

Bericht des Gemeinderats

Postulat Fraktion SP/JUSO (Andreas Flückiger/Ruedi Keller, SP) vom 8. September 2005: Stadtlogistik-Projekt für die Stadt Bern (05.000338)

In der Stadtratssitzung vom 1. Juni 2006 wurde das folgende Postulat Fraktion SP/JUSO erhebelich erklärt:

„Stadtlogistik“ steht für eine umfassende Handlungsstrategie zur Verbesserung von Abläufen und Verträglichkeit des Wirtschaftsverkehrs.

Angesichts wachsender Verkehrsprobleme wird in vielen Städten versucht, Güter- und Wirtschaftsverkehr stadtverträglich zu gestalten. Ausgangspunkt solcher Überlegungen sind meist die Staus im Stadtverkehr sowie die Engpässe an den logistischen Schnittstellen, wie sie verstärkt bei der Warenanlieferung insbesondere in der Innenstadt auftreten. Zudem zwingen aber auch die städtebaulichen und ökologischen Belastungen, die vor allem durch den Nutzfahrzeug- und Schwerlastverkehr verursacht werden (Lärm, Schadstoffemissionen, Flächenbedarf, Abnutzung der Strassen), zum Ausarbeiten eines Güterverkehrskonzepts.

Die öffentliche Planung ist der betriebsinternen Verkehrsentstehung (selbst produzierter Verkehr ausgenommen) nachgelagert. Der öffentlichen Planung bleibt oft nur die Schadensbegrenzung in der Verkehrsabwicklung. Die Belastung der Städte durch den LKW-Verkehr tritt vielfach am Ende der Transportketten auf. Gesteuert werden diese Verkehre aber überwiegend an anderer Stelle, zum Beispiel in den Warenverteilzentren der Grossverteiler und Handelsketten, also in den Logistikabteilungen der Hersteller. Die kompliziert miteinander verknüpften logistischen Ketten lassen sich bisher noch kaum rückwärtig steuern.

In der Stadt und Region Bern fehlen derzeit, nebst einem intelligenten Leitsystem für den Anlieferverkehr, Lastwagenumschlags- und Abstellplätze in der unmittelbaren Nähe zu den Hochleistungsstrassen. Die bestehenden Plätze z.B. im Grauholz und am Güterbahnhof sind hoffnungslos überfüllt, oft schon ab den frühen Morgenstunden.

Diese Situation wirkt sich auch auf den Verkehr in der Stadt Bern negativ aus: Viele auswärtige Zulieferer fahren mit ihren Anhängerzügen durch die Innenstadt, anstatt die Anhänger am Stadtrand stehen zu lassen und die Feinverteilung mit kleineren Gefässen auszuführen. Dies ist ökologisch unsinnig, gefährdet die schwächsten Verkehrsteilnehmenden unnötig und führt immer wieder auch zu Schwierigkeiten mit der Polizei.

Wir bitten daher den Gemeinderat die folgenden Massnahmen zu prüfen:

1. Ausarbeiten eines Stadtlogistik-Konzepts für sämtlichen Warenverkehr gemeinsam mit den Regionsgemeinden, den Eigentümern der Hochleistungsstrassen und der SBB AG als Systemanbieter im Schienengüterverkehr. Dabei muss die Stadt Bern als Kernstadt eine Leadfunktion einnehmen.
2. Förderung des Schienengüterverkehrs im Bereich nichtverderblicher Massengüter (Anschlussgleise, Cargo Domino etc.)
3. Einführung einer Mobilitätsberatungsstelle für Gewerbetreibende in der Stadt Bern, Förderung von Kooperationen unter den verschiedenen Anbietern und Nachfragern von Transportleistungen. Prüfen eines City-Logistik-Zentrums für eine koordinierte Feinverteilung (z.B. Heimlieferdienste, Cargo Domizil).
4. Einführung eines Leitsystems für das Anliefergewerbe (Routenvorschriften, Sperrzeiten, Tropfen-System für die Innenstadt, Warteräume, Ladezonen, Wohnzonen als Sperrgebiete etc.)
5. Sicherstellen von erforderlichen Umschlags- und Abstellplätzen für LKWs am Stadtrand und in unmittelbarer Nähe von Autobahnausfahrten zur Vermeidung von Leerfahrten mit Anhängerzügen in den Stadtquartieren mit entsprechender Bewirtschaftung.

