



Netzwerkanlass Bundesamt für Raumentwicklung ARE 13. September 2022, Workshop 2: Stadtlogistik Bern Zusammenfassung

Ort: Hauptgebäude ETH Zürich, Kursraum HG D 3.3

Dauer: zwei Durchführungen à 40 Minuten

Sitzungsleitung: Silvio Scholl, Netzwerkmanager Stadtlogistik, Amt für Umweltschutz, Stadt Bern

Sprache: Deutsch

1. Programmbeschrieb

Wie sieht eine nachhaltige und zukunftsorientierte Stadtlogistik aus? Wie steht diese im Einklang mit den unterschiedlichen Ansprüchen an Raum, Wirtschaft und Umwelt? Chancen und Herausforderungen am Beispiel des Konzepts Stadtlogistik Bern.

Die Stadt Bern will in Zusammenarbeit mit den betroffenen Stakeholdern den urbanen Güterverkehrsverkehr stadtverträglicher und nachhaltiger organisieren. Mit dem [Konzept Stadtlogistik Bern](#) wurden dafür neue Grundlagen geschaffen, welche im Rahmen eines Workshopverfahrens gemeinsam erarbeitet wurden. Neben der Umsetzung von konkreten Massnahmen kommt dem stetigen Dialog mit den Anspruchsgruppen eine essenzielle Rolle zu, wofür in regelmässigen Abständen städtische Güterverkehrsrunden durchgeführt werden. Ein Erfahrungsaustausch zum Vorgehen der Stadt Bern und zu den aktuellen und zukünftigen Herausforderungen für eine nachhaltige Stadtlogistik.

2. Ablauf

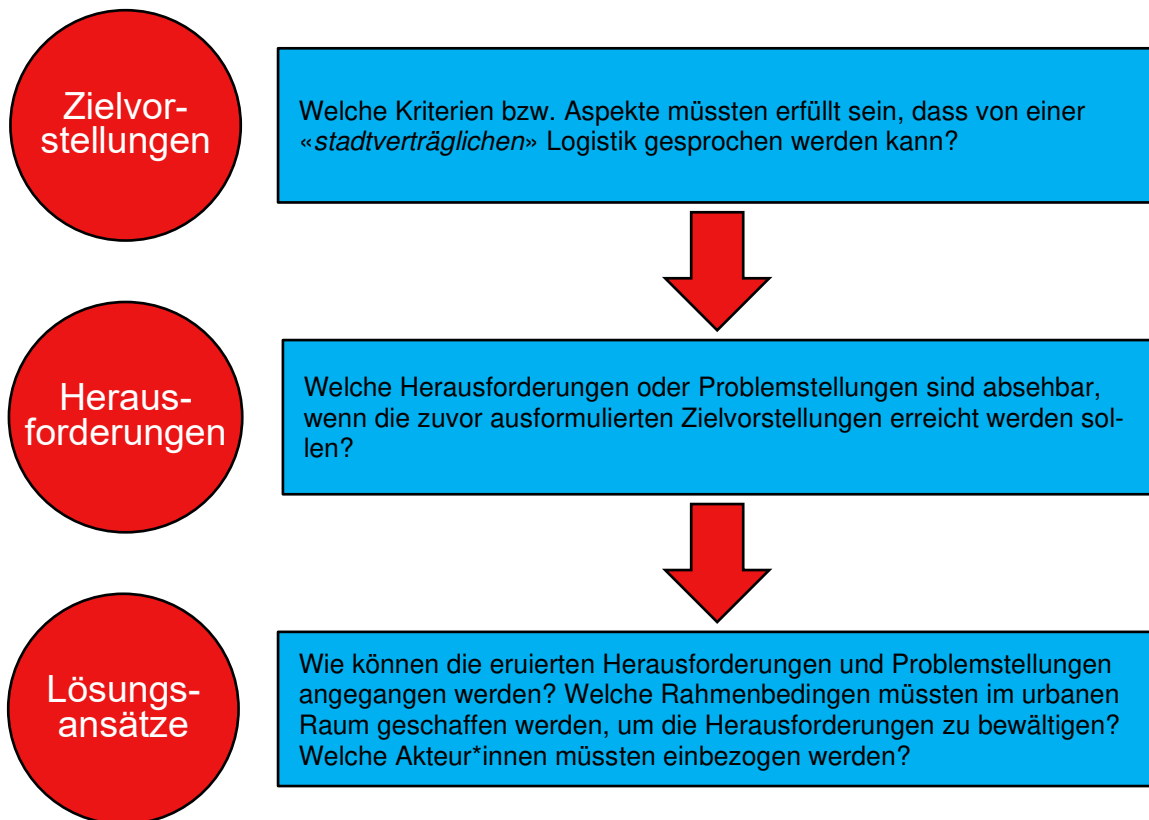
- Input: Konzeptionelle Grundlagen für die Stadtlogistik in der Stadt Bern
- Gruppenarbeit I: Brainstorming Zielvorstellungen und Herausforderungen
- Sammlung der Rückmeldungen, Eruiierung der grössten Herausforderungen
- Gruppenarbeit II: Brainstorming Lösungsansätze und notwendige Rahmenbedingungen
- Sammlung der Rückmeldungen

