

STADT SICHT LUZERN

12

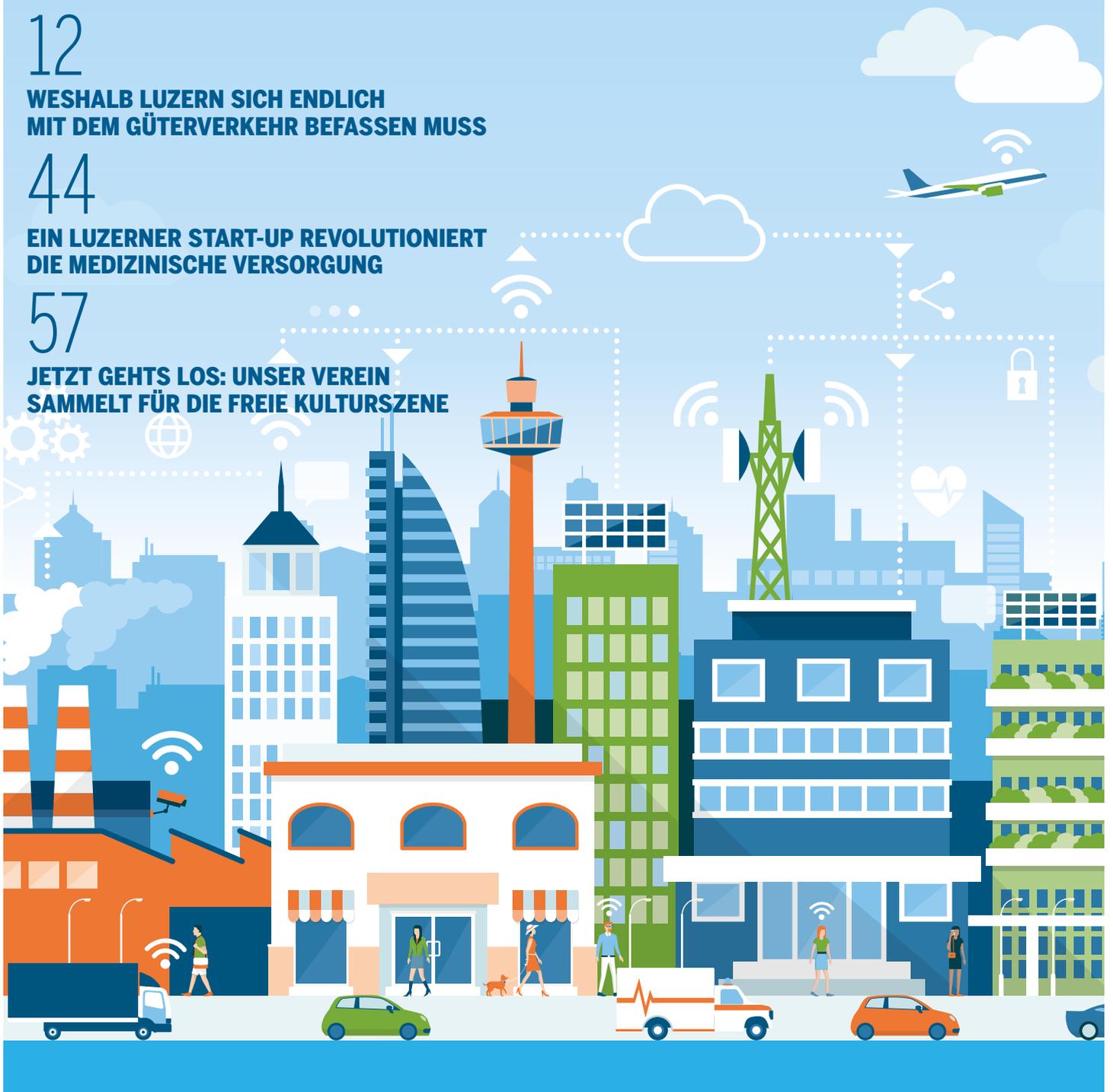
**WESHALB LUZERN SICH ENDLICH
MIT DEM GÜTERVERKEHR BEFASSEN MUSS**

44

**EIN LUZERNER START-UP REVOLUTIONIERT
DIE MEDIZINISCHE VERSORGUNG**

57

**JETZT GEHTS LOS: UNSER VEREIN
SAMMELT FÜR DIE FREIE KULTURSZENE**





Bruno Affentranger
Chefredaktor STADTSICHT
BA Media Luzern

LIEBE LESERINNEN UND LESER

Wenn Sie STADTSICHT nach nun eineinhalb Jahren kennen, dann wissen Sie, dass wir uns immer wieder dem **Verkehr und der Mobilität widmen**. In urbanen Räumen kommt diesem Thema eine entscheidende Rolle zu. Siebzig Prozent der Einwohnerinnen und Einwohner dieses Landes leben in städtischen Zentren oder Agglomerationen. Die gewählten Strategien zu Verkehr und Mobilität prägen unseren Lebensraum tief greifend. Der vernünftige Ansatz, CO₂-neutral und effizient mit Energien umzugehen, mündet in politische Entscheidungen, welche die Organisation des Verkehrs, die Bereitstellung von ausgewählten Transportsystemen und die Aufteilung von nutzbaren Flächen bestimmen werden. Bald geht es um handfeste Dinge, wie zum Beispiel den sich verändernden Wert einer Immobilie, die Standortwahl für einen zentralen Bahnhof oder im Endeffekt den Preis, den wir als Einzelpersonen für Waren zu bezahlen bereit sind, die wir bestellt und zu uns nach Hause haben liefern lassen.

Womit klar wird, warum die zunächst staubtrocken erscheinende Thematik Mobilität und Verkehr interessiert: **Betroffen sind Sozialthemen, Finanzfragen, Umweltanliegen, Wirtschaftsförderung, Bauvorhaben und vieles mehr**. Alle können mitreden. Erstaunlich ist hingegen, dass die Wenigsten bereit sind, ihre Interessen auszutarieren und in Gesamtsystemen abzuwägen. Manchmal müsste man einsehen, dass sich die eigene Sicht der Dinge nicht aufrechterhalten lässt und dass neue, andere Wege zu besseren Lösungen führen. Nachdenken über Verkehr und Mobilität kann tatsächlich dazu führen, dass man den persönlich schwer zu ertragenden Moment erreicht, in dem sich eigene Ideale womöglich als Ideologie entpuppen. Das tut weh, aber danach ist der Weg frei für neue Antworten.

