des Konzepts Stadtlogistik, welcher 13 Massnahmen enthält, umfasst hierbei die Handlungsfelder Logistikkonzepte, Fahrzeugflotte sowie Verkehrssteuerung und Infrastruktur. Das Standortkonzept definiert wiederum Stossrichtungen in Bezug auf Flächen für Logistiknutzungen im Bereich der Grob- und Feinverteilung auf dem Gemeindegebiet.[8] Beide konzeptuellen Grundlagen wurden in der neuen Energie- und Klimastrategie 2035[9] verankert und sind dort mit einem definierten Ziel (Güterverkehr auf Niveau 2021 stabilisieren) und einem Massnahmenblatt (MG-9: City-Logistik optimieren) abgebildet.[10]

Der Einfluss der Stadt auf den grundsätzlich privatwirtschaftlich organisierten Wirtschaftsverkehr ist jedoch begrenzt. Die Stadt ist im Wirtschaftsverkehr, mit einigen Ausnahmen wie der Entsorgungslogistik beim Siedlungsabfall, nicht selbst operativ tätig und verfolgt keine Pläne, selbst zur Logistikdienstleisterin zu werden. Ihre Einflussmöglichkeiten auf den Wirtschaftsverkehr beschränken sich in weiten Teilen auf indirekt wirkende Massnahmen. Diese sollen aber genutzt werden, um auf die erläuterten Entwicklungstendenzen proaktiv zu agieren. Die Stadt versteht sich hierbei in einer initiierenden, koordinierenden und vernetzenden Rolle, in welcher sie möglichst ideale Rahmenbedingungen für einen stadtverträglichen und nachhaltigen Wirtschaftsverkehr schafft. Der direkte Dialog mit Stakeholder*innen aus Bevölkerung, Behörden, Gewerbe und Wirtschaft ist damit ein zentraler Erfolgsfaktor.

3. Projektübersicht

Die folgende Auflistung gibt einen Überblick über Projekte, welche im Rahmen der Massnahmenumsetzung des Konzepts Stadtlogistik Bern durchgeführt werden, geplant sind oder abgeschlossen wurden. Die Auflistung beginnt mit der Güterverkehrsrunde der Stadt Bern als zentrale übergeordnete, fortlaufende Massnahme und gliedert sich darauffolgend in Projekte in Bereichen Zustellung / letzte Meile[11] und Flächensicherung / Arealentwicklungen.

Güterverkehrsrunden

Seit dem Frühling 2021 dienen die regelmässig stattfindenden Güterverkehrsrunden dem Austausch und der Vernetzung der Akteur*innen des urbanen Wirtschaftsverkehrs in Bern. Neben Informationen aus der Stadtverwaltung bilden Fachreferate, Projekt- oder Unternehmenspräsentationen sowie Workshop-Elemente wiederkehrende Programmpunkte. Die Veranstaltungen finden in der Regel einmal jährlich statt, dazwischen ergänzen projektspezifische Projektgruppen den gegenseitigen Austausch und die Vernetzung.

Projekte im Bereich Zustellung / letzte Meile[12]

Planzer – Dynamic Micro-Hub with LOXO

[8] Für weitere Informationen zum Konzept Stadtlogistik und Standortkonzept Warenhubs vgl.: https://www.bern.ch/politik-und-verwaltung/stadtverwaltung/sue/amt-fur-umweltschutz/umwelt-und-energie/fachstelle-mobilitatsberatung/projekte-und-berichte, 11.02.2025.
[9] Für weitere Informationen zur Energie und Klimastrategie 2035 vgl.: https://www.bern.ch/themen/umwelt-natur-und-energie/klima, 11.02.2025.
[10] Ebd.
[11] Als «letzte Meile» wird in der urbanen Wirtschaftskette der letzte Transportabschnitt bis zur jeweiligen Empfangsadresse bezeichnet.
[12] Ebd.