Bern, 8. September 2005

Postulat Fraktion SP/JUSO (Andreas Flückiger/Ruedi Keller, SP), Liselotte Lüscher, Margrith Beyeler, Christof Berger, Claudia Kuster, Annette Lehmann, Béatrice Stucki, Patrizia Mordini, Rolf Schuler, Andreas Zysset, Stefan Jordi, Sarah Kämpf, Giovanna Battagliero, Beat Zobrist, Gisela Vollmer, Corinne Mathieu, Martina Dvoracek, Michael Aebersold, Beni Hirt, Ueli Stüchelberger

Bericht des Gemeinderats

Mit dem Wirtschaftsverkehr (Schwer- und Anlieferverkehr) thematisiert das Postulat einen bedeutenden Teil des Stadtverkehrs: Der Schwerverkehr macht zwar nur rund 5 % des Motorfahrzeugverkehrs aus, zusammen mit den Anlieferverkehr ist der Anteil aber wesentlich höher (z.B. Stadt Zürich: zirka 20 %, entsprechende Angaben für die Stadt Bern sind nicht verfügbar).

Gesamtschweizerisch hat die Fahrleistung der Sachtransportfahrzeuge zwischen 1993 und 2005 insgesamt um ca. 17 % zugenommen. Bei der Entwicklung der Fahrleistung fällt auf, dass die Zunahme beim Schwerverkehr (Gesamtgewicht über 3.5 t) „nur“ 5 % beträgt, bei den leichten Sachtransportfahrzeugen (Gesamtgewicht bis 3.5 t) hingegen 25 %. Die Transportentscheide werden immer häufiger im Ausland gefällt; so ist der Anteil des internationalen Schwerverkehrs von 1993 mit 21 % bis 2005 mit 26 % deutlich grösser geworden. Der Binnen-Schwerverkehr blieb nahezu konstant.

Lokal fällt auf, dass das Güterverkehrsaufkommen massgeblich durch die Liberalisierung im Postverkehr und Konzentrationsprozesse bei den Handelsketten beeinflusst wird. War beispielsweise bis vor wenigen Jahren die Post noch Monopolist, so liefern heute mehrere Anbieter. Besonders auffällig ist das Bild in der Marktgasse, wo die verschiedenen Anbieter zeitweise kaum mehr Platz finden, um ihre Fahrzeuge abzustellen. Dies unter anderem auch wegen der im Vergleich zu anderen Innenstädten sehr hohen Dichte an Verkaufsflächen.

Gesteuert wird der Schwerverkehr hauptsächlich in den Logistikabteilungen der Firmen. Die Möglichkeiten der Gemeinden, auf die diversen Entscheidungsprozesse Einfluss zu nehmen, sind hingegen gering. Beeinflusst werden die Entscheide hauptsächlich durch

- die Erwartungen der Verloader und Empfänger (z.B. Just-in-time),
- Restriktionen wie Gewichtslimiten (die Gewichtslimite wurde in der Schweiz schrittweise von 28 t zuerst auf 34 t (1.1.2001) und dann auf 40 t (1.1.2005) erhöht), Nacht- und Sonntags-Fahrverbot, Anlieferungszeiten in der Innenstadt,
- das Angebot der Bahn sowie
- den finanziellen Druck (z.B. Höhe der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVA).

Zu den einzelnen Punkten des Postulats nimmt der Gemeinderat wie folgt Stellung:

Zu Punkt 1:

Das Stadtentwicklungskonzept STEK95 beinhaltet ein Güterverkehrskonzept. Weil der Einfluss der Stadt auf die Entscheidungsprozesse der Logistikabteilungen von Unternehmen wie einleitend ausgeführt gering ist, wurde die Stadt lediglich in den Projekten Citylogistik und Heimlieferdienst aktiv:

- Am Projekt Citylogistik waren unter der Leitung des Stadtplanungsamts interessierte Transportunternehmungen, der City-Verband, der Gewerbeverband, die Vereinigung Berner Spezialgeschäfte VBS, die Bundesämter für Umwelt und für Energie sowie das KIGA. Die im Rahmen des Projekts durchgeführten Studien und Gespräche haben gezeigt, dass das Interesse und Engagement für Optimierungen bei der Anlieferung sowie für einen koordinierten Heimlieferdienst auf Seiten der Empfänger und Verlader gering ist. Auch auf Seiten des Transportgewerbes war die Bereitschaft für eine Kooperation bei der Innenstadt-Belieferung nicht vorhanden.