Wir widmen uns in dieser Ausgabe dem in dieser Stadt bisher vernachlässigten Unterthema des Wirtschaftsverkehrs. Dabei interessiert uns besonders der **Güterverkehr**. Auch die

Frage, wie später entsorgt werden soll, gehört dazu. Selbst das Thema Cartourismus lässt sich in diesem Kontext diskutieren. Überrascht hat uns, dass diese Art von Verkehr in der städtischen Gesamtplanung bislang nicht existiert und nur unter dem Begriff «wirtschaftlich notwendiger Verkehr» abgehandelt worden ist. Wir schieben das Thema in einer Zeit an, in der die offizielle Stadt ihren Sprachgebrauch ändert. Sie scheint erkannt zu haben, dass sie durch das bisherige, eventuell ideologisch und pädagogisch motivierte, in der Schweiz einmalige Verhalten ein schnell wachsendes Verkehrssegment schlicht negiert hat. Internationale Vergleiche mit (Gross-)Städten wie Wien, Kopenhagen oder Amsterdam zeigen, dass es höchste Zeit für ein Ausweiten der Analyse ist – und dass man auf diesem Weg womöglich miteinander einen entspannteren politischen Umgang in Verkehrsfragen in dieser Kleinstadt finden wird.

Nicht wirklich beruhigt hat sich die Lage für die Kulturförderung im Kanton Luzern. Sie leidet finanziell unter dem selbst auferlegten Spardiktat der Regierung, des Parlaments und des Stimmvolkes. Wir haben in der letzten Ausgabe die Gründung eines Vereins zur Förderung der freien Kulturszene Luzern, kurz FFK, vermeldet. Vorübergehend und auf wenige Jahre beschränkt sammelt der FFK Geld, das unmittelbar und ohne Auflagen wieder der kantonalen Kulturförderkommission zur Verfügung gestellt werden kann. Denn dort ist das Anliegen richtig angesiedelt: Kulturförderung ist eine staatliche Aufgabe, sie ist gesetzlich vorgeschrieben, und sie soll es bleiben. Wir sehen uns als zeitlich befristete Hilfskolonne – und wir setzen damit ein Zeichen, dass es so nicht gehen kann. Wir starten heute mit der Sammlung. Machen Sie mit! Setzen Sie ein Zeichen und spenden Sie an den Verein FFK, der mit der kantonalen Kulturförderung und der IG Kultur eng zusammenarbeitet. Ab Seite 57 zeigen wir, wie es geht.

Herzlichen Dank und viel Lesevergnügen.

SO SIEHT EINE IDEALE STADT AUS



Doch wie organisiert man sie richtig?
Und wie bringen wir alles aneinander vorbei,
sodass Lebensqualität und Wirtschaftlichkeit
garantiert sind?



WIR HABEN ES SELBST IN DER HAND



Der Schlüssel dazu ist aber nicht
die Diskussion über Velo oder Auto.
Wir müssen über den richtigen
Güterverkehr nachdenken.



STATT IN REINEN GEDANKEN ZU ERSTARREN – REDEN WIR ENDLICH ÜBER DIE LOGISTIK

Stellen wir uns Luzern verkehrsberuhigt vor. Still und endlich leise döst die Schlafstadt. Doch keiner belebt sie mehr. Damit eine Stadt lebt, braucht sie Güterverkehr und – im Fall von Luzern – Besucher. Höchste Zeit für einen Sinneswandel.

TEXT BRUNO AFFENTRANGER ILLUSTRATION ELENABSL

Der 23. Dezember fällt in diesem Jahr auf einen Samstag. Um 16 Uhr schliessen wie stets in der Stadt Luzern die Geschäftstüren. Das ist gesetzlich so vorgeschrieben – auch wenn es eventuell die Möglichkeit für eine Ausnahmegenehmigung gäbe und die Nachfrage für eine um zwei Stunden verlängerte Öffnungszeit auf Konsumentenseite gerade an diesem Tag garantiert bestünde.

Warum also ist um 16 Uhr Schluss und der Weihnachtsverkauf zu Ende? Warum kann man sich nicht bis 18.30 Uhr in der Stadt wie an jedem anderen Tag für die kommenden zwei Feiertage mit dem Nötigsten eindecken und muss auf das Umland ausweichen?

Die Detaillisten in der Stadt haben vor allem am 23. Dezember ein Problem. Sie würden gar nicht die erforderliche Menge an frischen Verkaufsgütern in die Innenstadt bringen können. Noch viel schlimmer ist, dass es aufgrund der logistischen Grenzen gar nicht möglich ist, diese Waren innerhalb von zweieinhalb Mehrstunden an die Kunden weiterzugeben. Es wäre nicht denkbar. Die Stadt ist dicht, das Zeitfenster zu klein, die Flächen sind zu bescheiden.

Das lässt aufhorchen. Wirtschaft bedeutet eine Garantie, dass ein bestimmtes angebotenes Gut zur richtigen Zeit von A nach B gelangt und an den Nachfragenden ausgeliefert werden kann. Sonst kommt kein Geschäft zustande und es fliesst kein Geld. So einfach ist das.

Der Fall des 23. Dezembers beschreibt das Grundproblem Luzerns perfekt. Das samstägliches Bild der selbstproduzierten Güternappheit ist in Zukunft leicht auf das ganze Jahr ausweitbar. Wir erfahren demnach am Vorweihnachtstag das, was uns in

Zukunft blühen wird. Oder besser: Wir erfahren es eben nicht.

Der geschilderte Fall fasst ein Problem zusammen, das in urbanen Räumen weltweit zu beobachten ist und über das sich die Planer die Köpfe zerbrechen. Man kann es in diese Fragen giesen: Wie erhält man den Güterverkehr in dicht bebauten und befahrenen Zonen am Leben? Wie garantiert eine Stadt, dass ihre Bewohner weiterhin pünktlich und verlässlich mit Waren beliefert werden können? Wie stellt diese Stadt umgekehrt die Entsorgung sicher? Wer verhindert Übertreibungen und wie? Und wer bezahlt für das alles?