«Planzer – Dynamic Micro-Hub with LOXO» ist ein Pilotprojekt, mit dem die beiden Schweizer Unternehmen LOXO AG und Planzer Transport AG aufzeigen wollen, dass automatisiertes Fahren und das Konzept der Micro-Hubs[13] den Wirtschaftsverkehr umweltfreundlicher und stadtverträglicher gestalten können. Ausgehend vom Güterbahnhof Weyermannshaus, welcher in diesem Projekt als City-Hub[14] fungiert, transportiert ein autonomes Fahrzeug Pakete in Wechselboxen an definierte Warenumschlagspunkte (= Micro-Hubs), an welchen Zusteller*innen von Planzer diese auf Elektrodreiräder umladen. Im Anschluss erfolgt die Feinverteilung auf dem Stadtgebiet. Das Projekt ist das erste seiner Art. Auf der Seite der Stadt koordiniert das Amt für Umweltschutz die involvierten Amtsstellen, welche neben der Verkehrsplanung auch das Tiefbauamt sowie das Polizeiinspektorat umfassen. Ziel des Projekts ist nicht nur der Erkenntnisgewinn zum automatisierten Fahren, sondern auch zur Nutzung von Micro-Hubs in der urbanen Logistikkette, von welcher eine Reduktion von Lieferfahrten in Quartierstrassen erhofft wird. Die Durchführung des Pilotprojekts wurde vom Gemeinderat mit Beschluss vom 18. September 2024 genehmigt.

Pilotbetrieb mit Micro-Hubs

Micro-Hubs[15] können auf dem Stadtgebiet Zustellungen durch Lieferwagen bündeln, in dem diese als Zwischenstationen in der urbanen Logistikkette dienen, an welchen Sendungen auf kleinere mit Muskelkraft oder Elektromotor betriebene Fahrzeuge für die Feinverteilung umgeladen werden. Eine Projektgruppe, bestehend aus der Velokurier Genossenschaft sowie dem KEP-Unternehmen[16] GO! Express & Logistics, möchte diesen Ansatz in Bern testen. Vorgesehen sind in diesem konkreten Projekt Warendepots, also Micro-Hubs, auf bestehenden Parkflächen. Das Amt für Umweltschutz wird hierfür die stadtinterne Koordination sicherstellen. Ziel dieses Projektbetriebs ist analog dem Projekt mit der LOXO AG und Planzer Transport AG der Erkenntnisgewinn zur Auswirkung von Micro-Hubs auf den urbanen Lieferverkehr. Der genaue Projektablauf steht derzeit noch aus.

Pilotbetrieb mit anbieterneutralen Paketautomaten

Mit gut platzierten Paketautomaten können Sendungen im urbanen Güterwirtschaftsverkehr gebündelt und somit Lieferfahrten reduziert werden. Für die Stadt Bern bilden Paketstationen daher ein möglicher Ansatz, um den Güterwirtschaftsverkehr auf der «letzten Meile» der urbanen Logistikkette stadtverträglicher zu gestalten und die bestehende Hauszustellung mit zusätzlichen Dienstleistungen zu ergänzen. Da für den erfolgreichen Betrieb solcher Automaten eine möglichst hohe Nutzung notwendig ist, führte die Stadt Bern im Herbst 2023 eine Umfrage in der Bevölkerung[17] durch, um hierzu Erkenntnisse zu vorhandenen Bedürfnissen zu gewinnen. Aufgrund von Erfahrungswerten aus anderen Städten zur Nutzung solcher Automaten und den Resultaten der Umfrage, liegt der Fokus der Stadt Bern bei Nutzungen in Wohnquartieren und nicht nur auf Standorten im öffentlichen Raum. Ein möglicher Pilotbetrieb mit Unterstützung der Stadt Bern kommt zudem nur in Frage, wenn die Paketautomaten anbieterneutral betrieben werden, d.h. dass sämtliche Logistikunternehmen

---

[13] Micro-Hubs sind Umschlagestandorte innerhalb des urbanen Raums und dienen der Versorgung eines Teils der Stadt. Sie werden mit grösseren Strassenfahrzeugen bedient, im Anschluss erfolgt die Feinverteilung mit stadtverträglichen Kleinfahrzeugen. Weitere Informationen finden sich im Standortkonzept Warenhubs Bern, vgl. hierfür: https://www.bern.ch/politik-und-verwaltung/stadtverwaltung/sue/amt-fur-umweltschutz/umwelt-und-energie/fachstelle-mobilitatsberatung/projekte-und-berichte, 11.02.2025.