3. Inhalte, Fragestellung

Im Zuge der Umsetzung des [Konzepts Stadtlogistik Bern](#) stellten die Projektverantwortlichen mehrfach fest, dass Zielvorstellungen und Visionen einer nachhaltigen städtischen Güterversorgung oft mit gängigen Begrifflichkeiten umschrieben werden, welche definitorische Unschärfen aufweisen.

Im Rahmen des Workshops wurde daher der Frage nachgegangen, welche Aspekte eine städtische Güterversorgung erfüllen müsste, damit diese als «*stadtverträglich*» bezeichnet werden kann. Ziel des Workshops war hierbei nicht eine abschliessende Definition des Terminus «*stadtverträglich*», sondern die Sammlung von Inhalten, um die definitorischen Konturen von diesem zu schärfen und daraus vorhandene Herausforderungen und mögliche Lösungsansätze abzuleiten.

In zwei Gruppenarbeiten standen daher die folgenden Fragen im Mittelpunkt:



Da im Workshop die urbane Perspektive im Mittelpunkt stand, wurden diese Fragen mit Bezug auf die folgenden vier Perspektiven beantwortet:

- Gesellschaft
- Raum
- Wirtschaft
- Umwelt

Gesammelte Inhalte, welche sich nicht eindeutig einer spezifischen Perspektive zuordnen lassen, finden sich im folgenden Raster in der Spalte «Logistik allgemein».

4. Inhaltliche Zusammenfassung

Für die Gruppenarbeiten wurden Gruppen zu 4 bis 5 Personen ausgelost, welche ihre besprochenen Inhalte auf Post-it-Zetteln zusammenfassten. Letztere wurden im Anschluss den oben erwähnten Perspektiven zugeordnet. In die folgende Zusammenfassung wurden ferner Inhalte aufgenommen, welche bei der Besprechung der Rückmeldungen im Workshop zusammengetragen wurden. Die grün markierten Inhalte bildeten die Basis für die zweite Gruppenarbeit.

- Gruppenarbeit I: Brainstorming Zielvorstellungen und Herausforderungen

Fragestellung:

Welche Kriterien bzw. Aspekte müssten erfüllt sein, dass von einer «stadtverträglichen» Logistik gesprochen werden kann?

	Gesellschaft	Raum	Wirtschaft	Umwelt	Logistik allg.
Zielvorstellungen	<p>Konsumentenfreundliche Alternativen zur Hauslieferung.</p> <p>Gute Versorgungsqualität in Quartieren, fussläufige Versorgungsmöglichkeiten sind für die Bewohner*innen möglich.</p>	<p>Flächeneffiziente Logistikknutzungen, Vermeidung von Flächenkonkurrenz im öffentlichen Raum.</p> <p>Vorhandene Infrastruktur wird nicht überlastet (u.a. Strassennetz).</p> <p>Zeitliche Begrenzungen für den Lieferverkehr sichern Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum.</p>	<p>Rahmenbedingen, welche den Logistikbedürfnissen des lokalen Gewerbes entsprechen.</p> <p>Wirtschaftlich nachhaltige Lösungen zur Optimierung des Güterwirtschaftsverkehrs.</p> <p>Einbezug der betroffenen Akteur*innen bei Massnahmenumsetzungen und Pilotprojekten.</p>	<p>Reduktion von Luft- und Lärmemissionen (auch beim Verladen von Waren), nach Möglichkeit CO₂-neutral.</p> <p>Fahrtenreduktion durch Bündelung der Transportströme und optimierter Routenplanung.</p>	<p>Rahmenbedingungen für den städtischen Güterwirtschaftsverkehr, welche eine effiziente und stabile (gesicherte) Versorgung ermöglichen.</p> <p>Nutzung des Potenzials der Digitalisierung.</p>

Fragestellung:

Welche Herausforderungen oder Problemstellungen sind absehbar, wenn die zuvor ausformulierten Zielvorstellungen erreicht werden sollen?