Organisation statt Ideologien

In urbanen Räumen ist der Platz knapp – die politischen Gruppen diskutieren in der Regel Anliegen, die auf dieser lapidaren Feststellung fussen. Darauf sind Gespräche über Wohnbau, Soziales, Besteuerung, Verkehr gebaut. Wenn es um den Verkehr geht, dann wachsen die lockeren Lösungsfindungen sofort in ideologisch verbrämte Diskussionen aus, die in der Frage gipfeln, ob der Velo- dem motorisierten Individualverkehr mit allen Konsequenzen vorzuziehen sei. Das politische Getöse im täglichen Grabenkampf ist in Luzern besonders gross – dabei ist allen schon längst klar, dass die Energieeffizienz das zu erreichende Ziel sein muss. Dass darob der Güterverkehr und damit auch sein Oberbegriff – der Wirtschaftsverkehr – in dieser Stadt vergessen geht, ist besonders ärgerlich. Man negiert bewusst oder unbewusst, dass es Waren und Menschen in Zentren hinein- und wieder hinauszutransportieren gilt.

Vielleicht schaffen die durcheinanderwuselnden, selbstfahrenden Gefährte (siehe Abbildung rechts) bald Abhilfe?



Brave New World: Alles selbstfahrend, alles toll.

ZUKUNFTSMUSIK – SIE ERKLINGT FRÜHER ALS GEDACHT

Eine Frage aller Verkehrsplaner heisst: Wie bringe ich die notwendigen Güter in die Stadt – und wie wieder hinaus? Eine knifflige Sache in Zeiten von knappem Raum und fehlender Draufsicht. Wir haben die besten, international erprobten oder angedachten Massnahmen zusammengetragen.

TEXT BRUNO AFFENTRANGER

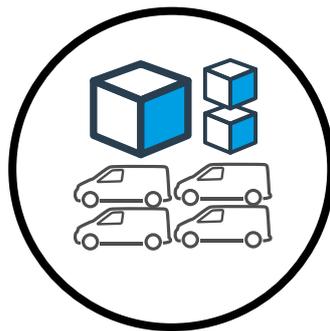


ENTLADEZONEN FÜR GEWISSE STUNDEN

Eine deutlich gekennzeichnete Fläche im städtischen Strassenraum, die zu bestimmten Zeiten ausschliesslich dem Liefer- und Ladeverkehr für den Umschlag von Waren zur Verfügung gestellt wird. Die Teilumwandlung von Parkfeldern ist temporär möglich. Als Variante: Be- und Entladespuren im Strassenraum während der Nebenverkehrszeiten. Das führt zu einer besseren Ausnutzung der Flächen.

Vorteile: Geringe Kosten. Selbst Flächen vor oder nach Bushaltestellen können genutzt werden. Ist erprobt (München, London, Basel).

Risiken: Wenn bestehende Parkfelder dafür aufgehoben werden müssen, sinkt die Akzeptanz der Bevölkerung und der Betreiber von Ladengeschäften drastisch.

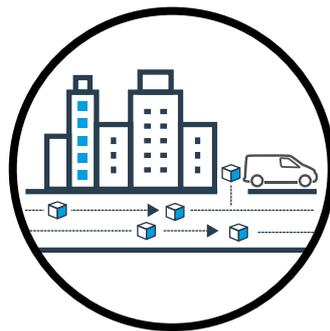


STÄDTISCHES SAMMEL- UND VERTEILZENTRUM

Das Zentrum befindet sich meist in Stadtrandlage für Fracht und Einzelsendungen und wird von verschiedenen Lieferanten genutzt. Es versorgt Empfänger im angrenzenden urbanen Raum. Ein multifunktionales Zentrum dient als Zwischenlager, zum Kommissionieren von Waren, zur Zusammenstellung von neuen Teilladungen und anderem. Eine spezialisierte Lieferflotte (kleinere Lieferwagen, emissionsarme, nichtmotorisierte Fahrzeuge) sind daran koppelbar.

Vorteile: Immer mehr und immer kleinere Sendungen verlangen nach einer effizienteren Logistik. Das wäre hier der Fall.

Risiken: Knackpunkt ist, die Privaten zum Kooperieren zu bringen. Ohne finanzielle Anreize durch die öffentliche Hand kaum möglich. Ausserdem sind die Investitionen hoch, wenn ein vollständig neues Zentrum gebaut werden muss.



UNTERIRDISCHE VERSORGUNG

Stellen Sie sich vor, der Warenumschlag fände unterirdisch statt. Voilà. Zu- und Wegfahrten sind über Rampen möglich. Warenlifte liefern die Güter in die oberen Etagen. Man kann sich vorstellen, dass Siedlungen so erschlossen werden. Es spricht jedoch nichts dagegen, das Prinzip auf ganze Strassenzüge oder sogar Quartiere anzuwenden. Think big.

Vorteile: Unterirdische Logistik ist der Ausbruch aus der städtischen Enge, wo Aus- und Beladen fast nicht möglich ist. Die Emissionen sinken, der Weg zwischen Geschäft und mobilem Lager wird kurz, überirdisch bleibt Platz für anderes.

Risiken: Die Erstellungskosten sind hoch. Neubauten sollten immer auf dieses Prinzip hin geprüft werden.



AUSWEITUNG LIEFERZEITEN FÜR E-SCOOTER

Die existierenden Lieferzeitfenster in Innenstädten werden erweitert. Sie sind heute oft einschränkend – verständlich, weil sonst alles stehen würde. Verbote werden so gelockert, aber nur für elektrische Fahrzeuge, die emissionsarm unterwegs sind. Zum Beispiel für E-Scooter. Das sind zwei- oder dreirädrige Fahrzeuge, mit denen man verderbliche Waren und Post liefern kann, den gemeindeeigenen Fahrzeugpark ausstattet oder schlecht Touristen transportiert.

Vorteile: Wenn es wirklich ein Bedürfnis ist, dann hat diese Massnahme eine sehr gute Kosten-Nutzen-Effizienz.

Risiken: Anwohner finden das nicht so gut. Richtiges Abwägen ist nötig. Übertreibungen sind auch hier der Tod der Idee.

AUTOMATISIERTE FAHRZEUGE

Autos, die unbemannt unterwegs sind. Wir kennen es von Berichten aus Kalifornien, wo die Apples, Googles und Teslas dieser Welt daran forschen und probeln. Gerade bei Lastkraftwagen oder Lieferfahrzeugen ist diese Technik vorstellbar. Wagenketten müssten aber möglich sein, sodass ein enges Zusammenfahren in Staukolonnen normal ist.