[14] City-Hubs sind Umschlagstandorte für die Ver- und Entsorgung einer Stadt oder ihrer Teilgebiete mit Waren. Sie dienen als Nahtstellen zwischen übergeordneten Güterverkehrsströmen
und urbaner Logistik sowie für den Versand und Empfang von Gütern und Leerbehältern innerhalb der Stadt. Für weitere Informationen vgl. ebd.

[15] Micro-Hubs sind Umschlagestandorte innerhalb des urbanen Raums und dienen der Versorgung eines Teils der Stadt. Sie werden mit grösseren Strassenfahrzeugen bedient, im Anschluss erfolgt die Feinverteilung mit stadtverträglichen Kleinfahrzeugen. Weitere Informationen finden sich im Standortkonzept Warenhubs Bern, vgl. hierfür: https://www.bern.ch/politik-und-verwaltung/stadtverwaltung/sue/amt-fur-umweltschutz/umwelt-und-energie/fachstelle-mobilitatsberatung/projekte-und-berichte, 11.02.2025.

[16] Kurier-, Express- und Postdienste.

[17] Für weitere Informationen zur durchgeführten Bevölkerungsbefragung zu anbieterneutralen Paketstationen vgl.: https://www.bern.ch/politik-und-verwaltung/stadtverwaltung/sue/amt-fur-umweltschutz/umwelt-und-energie/fachstelle-mobilitatsberatung/projekte-und-berichte, 11.02.2025.

diese diskriminierungsfrei für Anlieferungen verwenden können. Da dieser Ansatz in anderen Städten bereits getestet wurde und die Schweizerische Post ihr Interesse an einer landesweiten Zusammenarbeit in diesem Sinne bekundet hat, beteiligt sich die Stadt Bern am derzeit laufenden Dialog. Mit My Post 24 betreibt die Post bereits einige gut sichtbare Automaten, welche aber heute (noch) nicht anbieterneutral sind.

Lieferdienst Ding Dong

Ab August 2023 testeten der VCS sowie die Innenstadtvereinigung BERNcity einen Velo-Hauslieferdienst. Dieser sah vor, dass Bestellungen aus Geschäften der Innenstadt mit Cargobikes an die jeweiligen Empfangsadresse geliefert wurden. Eine Einzelfahrt kostete hierfür den Besteller CHF 14.90, bei Kauf eines Jahresabonnements für CHF 200.– verringerte sich der Betrag auf CHF 5.– pro Lieferung. Der Service war kein Onlinehandel, da nur geliefert wurde, was in den angeschlossenen Geschäften auch vor Ort eingekauft werden konnte – darunter befanden sich auch Filialen von Migros und Coop. Das Projekt wurde von der Stadt Bern finanziell unterstützt und musste im Oktober 2024 wegen des Konkurses der Betreiberin sowie niedriger Nutzungszahlen, welche deutlich hinter den skizzierten Erwartungen zurückblieben, eingestellt werden.

Projekte im Bereich Flächensicherung / Arealentwicklungen

Be- und Entladezonen für den Wirtschaftsverkehr

Derzeit in Planung befindet sich ein Pilotprojekt, welches die Erprobung von explizit ausgewiesenen Be- und Entladezonen für den Wirtschaftsverkehr vorsieht und voraussichtlich im zweiten Halbjahr 2025 gestartet wird. In Zusammenarbeit mit der Schweizerischen Post und KMU Stadt Bern sollen hierbei solche Zonen sowohl für KEP-Dienstleistende[18] als auch Handwerksbetriebe, welche unterschiedliche Bedürfnisse geltend machen, getestet werden. Unter Federführung des Amts für Umweltschutz werden derzeit mit den genannten Akteur*innen sowie der Verkehrsplanung, dem Tiefbauamt und dem Polizeiinspektorat die Rahmenbedingen für einen möglichst pragmatisch organisierten Pilotbetrieb geschaffen. Von exklusiv nutzbaren Be- und Entladezonen wird erhofft, dass diese den Nutzenden Planungssicherheit bei der Tourenplanung ermöglichen sowie die Anzahl notweniger Stopps und den Suchverkehr reduzieren. Letzteres führt zu einer Kanalisierung von Fahrten und einer Entlastung von Quartierstrassen im Sinne des Konzepts Stadtlogistik.