	Gesellschaft	Raum	Wirtschaft	Umwelt	Logistik allg.
Herausforderungen	<p>Bisheriges Konsumverhalten (Heimlieferung) muss verändert werden.</p> <p>Postgesetz (Hauszustellpflicht) hemmt die Etablierung und Nutzung alternativer Zustellmodi und Abholsysteme.</p>	<p>Findung und Sicherung von geeigneten Flächen für kooperative Logistikknutzungen oder Mischnutzungen (Lage, Grösse etc.).</p> <p>«Zentrumslasten» in unmittelbarer Nähe von Logistikinfrastruktur (z.B. Stau, Mehrverkehr, Lärmemissionen).</p>	<p>Bereitschaft, bisherige Logistikprozesse zu optimieren, allg. tiefe Margen als hemmender Faktor.</p> <p>Bereitschaft zur Kooperation mit Konkurrenten (z.B. Weitergabe von Kundendaten oder Mehrfachnutzungen von Infrastruktur).</p>	<p>Gebündelte Transporte: Kundenbindung geht für Logistiker verloren.</p> <p>Fehlende Ladeinfrastruktur für elektrische Fahrzeuge.</p> <p>Hohe Investitionskosten bei der Umstellung von Fahrzeugflotten.</p> <p>Mehr gefahrene Kilometer bei der Nutzung kleinerer Fahrzeuge.</p>	<p>Bei Bündelung: Hohe Komplexität bei der Zusammenführung verschiedener betriebsspezifischer Prozesse (u.a. im digitalen Bereich).</p> <p>Behörden: Balance zwischen Regulation und Rahmenbedingungen finden.</p> <p>Abschätzung von vorhandenem Technologiepotenzial (z.B. die Sinnhaftigkeit von Drohnen in der Citylogistik).</p>

- Gruppenarbeit II: Brainstorming Lösungsansätze und notwendige Rahmenbedingungen

Die Diskussionen der zweiten Gruppenarbeit in beiden Workshops fokussierten sich auf die drei Themenbereiche, welche in der obigen Darstellung grün hinterlegt sind. Diese Wahl ergab sich aus den Diskussionen im Plenum und die Herausforderungen werden hierfolgend nochmals ausformuliert. Die gesammelten Inhalte verstehen sich nicht als abschliessende und umfassende Analyse.

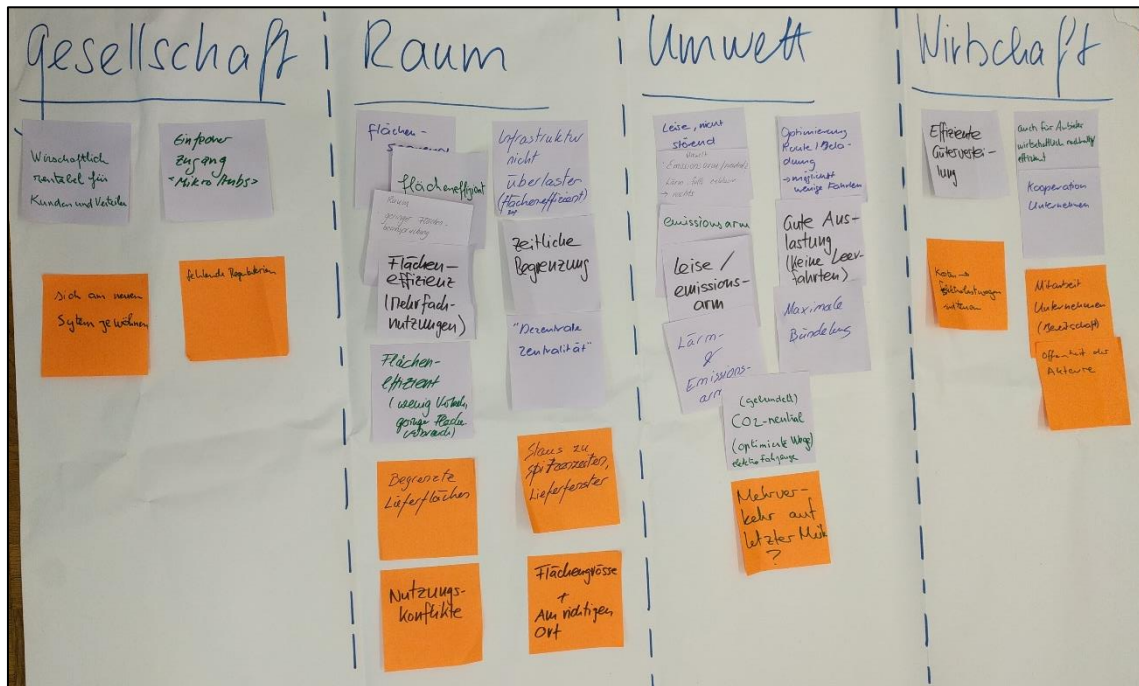
Fragestellung:

*Wie können die eruierten Herausforderungen und Problemstellungen angegangen werden? Welche Rahmenbedingen müssten im urbanen Raum geschaffen werden, um die Herausforderungen zu bewältigen? Welche Akteur*innen müssten einbezogen werden?*

	Bündelung von Warenströmen: Bereitschaft zur Kooperation zwischen Konkurrenten ist notwendig	Flächeneffiziente Logistik: Vorhandene, knappe Flächen möglichst ohne Flächenkonkurrenzen nutzen	Konsumverhalten: Bisheriges System (Hauszustellungen) funktioniert und ist für Endkunden komfortabel
Lösungsansätze	<p>Regelmässige Austauschgefässe mit Wirtschaftsakteur*innen, damit Potenziale, Hemmnisse und Problemstellungen frühzeitig erkannt werden.</p> <p>Neue Anreize für kooperative Logistiksysteme schaffen (finanziell, bei Zufahrtsrechten etc.).</p> <p>Prüfung regulativer Möglichkeiten, z.B. die Vergabe von Gebietskonzessionen für Logistikleistungen.</p>	<p>Logistikflächen bei Areal- und Nutzungsplanungen frühzeitig mitberücksichtigen. Bestehende Flächen planerisch sichern.</p> <p>Bestand und Bedarf von Umschlag- und Lieferflächen in dichten Gebieten identifizieren und Nutzung organisieren (z.B. mit Reservationsmöglichkeiten, Zeitregelungen).</p> <p>Mehrfach- und Mischnutzungen ermöglichen (bei Lieferflächen und Logistikimmobilien).</p>	<p>Sensibilisierung der städt. Bevölkerung: Problemstellungen aufzeigen, mit «Gamification»-Angeboten o.ä. die Nutzung alternativer Zustellprozesse fördern. Attraktive Infrastruktur bereitstellen.</p> <p>Übertragung der Kostenvorteile von KEP-Dienstleister*innen auf Kundschaft, wenn Hausadresse nicht angefahren werden muss. Mehr Einflussmöglichkeiten der Kundschaft auf ihre Sendungen (keine forcierte Heimlieferung).</p>
Rahmenbedingungen/Akteur*innen	<p>Behörden: Koordination und Organisation entsprechender Austauschrunden. Klärung und Prüfung vorhandener juristischer und regulativer Möglichkeiten, um attraktive Rahmenbedingungen für kooperative Logistikkonzepte zu schaffen.</p> <p>Akteur*innen aus Logistik und Gewerbe: Einbringung von Know-how zur Eruierung realisierbarer Geschäftsmodelle und zur Ausformulierung vorhandener Bedürfnisse zur Schaffung geeigneter Rahmenbedingungen.</p>	<p>Behörden: Enge Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen föderalen Ebenen, z.B. zwischen Kantonen und Städten bei Richtplanänderungen.</p> <p>Sensibilisierung für Logistikbelange innerhalb städtischer Verwaltungen bei stadtplanerischen oder verkehrsplanerischen Vorhaben.</p> <p>Akteur*innen aus Logistik und Gewerbe: Bereitschaft für Mehrfachnutzungen (= gemeinsame Nutzung von vorhandener Infrastruktur) muss vorhanden sein, Voraussetzungen und Bedürfnisse müssen ausformuliert werden.</p>	<p>Behörden: Klärung und Prüfung des gegenwärtigen Postgesetzes in Bezug auf die Zustellpflicht an Wohnadressen. Anreize zur Reduktion von Lieferfahrten schaffen, Standorte für Abholpunkte eruieren und sichern.</p> <p>Akteur*innen aus Logistik und Gewerbe: Integration von anbieterneutraler Infrastruktur in eigene Prozessabläufe (z.B. Abholboxen). Weitergabe von Kostenvorteilen, wenn Lieferungen auf letzter Meile vereinfacht werden (bzw. Haltepunkte entfallen).</p> <p>Konsument*innen: Alternative Zustellarten müssen einen Mehrwert generieren, damit das eigene Konsumverhalten angepasst wird. Bereitschaft, unter entsprechenden Bedingungen auf Hauslieferungen zu verzichten.</p>