Diese Ergebnisse haben sich international in verschiedenen Forschungsprojekten bestätigt (z.B. EU-Projekte Best Urban Freight Solutions BESTUFS). Von ursprünglich über 100 kommunalen City-Logistik-Projekten in Deutschland wurden in den 1990er Jahren rund 30 Projekte initiiert, die allerdings bis auf wenige Ausnahmen wieder eingestellt wurden. Das wirtschaftliche Interesse ist gering, weil City-Logistik mit zusätzlichen Kosten verbunden ist. Die Transportfirmen kooperieren ungern, weil sie sich nicht in die Kundendaten blicken lassen wollen. Die Verantwortung für den Transportservice wird erschwert, die Flexibilität nimmt ab (z.B. Expresslieferungen). Der direkte Kundenservice des Lieferanten ist nicht mehr möglich.

Erhebungen des Güterverkehrs in der Oberen Altstadt zeigten zudem, dass das Potenzial für ein Citylogistik-Projekt aufgrund der Art der Güter sowie der Struktur der Geschäfte (Handelsketten mit intern optimierter Versorgung ihrer Läden) sehr gering ist.

- Das Programm „Mobilitätsmanagement“ der Stadt Bern sieht vor, die Einführung eines Velohauslieferdienstes erneut zu prüfen und zu unterstützen. Die Stadt Bern kann hierbei jedoch nur die Rolle der Initiatorin übernehmen und nicht diejenige der Betreiberin. Mit dem Velohauslieferdienst soll der städtische Einkaufsverkehr beeinflusst werden (Zielgruppe: Endverbraucher). Kunden und Kundinnen können dadurch auf das Auto verzichten und sich die Einkäufe per Fahrrad vom Geschäft nach Haus liefern lassen. Damit soll beim Einkaufsverkehr das Umsteigen vom Auto auf den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr gefördert werden. Gleichzeitig besteht Potenzial für eine Verringerung des Parkdrucks in der Innenstadt, eine Stärkung des Gewerbes, eine erhöhte Zufriedenheit der Kundschaft sowie Imagegewinn. Ein Velohauslieferdienst ergänzt bestehende Dienstleistungen wie Velokurierdienst, geschäftseigene Lieferdienste und Heimlieferdienste von E-Shoppinganbietern (v.a. Grossverteiler).

Das jüngste Beispiel des Freizeit- und Einkaufszentrums Sihlcity verdeutlicht, dass solche Dienstleistungen regelmässig genutzt und von der Kundschaft sehr geschätzt werden. Das Teillohnprojekt „Zürwerk bringt's“ kann seit der Eröffnung von Sihlcity einen grossen Erfolg verbuchen: In den ersten 100 Tagen erfolgten rund 2 100 Lieferungen per Elektrovelo oder mit den öffentlichen Verkehrsmitteln. Die Aufträge des Lieferservices nehmen stetig zu, so dass das Personal bereits auf 20 Mitarbeitende verdoppelt werden konnte. Bereits nach wenigen Monaten bestehen Pläne, die Dienstleistung auf die Frischemärkte zu erweitern. Zudem interessieren sich andere Shoppingcenter für diesen effizienten, umwelt- und sozialverträglichen Lieferservice.

In der Agglomerationsstrategie des Kantons Bern wurde der Güterverkehr nicht speziell behandelt. Obwohl sich Güterverkehrsfragen hauptsächlich in einem regionalen oder überregionalen Kontext stellen, sind auch die Handlungsmöglichkeiten des Kantons sehr beschränkt. Weder Stadt noch Kanton Bern wurden deshalb über die oben erwähnten Projekte hinaus aktiv.