Vorteile: Jeder hat endlich den eigenen Chauffeur.

Risiken: Die Sicherheitsfrage ist nicht beantwortet. Ob das automatische Auto zum Abbau von Individualverkehr führt, darf bezweifelt werden. Am Ende frisst die vermeintliche Lösung die Gewinne wieder, die sie produziert.

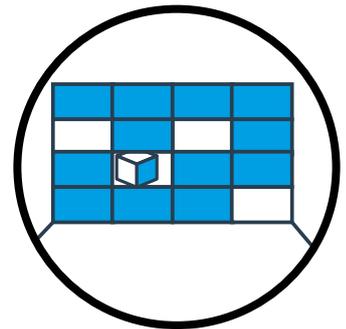
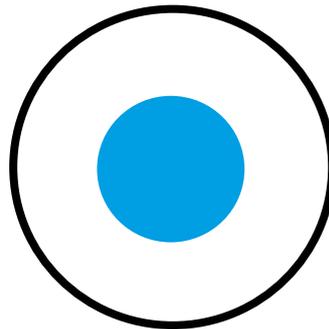
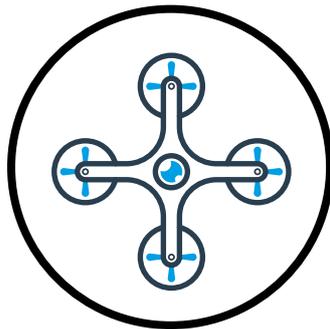


SCHIENENGÜTERVERKEHR

Ich gibt es schon lange, aber er ist etwas aus der Mode geraten. In den Bahnhof Luzern, ins grösste Shoppingcenter der Stadt, liefern die Geschäfte die Ware per Camion. Der Zug wäre aber nah. Nun gut. Man muss die bereits bestehenden Gleisanlagen unbedingt bewahren und mögliche Zulieferungen in die Innenstadt auf diesem Weg bewerkstelligen. Warum: Weil wir hier vom leistungsfähigsten Verkehrssystem reden. Vorbild kann Genf sein, wo Coop dreimal täglich einen Zug in die Innenstadt fährt, der dann für die Feinverteilung ausgeladen wird. Denkbar, dass die SBB irgendwann in jeder Zugkomposition einen Kühlwaggon anhängt. Back to the future.

Vorteile: Emissionsarm. Billig, weil meist schon gebaut.

Risiken: Neubauten sind teuer. Und die Güteranlagen brauchen Flächen. Alte Trassees sollte man nie aufheben: Wenn eine Schiene mal weg ist, frisst sofort die Stadt den frei werdenden Raum. Zurück kommt er nie mehr.



ROLLENDE UNBEMANNT DROHNER

Das Pendant zum fliegenden Transportmuli. Viele denken heute an diese Idee, wenn sie über einen Lieferanten und Lastesel für die letzte Meile vom Quartierverteilerpunkt bis nach Hause sinnieren.

Die Vorstellung hat etwas Lustiges: Auf dem Trottoir und dem Veloweg fahren die kleinen Büchsen und Kisten, die sicherlich sehr schnell bunt werden und drollig aussehen, damit unsere Akzeptanz höher wird.

Erste Versuche laufen international. **Vorteile:** Wenig Manpower, hohe Flexibilität, keine Wartezeiten, weil emissionsarm tags und nachts unterwegs.

Risiken: Flächenproblematik. Energieproblematik. Eigentlich nicht die Lösung für die Mengen. Aber die Idee wird noch eine Weile wachsen, bevor sie zur Realität zurück-schrumpft.

DROHNER FLIEGEN DURCH DIE LÜFTE

Ein unbemannter Kleinhelikopter bringt gezielt die bestellte Ware von Punkt A nach B. Wer nun schon angsterfüllt an die Verdunkelung des Himmels denkt: Die Belieferung in Massen ist nicht effizient. Wird nicht passieren. Aber gezielt für kleinere Transporte von lebenswichtigen Dingen eignet sich die Technik. Beispiel: Transport von Blutkonserven und Medikamenten zwischen zwei Spitälern in Lugano. Das läuft bereits.

Vorteile: Punktgenaue Lieferung und Überwindung von Stau in den Strassen.

Risiken: Ohne genaue gesetzliche Regelung droht der Wildwuchs und der Ärger bei Anwohnern.

AB IN DEN QUARTIER-HUB

Gemeint ist ein Begegnungszentrum, das verschiedene Funktionen wahrnimmt. Es kann sowohl Treffpunkt, Packstation, Aufgabestation, als auch eine Position für 3-D-Drucker, Rücknahmepunkt von Abfall oder Beratungszentrum sein. Die Standorte sind auf Plätzen, in aufgegebenen Erdgeschossflächen, in Kombination mit bestehenden Geschäften (Restaurant, Co-Workingspace, Buchladen, Bäckerei) oder auch in Parkhäusern auf zugewiesenen Flächen, so wie das die Stadt Basel eben zu erproben beginnt.

Vorteile: Gerade in Aussenquartieren, die keine attraktiven Begegnungszonen mit lockenden Angeboten mehr haben, könnte das helfen. Ein neuer, alter Quartiertreffpunkt. Früher wusch und backte man zusammen, neu ist die Idee nicht. Aber sozial wirksam.

Risiken: Wer übernimmt die Leitung? Und wie garantiert man, dass alle mitmachen und sich bewerben können?

PACKSTATION STATT TELEFONZELLEN

Was es ist: Wie es der Name sagt. Wir reden hier von öffentlich zugänglichen Packstationen. Das sind fest installierte Anlieferpunkte mit zum Beispiel vollautomatischen Schliessfächern, die übers Handy steuerbar sind. Paketlieferungen erfolgen so an zentrale Punkte, an Bahnhöfe, Tankstellen, zur Poststation und anderes mehr. Ein Paketversand ist umgekehrt natürlich ebenfalls möglich. Erste vollautomatische Stationen sind in der Schweiz bereits in der Erprobungsphase. Die Migros wird in den kommenden Monaten auf die Post folgen.

Vorteile: Erfolgreiches Konzept für die sogenannte erste und die letzte Meile. Damit kommt die Logistik näher an die Kunden und umgekehrt. Die Kosten sind tief.