Fotoprotokoll

- Gruppenarbeit I (konsolidiert):



- Gruppenarbeit II (konsolidiert):



5. Anhang: Inputpräsentation

Hier folgend.



Mobilität und Raum CH

Wirtschaftsverkehr in urbanen Räumen

Netzwerkanlass ARE 2022

Zürich, 13. September 2022

Silvio Scholl, Netzwerkmanager Stadtlogistik, Amt für Umweltschutz der Stadt Bern; silvio.scholl@bern.ch, +41 31 321 75 72

| 1

1

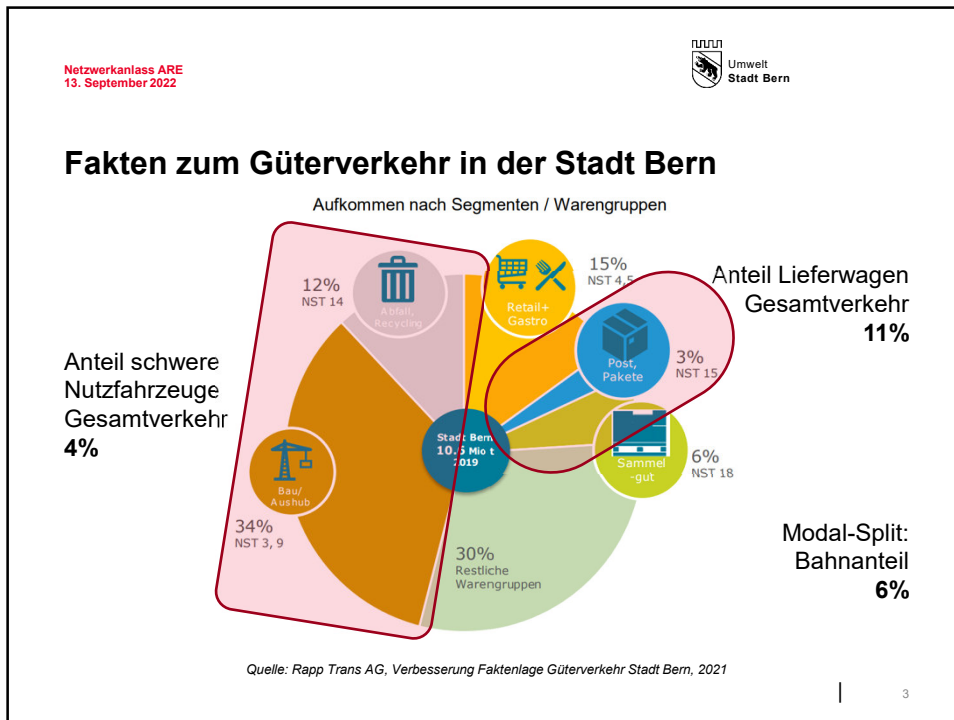
Netzwerkanlass ARE
13. September 2022

Agenda

- 5' Einführung: Einblick in die Stadtlogistik Bern
- 10' Gruppenarbeit I:
Idealvorstellungen und Herausforderungen für eine stadtverträgliche Logistik
- 5' Zusammenfassung Gruppenarbeit I
- 10' Gruppenarbeit II:
Lösungsansätze und notwendige Rahmenbedingungen für eine stadtverträgliche Logistik
- 5' Zusammenfassung Gruppenarbeit II
Zusammentragung der diskutierten Inhalte