Zu Punkt 2:

In der Stadt Bern gibt es nur wenige Anschlussgleise. Deren Benützung ist zudem rückläufig. So wurden beispielsweise Anschlussgleise auf der Nordseite der S-Bahnstation Wankdorf nicht mehr benutzt und ausser Betrieb genommen. Auch die Benützung der Anschlussgleise im Galgenfeld ist nur noch minimal. Dies hängt einerseits mit Umstrukturierungen bei den anstossenden Betrieben zusammen. Andererseits dürften auch die Konzentrationsstrategie der SBB Cargo sowie deren nur teilweise genügende Angebotsqualität (Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit) eine Rolle spielen.

Insgesamt fehlen in der Stadt Bern Firmen, die einen Bedarf für Anschlussgleise haben. Zudem ist es wegen den engen Platzverhältnissen nicht möglich, entlang der bestehenden Bahngleise Anschlussgleise zu bauen und neue Arbeitszonen anzusiedeln.

Zu Punkt 3:

Es ist davon auszugehen, dass in der Region Bern Transportfirmen mit einer Rampe für den Warenumlad bereits heute Citylogistik betreiben. Sie übernehmen für andere Firmen die Verteilung der Waren in Bern. Cargo Domizil wird in Bern weiterhin im Güterbahnhof angeboten.

Vor dem Hintergrund des geringen Interesses am City-Logistik Projekt (vgl. Punkt 1) erachtet der Gemeinderat die Einführung einer Mobilitätsberatungsstelle für Gewerbetreibende mit dem Ziel, Kooperationen unter den verschiedenen Anbietern und Nachfragern von Transportleistungen zu fördern, in der Stadt Bern als wenig Erfolg versprechend und deshalb nicht prioritär.

Zu Punkt 4:

Im Bereich Leitsystem für das Anliefergewerbe ist die Stadt Bern bereits aktiv, und zwar wie folgt:

- Das Strassennetz der Stadt ist so strukturiert (Basis- und Übergangnetz, verkehrsberuhigtes Quartierstrassennetz), dass auf den Quartierstrassen mit Ausnahme des Ziel-Quell-Verkehrs kaum Schwerverkehr unterwegs ist.
- Auf verschiedenen Strassen besteht ein Fahrverbot für Lastwagen.
- In der Altstadt gibt es Sperrzeiten und markierte Flächen für die Anlieferungsfahrzeuge (Ladezonen).

Demgegenüber beurteilt der Gemeinderat ein Tropfen-System für die Innenstadtbeflieferung mit Warteräumen am Innenstadtrand als wenig zweckmässig. Zum einen ist der Platz für Warteräume sehr beschränkt. Zudem widerspricht diese Massnahme den Zielen des Gewerbes. Ein grosser Teil der Belieferung erfolgt nach einem Fahrplan, der sich aufgrund der Routenplanung sowie der Erfordernisse der Verloader und Empfänger (z.B. Platz vor dem Geschäft) ergibt.

Zwar kommt es in der Altstadt immer wieder zu prekären Platzverhältnissen, bei denen nicht alle Lieferfahrzeuge einen Abstellplatz finden. Ursache dafür sind vor allem die vielen Fahrzeuge, die verbotenerweise in die Altstadt fahren oder zu lange abgestellt werden. Erfolg versprechender als die Einführung eines Tropfen-Systems ist in dieser Situation die Durchsetzung der geltenden Vorschriften.

Zu Punkt 5:

Bezüglich der Prüfung von Abstellplätzen für Lastwagen und Lastwagenanhänger wird auf folgende zwei Vorstösse und die entsprechenden Vorträge verwiesen:

- Motion Fraktion SVP/JSVP (Erich J. Hess, JSVP): Sozial- und wirtschaftsverträgliche Parkplätze vom 8. September 2005:
In der Antwort hat der Gemeinderat seine Ansicht dargelegt, dass das Angebot an Abstellplätzen für Lastwagen recht gut mit dem lokalen Bedarf übereinstimmt. Der Stadtrat hat diese Motion an der Sitzung vom 11. Mai 2006 abgelehnt.
- Postulat Fraktion SP/JUSO (Ruedi Keller / Andreas Flückiger, SP): Abstellplätze für Lastwagenanhänger vom 8. September 2005:
Der Stadtrat hat dieses Postulat an der Sitzung vom 1. Juni 2006 erheblich erklärt.

Bern, 12. September 2007

Der Gemeinderat