Risiken: Theoretisch könnte der Individualverkehr im Umfeld der Packstationen steigen. Die Anbindung an den öffentlichen Verkehr hilft dagegen.

Wie wir die Güter besser verteilen könnten

Der Luzerner Verkehrsingenieur und Berater Thomas Schmid sagt, warum die richtige Organisation des Verkehrs von Gütern in Städten so wichtig ist – und warum in Luzern die Lösung in den Quartieren liegen könnte.

DAS GESPRÄCH FÜHRTE **BRUNO AFFENTRANGER**

Thomas Schmid sitzt im Café de Ville am Schwanenplatz. Schweift der Blick durch die hohen Fenster, so trifft dieser dahinter auf den Morgenverkehr, der sich über die Seebrücke wälzt. Das ist das tagtägliche Geschäft des Beraters und Verkehrsingenieurs aus Luzern. Als assoziierter Partner der Schweizer Planungs- und Beratungsgruppe Rapp gestaltet er Lebensräume mit und versucht, die bebaute Umwelt und die zugehörigen Verkehrssysteme nachhaltig weiterzuentwickeln. Darum geht es hier: Wie organisiert man eine gewachsene Kleinstadt wie Luzern so, dass sie auch in zehn oder zwanzig Jahren dem neuen Mobilitäts-, Konsum-, Produktions-, Handels- und Reiseverhalten entspricht? Wie verteilen wir die Güter effizient, wenn sie denn einmal bis in die Innenstadt gelangt sind?

STADTSICHT: Wie sieht die Stadt in zwanzig Jahren aus, Herr Schmid?

Thomas Schmid: Das fragen Sie ausgerechnet mich?

Wen sollten wir sonst fragen?

Mit dieser Frage belästigen wir Städtebauer und Planungämter. Insbesondere Parlamentarier von urbanen Gemeinden sollten aus unserer Sicht Antworten haben, aber sie wissen sie nicht. Man drückt sich um die Beantwortung dieser Frage, denn sie erfordert gewisse Entscheidungen.

Von welchen Entscheiden sprechen Sie?

Wenn das Ziel tatsächlich das Erreichen einer 2000-Watt-Gesellschaft sein sollte, dann gibt

es verschiedene Wege, die dahin führen. Der eine ist in die Vergangenheit gerichtet und möchte Zustände wie 1970 wiederherstellen. Das ist aber nur die eine Sicht. Es existiert eine Vielfalt an Ideen für die Zukunft, denken Sie nur an die Smart-City-Diskussion. Gleichzeitig befinden wir uns heute in einer Situation, in der die Nutzer in einer Stadt zunehmend unzufrieden mit den Verkehrsverhältnissen sind. Kurze Distanzen zwischen Wohnen und Arbeit sowie zwischen Produktion und Konsum werden gefordert, und das Bauen in der dritten Dimension, also in die Höhe und in die Tiefe, wird notwendig vor dem Hintergrund einer haushälterischen Nutzung des Bodens. Allerdings entspricht die Stadt der kurzen Wege absolut nicht dem Trend, denn die Globalisierung und die immer spezialisiertere Wirtschaft zeigen in eine andere Richtung.

Sie haben sich im Rahmen eines Nationalfondsprojekts mit der energieeffizienten und CO₂-freien urbanen Logistik auseinandergesetzt. Warum mit dem Güterverkehr?

Der Güterverkehr ist Teil des Wirtschaftsverkehrs. Mutmasslich werden viele zukünftige Lösungen wie z. B. das automatisierte Fahren oder neue Geschäftsmodelle zuerst im Wirtschaftsverkehr etabliert.

Haben Sie aus dieser Studie Erkenntnisse für den Raum Luzern gewonnen?

Unser in der nationalen Studie formuliertes Zielbild einer Stadt, welche die Logistik CO₂-frei und energieeffizient abwickelt, ist nur erreichbar, wenn man sie will und den entsprechenden Weg geht. Ein Aktionsplan ist die

Grundlage dazu. Das Zielbild und den Aktionsplan gilt es zuerst zu diskutieren. Hier setzt die Politik ein, von der eine ganze Region abhängig ist. Der Güterverkehr muss demnach Bestandteil einer Verkehrsstrategie werden.

Ist er das heute in Luzern nicht?

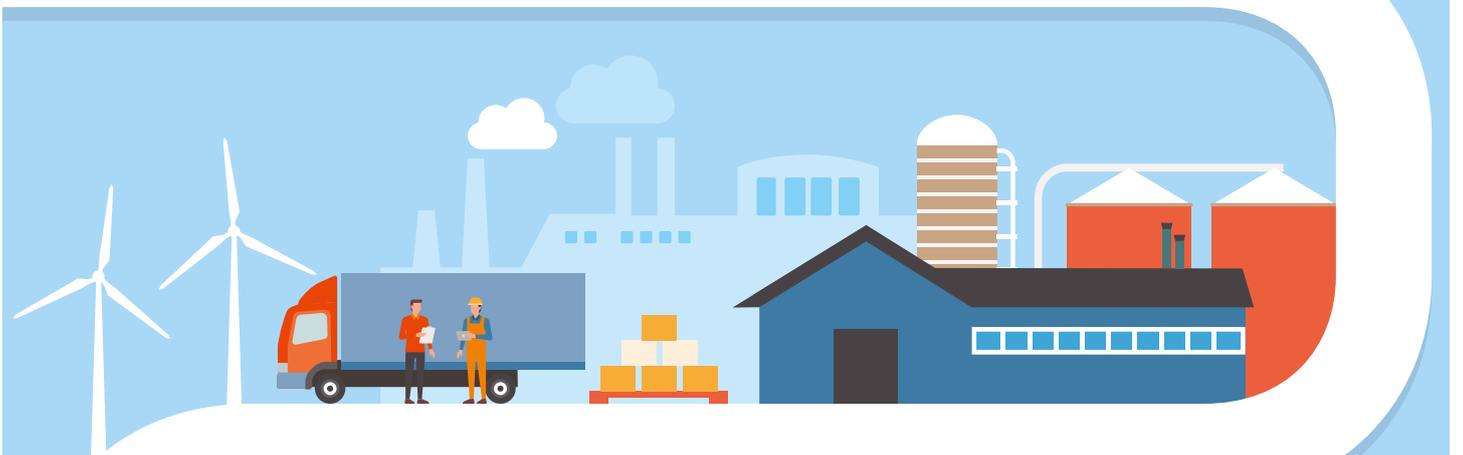
In der aktuellen Mobilitätsstrategie der Stadt Luzern ist der Güterverkehr und übrigens auch der Wirtschaftsverkehr heute noch kein Thema.