| 2

2



3

Netzwerkanlass ARE
13. September 2022

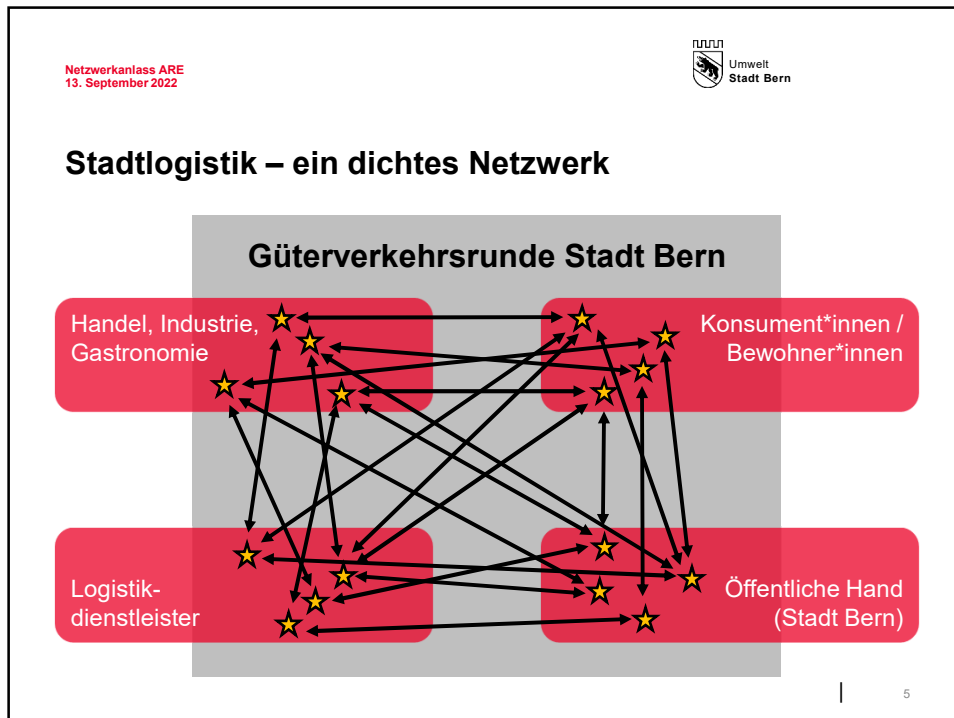
Umwelt
Stadt Bern

Konzeptuelle Grundlagen zur Stadtlogistik Bern

<p>Rahmenstrategie Nachhaltige Entwicklung der Stadt Bern 2021 - 2030</p>	<p>Energie- und Klimastrategie 2025 Stadt Bern</p>	<p>STEK 2016 Stadtentwicklungskonzept Bern</p>	<p>Konzept Stadtlogistik Bern</p>
Klimaschutz und Klimaanpassung	Reduktion CO ₂ -Ausstoss	Lebensqualität in Quartieren	Nachhaltig, stadtverträglich

4

4



5

Netzwerkanlass ARE
13. September 2022

Umwelt
Stadt Bern

Gruppenarbeit I: Brainstorming «Stadtverträgliche» Logistik

Welche Kriterien bzw. Aspekte müssen aus Ihrer Sicht erfüllt sein, dass von einer «**stadtverträglichen Logistik**» gesprochen werden kann?

Welche Herausforderungen oder Problemstellungen sehen Sie in den Dimensionen **Gesellschaft**, **Raum**, **Umwelt** und **Wirtschaft**?

6

6

Gruppenarbeit II: Brainstorming «Stadtverträgliche» Logistik

Wie können die eruierten Herausforderungen und Problemstellungen in den Bereichen **Gesellschaft**, **Raum**, **Umwelt** und **Wirtschaft** angegangen werden?

Welche **Rahmenbedingungen** müssten im urbanen Raum geschaffen werden, um die Herausforderungen zu bewältigen? Welche **Akteur*innen** müssten einbezogen werden?

| 7

7

Vielen Dank für Ihr aktives Mitarbeiten!



Quelle: Berner Zeitung, 27.05.2021

| 8

8