Vierer- und Mittelfeld: Areallogistik

Fragen zu Flächenbedürfnissen stellen sich nicht nur in Bezug auf gesamtstädtische Fragestellungen, sondern auch auf der Quartiersebene. Die Stadt verfügt mit dem Projekt auf dem Vierer- und Mittelfeld über eine einzigartige Ausgangslage in Bezug auf die Errichtung quartierverträglicher Versorgungsstrukturen. In Zusammenarbeit mit Immobilien Stadt Bern hat das Amt für Umweltschutz ein Konzept für eine zukunftsfähige Quartierversorgung in Auftrag gegeben, welche den Zielsetzungen des Konzepts Stadtlogistik entspricht. Im Rahmen dieses Auftrags wird geprüft, welcher Flächenbedarf für die Errichtung eines zentralen Hubs[19] für die Anlieferung von Paketen und Stückgut zur Versorgung des Areals benötigt wird. Ferner wird geprüft, welche darauffolgenden Versorgungsstrukturen den Lieferverkehr reduzieren können und welcher Flächenbedarf für diese benötigt wird.

Weiterentwicklung Güterbahnhof Weyermannshaus

Der Güterbahnhof Weyermannshaus nimmt im urbanen Wirtschaftsverkehr in Bern eine strategisch herausragende Stellung ein, weshalb sich das Amt für Umweltschutz am Projekt «FE-Log»[20] beteiligte, welches anhand einer Studie prüfte, wie der Standort flächen- und energiemässig optimiert

[18] Kurier-, Express- und Postdienste.
[19] Warenumschlagsplatz.
[20] Für weitere Informationen zum FE-Log-Projekt vgl.: https://www.rapp.ch/de/FELOG, 11.02.2025.

werden könnte. Der Güterbahnhof Weyermannshaus diente in diesem Projekt neben anderen Standorten in der Schweiz als Demonstrationsprojekt. Aufgrund der Eigentumsverhältnisse vor Ort hat die Stadt keinen unmittelbaren Einfluss darauf, ob und wie die erarbeiteten Überlegungen der Studie umgesetzt werden. Über das Netzwerk der Güterverkehrsrunde steht sie jedoch in regelmässigem Kontakt mit der Eigentümerin (SBB) und Mieterschaft (Planzer) des Güterbahnhofs.

4. Fazit und Ausblick

Die bisherigen Arbeiten im Bereich der Stadtlogistik haben die Wichtigkeit des Dialogs mit den betroffenen Stakeholder*innen aufgezeigt: Sowohl bei der Umsetzung von Massnahmen als auch bei der Lancierung von Pilotbetrieben müssen Bedürfnisse, Know-how, Interessen und Ressourcen der entsprechenden Akteur*innen zusammengeführt werden. Da insbesondere die Bedürfnisse der einzelnen Anspruchsgruppen im urbanen Wirtschaftsverkehr sehr verschieden sind, lassen sich die zu Beginn geschilderten Herausforderungen nicht mit universellen Standardlösungen bewältigen.