Wie verläuft der Trend?

Die Bevölkerung und die Beschäftigten im urbanen Raum in der Schweiz nehmen zu. Gleichzeitig treibt die Digitalisierung den Wandel bei Handel, Industrie und Logistik. Wir sehen immer mehr Unternehmen und Haushaltungen, die versorgt und entsorgt werden müssen. Gewisse Regionen haben dieses Problem auf dem Radar, Zürich, Basel und Genf zum Beispiel, andere noch nicht. In Luzern ist der Problemdruck vielleicht noch nicht gross genug. Aber das wird sich ändern. Man muss heute Lösungen für morgen entwickeln.

Was ist für Luzern aus der nationalen Studie anwendbar?

Aus dem Massnahmenkatalog hebe ich speziell die Quartierlogistik heraus. Für diesen kleinteiligen Raum existiert in der Schweiz ein grosses Sensorium. Hier könnte man ansetzen. Während sich die Ur-Logistikerin Post aus dem feinmaschigen Verteilnetz bei der Brief- und Paketpost zurückzieht und Agenturlösungen anbietet, können andere neue Geschäfts- und Versorgungsmöglichkeiten entstehen. Wir erleben diesen Wandel



Wie bringen wir die Güter ins Zentrum der Stadt – und wie wieder hinaus? Das ist die Frage.

«Wenn wir wie bisher unsere Einkäufe selber nach Hause fahren, fällt das unter Personenverkehr. Lassen wir sie aber liefern, ist das Güterverkehr. Es kommt hier zu grossen Veränderungen.»

THOMAS SCHMID, VERKEHRSSINGENIEUR UND BERATER

momentan in Echtzeit. Neue Anbieter werden auf den Plan treten. Das Konzept eines Quartier-Hubs zum Beispiel kann neuartige Angebote vereinen, Verkehre bündeln und zur Entlastung beitragen.

Wie sähe ein Quartier-Hub aus?

Ein Quartier-Hub stützt zentralörtliche Strukturen, er ist ein Lagerraum für viele, ein Raum für Konfektionierung von Waren, die dann nach Hause geliefert oder abgeholt werden, ein Ort, wo ein 3-D-Drucker steht, den alle nutzen können. Ein Quartier-Hub ist nahe am Zuhause der Einwohner und bei den Unternehmen, vereint verschiedene Funktionen und ist auch ein Lager an teilbaren Gütern. Teilen statt Besitzen kann dazu führen, dass weniger Güter konsumiert werden. Das richtet sich konkret gegen die allgegenwärtige Wegwerfhaltung. Nicht mehr jeder Haushalt würde eine Bohrmaschine oder einen Kärcher zu Hause besitzen. Man teilt sich diese Güter im gemeinsamen Quartierlager, wo man sie abholen kann. Das spart Kosten und Energie.

Sie denken sich neue Angebote und Lieferwege aus. Was treibt Sie dabei an: die Nachfrage der Konsumenten oder das Angebot des Handels?

In unserer Forschungsarbeit gingen wir stark vom Verhalten von Gesellschaft und Wirtschaft aus und wir haben nicht nur das Angebot im Sinn. Uns interessiert die gesellschaftlich zu diskutierende Nachfrage. Die Gesellschaft muss zuerst schwierige Fragen beantworten.

Welche Fragen sind das?

Wollen wir zum Beispiel den Onlinehandel so, wie er sich derzeit präsentiert? Wollen wir hier konsumieren, aber anderswo produzieren und einen Teil der Wertschöpfung auslagern? Was sind die Treiber unserer Wirtschaft?

Damit bewegen Sie sich auf schwierigem Terrain.

Das ist uns bewusst. Es geht zum Beispiel um die Frage, ob wir uns als Gesellschaft in der Schweiz in unserem wirtschaftlichen Tun auf Dienstleistungen, den Gesundheits- und Altersbereich und die öffentliche Verwaltung konzentrieren wollen und die produzierenden Bereiche schrumpfen lassen.

Ihre Antwort lautet?

Ich persönlich möchte, dass auch bei uns produziert wird. Die Auslagerung von Wertschöpfung kann nicht beliebig vorangetrieben werden, man spricht oft auch wieder vom Near sourcing! Die 3-D-Drucktechnologie soll hier einen Beitrag leisten.

Wir sind in der Sphäre der Wirtschaftspolitik angelangt, wo zwangsläufig Ideologien ins schwierige Spiel kommen. Begeben wir uns wieder zum Handfesten, ins städtische Quartier.

Alles Digitale wird irgendwann physikalisch. Im Güterverkehr werden alle Bestellungen und Wunschvorstellungen manifest. Apps sind gut und spannend, aber viele Güter lassen sich nicht digitalisieren. Sie sind in der realen Welt und brauchen Platz – für Lagerung und

Lieferung. Das geht derzeit in Städten, vor allem in Luzern, vergessen.

Was zum Beispiel lässt sich nicht digitalisieren und braucht Platz und damit Verkehrsflächen und Anteil am knappen Gut des öffentlichen Raums in der Stadt?

Aushub oder Kies verschwindet nicht einfach. Mit dem Kies, der auf dem Seeweg in die Stadt gelangt, wird Beton gemischt und werden Häuser in der Stadt gebaut. Aushub und Abfall lassen sich ebenfalls nicht digitalisieren. Schuhe bleiben am Ende Schuhe, wenn sie nach Hause gebracht werden, ob im Internet erworben oder im Verkaufslokal. Verpflegung, WC-Papier und Touristen sind nicht zu entmaterialisieren. Sie existieren, es gilt, Wege und Platz zu finden. Wäre alles digitalisierbar, so könnte man theoretisch von Luzern eine 3-D-Kopie herstellen und in China platzieren und alle Uhren dort verkaufen. Das funktioniert aber nicht und ist der Beweis dafür, dass wir hier eine irrsinnig hohe Qualität besitzen und ein unbeschreiblich starkes, einmaliges Gut besitzen.

Sie haben im Zuge des nationalen Forschungsprojekts auch mit dem Tiefbauamt der Stadt Luzern gearbeitet und statistische Daten ausgewertet. Wie gross ist der Anteil des Güterverkehrs am Gesamtverkehr in der Stadt?

Wir haben Daten des Bundesamts für Statistik und den SBB zu Aufkommen in Tonnen und Leistung in Tonnenkilometer analysiert. Zudem haben wir Messkorridore um Luzern ausgewertet und nachgewiesen, wie viele Lastwagen oder wie viele Lieferwagen die Schranken passieren. Wir sind auf einen Anteil am Gesamtverkehr von zehn bis zwölf Prozent gekommen, wobei damit noch keine Angaben über Tonnagen der Ladungen gemacht sind. Ausserdem wissen wir nicht, ob alle Lieferwagen wirklich dem Güterverkehr zuzurechnen sind. Da sind auch alle Handwerker erfasst, die zum Beispiel Malerkessel an eine Baustelle führen. Dies wäre streng genommen Serviceverkehr und nicht Güterverkehr. Das ist aber alles Wirtschaftsverkehr, wie übrigens der Carverkehr, der auch zum Wirtschaftsverkehr zählt.

Wir alle, die unsere eingekauften Waren nach Hause fahren, sind da mit eingerechnet?

Das zählt heute zum Personenverkehr. In der Forschung ist diese Abgrenzung ein Riesenthema. Teile des Personenverkehrs werden gerade aufgrund des Versandhandels durch Wirtschaftsverkehr ersetzt. Anders gesagt: Wenn wir wie bisher unsere Einkäufe selber nach Hause fahren, fällt das unter Personenverkehr. Lassen wir sie aber liefern, ist das Güterverkehr. Es kommt hier zu grossen Veränderungen.

Woran machen Sie das fest?

Die Zahl der immatrikulierten schweren Nutzfahrzeuge in der Schweiz steht seit zehn Jahren konstant bei rund 50 000 Fahrzeugen. Diejenige der Lieferwagen aber steigt schnell an. Wir führen das auf eine wachsende Zahl von Lieferungen zurück, auf kleinteiligere Prozesse und auf häufigere Fahrten. Dies hängt auch mit dem Onlinehandel zusammen, der eine beschleunigende Wirkung hat. Kommt hinzu, dass sich die Fertigungsprozesse der Unternehmen ändern. Das ist ein weiterer Treiber für den Zuwachs des Güterverkehrs.

Können Sie das anhand eines Beispiels erläutern?

Nehmen wir das Beispiel einer Garage. Sie verfügt heute über praktisch kein Lager, trotzdem sind die Ansprüche an Varianten von Modellen und Komponenten gross. Garagisten lösen das Problem mit einem «Pull»-Ansatz. Lieferwagen bringen zum Teil über Nacht die Komponenten bedarfsgerecht ab Zentrallager. So wird der Service sichergestellt, der Garagist wandelt Lager- zu Transportkosten um, wertvolle Fläche am Standort wird an das Zentrallager ausgelagert. Weil der Garagist aber in der Nähe zum Kunden stationiert sein will, ist es nicht immer einfach, die Lieferung durch den Stadtverkehr zu bringen.

Der Güterverkehr ist in Luzern kein Thema – weil alles noch gut läuft?

Er ist noch kein Thema, weil das Problem durch die Allgemeinheit und die Regierenden

noch nicht erkannt ist oder als nicht relevant eingestuft wird. Was man heute fühlt, ist das tägliche Ritual zur Hauptverkehrszeit. Zwischen 17 und 19 Uhr macht die digitale Anzeige der VBL auf Busverspätungen wegen Verkehrsüberlastung in der Innenstadt aufmerksam. Das nehmen wir wahr. Logistiker versuchen, diesen Hauptverkehrszeiten aus dem Weg zu gehen.

Heute gewöhnen wir Konsumenten uns gerade daran, online unsere Produkte –



THOMAS SCHMID

Thomas Schmid ist diplomierter Bauingenieur ETH mit einem Abschluss im Verkehrsingenieurwesen sowie einem Nachdiplom in Management, Technology and Economics. Er ist Mitglied der SVI, der Schweizerischen Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten und lehrt zu Logistik und Güterverkehr als Gastdozent an der ETH, ZHAW und HSLU. Schmid arbeitet als assoziierter Partner der Rapp Trans AG in Zürich und ist seit zwanzig Jahren in der Verkehrsbranche mit Projekten von Unternehmen aus öV, Handel, Industrie, Logistik und der Immobilienwirtschaft sowie öffentlichen Stellen bei Bund, Kanton und Gemeinden unterwegs. **Thomas Schmid (48) lebt mit seiner Familie in Luzern und ist Vater zweier Kinder.** Die Rapp Trans AG haben zusammen mit Interface und der ETH Zürich das nationale Forschungsprojekt zur energieeffizienten und CO₂-freien urbanen Logistik bearbeitet. Die Veröffentlichung der Resultate steht kurz bevor.

Turnschuhe zum Beispiel – selber zu konfigurieren, zu bestellen und zu bezahlen. Sie werden dann bis vor die Wohnungstür geliefert. Ist das die Zukunft in einer energieeffizienten, CO₂-neutralen Welt?

Nein, das ist es natürlich nicht. Auch die Logistiker, die heute nach Hause liefern, bündeln diese Lieferungen bereits. Sie fassen viele Fahrten zusammen und versuchen effizient zu sein. Dennoch ist diese Logistik insbesondere auf der letzten Meile teuer. Eine durchgängige 1-Los-Produktion und -Logistik wird kaum je angeboten. Eine Automatisierung durch zum Beispiel selbstfahrende Lieferroboter kann zu einer Verbilligung führen, doch sie kriecht auch Mehrverkehr, solange nicht gebündelt geliefert wird. Ich glaube, dass es künftig andere Liefermodelle und vermehrt Mikro-Logistikstandorte brauchen und geben wird.

Ist also der Quartier-Hub die Lösung?

Er kann eine Lösungsvariante sein. Es gibt noch unzählige andere Ansätze. Vieles steckt weltweit gegenwärtig in Pilotphasen, Standards existieren noch nicht und Projekte sind noch gar nicht in der Praxis angelaufen.