Die Stadt Bern wird den bewährten Dialog mit den einzelnen Anspruchsgruppen weiterführen mit dem Ziel, breit abgestützte Lösungen für die anstehenden Herausforderungen zu erarbeiten und innovative Pilotbetriebe zu ermöglichen. Von grosser Bedeutung ist hierbei ebenfalls der regelmässige Dialog mit anderen Städten und den Kantons- und Bundesbehörden, an welchem sich die Stadt aktiv beteiligt. Ziel ist hierbei der Erfahrungsaustausch zwecks Nutzung von Synergien, da die erwähnten Herausforderungen und Problemstellungen nicht nur in der Stadt Bern feststellbar sind. Dabei gilt es, innovativen Ansätzen im Rahmen der städtischen Möglichkeiten einen Raum zu bieten, aber auch ineffiziente Alleingänge im gesamtschweizerischen Kontext zu vermeiden. Ferner gilt es zu beachten, dass zahlreiche Aspekte zum urbanen Wirtschaftsverkehr nicht in den kommunalen Kompetenzbereich fallen und der Einfluss der Stadt folglich in vielen Bereichen, z. B. bei der Fahrzeugzulassung, institutionell klare Grenzen aufweist.

5. Antworten auf spezifische Fragen

Zu Frage 1:
Mit der generellen Zunahme der E-Mobilität, insbesondere bei den KEP-Dienstleistenden, geht die Entwicklung in die gewünschte Richtung. Auf dem Stadtgebiet verwendet beispielsweise die Schweizerische Post im Regelfall elektrische Lieferwagen und Dreiräder. Im Dienstleistungsverkehr mit und ohne Waren, z. B. im Handwerksverkehr, trifft dies noch weniger zu. Eine umfassende Umsetzung liegt im Ermessen der Akteur*innen des Wirtschaftsverkehrs und kann von der Stadt nicht direkt beeinflusst werden, da die Fahrzeugzulassung bundesrechtlich geregelt ist.

Zu Frage 2:
Wird im Rahmen des oben erwähnten Pilotbetriebs mit Be- und Entladezonen auf bestehenden Parkflächen im öffentlichen Raum verfolgt. Erfahrungswerte zu konkreten Standorten, deren Ausstattung sowie Erfolgsfaktoren sollen im Rahmen des Pilotbetriebs gewonnen werden. Verschiedene Bedürfnisse von Gewerbe und KEP-Dienstleistungen in Bezug auf Nutzungsdauer und Platzierung der Zonen stellen eine Herausforderung für ein mögliches umfassenden Netz dar. Ferner gilt es zu beachten, dass auch bei der Umnutzung von Parkflächen eine Konkurrenz mit anderweitigen Nutzungen im öffentlichen Raum, namentlich Sharing- und Parkierungsflächen des MIV und des Veloverkehrs sowie allgemeinen Entsiegelungsprojekten entstehen kann.

Zu Frage 3:
Wird im Rahmen der oben erwähnten Überlegungen zu einem möglichen Pilotbetrieb mit anbieterneutralen Paketautomaten verfolgt. Der Fokus liegt auf Abholorten bei Wohnsiedlungen und nicht im

öffentlichen Raum. Eine mögliche Zusammenarbeit in einem Pilotbetrieb mit der Schweizerischen Post, welcher als Markführerin in der KEP-Branche eine zentrale Rolle zukommt, wird derzeit geprüft. Ein Alleingang der Stadt Bern in einem möglichen Pilotbetrieb wird als nicht sinnvoll erachtet.

Zu Frage 4:
Mit den Güterverkehrsrunden findet ein regelmässiger Austausch statt, an welchen sich auch die lokalen Anbieter von Lieferdiensten beteiligen. Mit anderen Städten erfolgt der Austausch über den Städteverband. Kooperationen nehmen bei der Bündelung von Warenströmen eine Schlüsselstellung ein, können von der Stadt Bern aber nur schwer forciert und mit den gegenwärtigen juristischen Möglichkeiten nicht erzwungen werden.

Folgen für das Personal und die Finanzen
Die aktuellen Arbeiten werden mit bestehenden Fachpersonen aus der Verwaltung (v.a. AfU, VP, TAB, SPA) bewältigt. Aussagen über eine allfällige künftige Kostenbeteiligung der Stadt an der Einrichtung von Logistiksandorten, Paketstandorten oder Microhubs können heute noch nicht gemacht werden.

Bern, 2. April 2025

Der Gemeinderat