Könnten Sie sich vorstellen, dass in Luzern ein Projekt Parkhaus Musegg besser als ein modular und mehrfach funktional nutzbares Logistikzentrum Luzern dienen würde?

Wir sind für die City-Vereinigung der Stadt Luzern mit dem Projekt Micro-Hub unterwegs. Dort werden wir die Fragen ausloten: Was ist machbar, in welche Richtung könnte es in Luzern gehen? Parkinglösungen sind aber in der Tat ein spannender Ansatz. In Basel wird das bereits in der Umsetzung des städtischen Güterverkehrskonzepts vorangetrieben. Basel bezieht privatwirtschaftliche Kurierexpresse und Paketdienstleister mit in die Ideen ein. Die Stadt stellt Flächen in Parkhäusern zur Verfügung, die für eine Verteil- und Sammelfunktion gebraucht werden können. Bedingung ist, dass mehrere Betreiber solche Flächen gemeinsam nutzen. Die diskriminierungsfreie Nutzung ist so gewährleistet. Der Versuch beginnt aber erst. Wir sind gespannt, zu welchen Erkenntnissen er führen wird.

DER GÜTERVERKEHR ERREICHT DEN STADTRAT

Die Städte machen sich bereit, den Verkehr von Gütern besser zu regeln. Sie beginnen über neue Verteilformen und Verkehrswege nachzudenken. Was macht Luzern? Der Bereichsleiter Mobilität im Tiefbauamt, Roland Koch, weiss es.

DAS GESPRÄCH FÜHRTE **BRUNO AFFENTRANGER**

STADTSICHT: Ist der Güterverkehr für die offizielle Stadt ein Thema?

Roland Koch: Er ist ein Thema. Lange wurde er stiefmütterlich behandelt. Wir haben immer gewusst, dass der Güterverkehr zunehmend an Bedeutung gewinnt. Derzeit stecken wir in der Überarbeitung der Mobilitätsstrategie der Stadt – und wir wollen dem Güterverkehr seine Bedeutung geben und diesen in Zukunft angemessen bearbeiten.

Wie gross ist der Güterverkehr in der Stadt?

Wir können in Zahlen keine Antworten liefern. Es existieren auch keine Erhebungen, die uns aufzeigen würden, wie gross der Anteil des Güterverkehrs am Gesamtverkehr ist.

Das Büro Rapp hat Bewegungen zumindest ausgerechnet und kommt auf rund acht bis zehn Prozent der Fahrzeuge, die grob dem Güterverkehr zugeordnet werden sollten. Deckt sich dies mit den städtischen Erkenntnissen?

Wir können das nicht bestätigen, da wir im Moment in unseren Zählungen nicht zwischen Fahrzeugtypen unterscheiden. Uns sind Totalzahlen bekannt, die zum Beispiel die Seebrücke passieren. Wir rechnen lediglich die Belegungen auf.

Was heisst das?

Die Fahrgastdaten der VBL zeigen uns, wie viele Menschen in einem Bus transportiert werden. Bei den Autos im motorisierten Individualverkehr rechnen wir die durchschnittliche Besetzung auf: 1,5 Personen pro Fahrzeug.

Ein Lastwagen, der über die Seebrücke fährt, hat also gemäss städtischer Erhebung 1,5 Personen an Bord. Das ist doch seltsam und realitätsfremd. In einem Lastwagen sitzt in der Regel eine Person. Bezogen auf den Lastwagen oder Lieferwagenverkehr stimmt diese Rechnung tatsächlich nicht.

Es ist demnach eine falsche Annahme in der städtischen Zählung.



ROLAND KOCH

Roland Koch ist dipl. Ing ETH und arbeitet als Bereichsleiter Mobilität im Tiefbauamt der Stadt Luzern. Er kennt die Stadt Luzern sowohl von seiner langjährigen Tätigkeit als Verkehrsingenieur beim städtischen Tiefbauamt und der vbl AG, als auch als Bewohner.

Das ist richtig. Bezogen auf die Gesamtzahl der Fahrzeuge, und das ist unsere Betrachtung, ist der Wert aber in etwa korrekt. Unsere Zählungen nehmen wir übrigens zusammen mit dem Kanton und dem Verkehrsverbund vor.

Misst die Stadt die Tonnagen?

Nein, wie sollten wir auch? Man müsste mit der Privatwirtschaft den Kontakt suchen und mit wohl recht aufwendigen Erhebungen Resultate zusammentragen. Das überlassen wir lieber einem Forschungsprojekt.

Weshalb befassen Sie sich nun mit dem Thema Güterverkehr?

Angestossen worden ist das Thema durch die nationale Studie, die Sie erwähnt haben (siehe Seiten 20–23, Anm. d. Red.). City-Logistik oder Güterverkehr sind bei Stadt und Kanton inzwischen als wichtige Themen erkannt.

Was verstehen Sie unter City-Logistik oder Güterverkehr?

Der Verkehr, also die Ortsveränderung, ist das eine, Verteilzentren, Logistik-Hubs und anderes mehr sind das andere, in diesem Zusammenhang ebenfalls zu betrachtende Thema. Auch Micro-Hubs sind interessant – in diese Richtung müssen wir im Einkaufszentrum Stadt Luzern wohl aktiv werden. Wir müssen uns aber nicht nur auf das Zentrum beschränken, sondern die ganze Agglomeration im Auge behalten. Und das Thema muss sicherlich auch Bestandteil des Agglomerationsprogramms werden.

Was ist der erste Schritt?

Wir brauchen eine Ist-Analyse für die Agglomeration, die Antworten auf unsere Fragen liefert: Was ist vorhanden? Wo gelangen wir zu Daten? Wo besteht Handlungsbedarf?

Wenn Sie von Agglomeration sprechen: Wen meinen Sie exakt?

Die sogenannten K5-Gemeinden: Luzern, Horw, Kriens, Ebikon und Emmen, die Kernagglomeration also.

Muss der Stadtrat den ersten Schritt tun?

Wir haben im letzten Jahr im Tiefbauamt in der Fallstudie Luzern der nationalen Studie mitgemacht. Von unserer Seite besteht der Wunsch, das Thema Güterverkehr nun in der Mobilitätsstrategie zu verankern. Diese wird überarbeitet und voraussichtlich im Frühjahr 2018 durch den Stadtrat verabschiedet werden. Danach folgt die Beratung im Parlament.

Ist die künftige Bedeutung des Güterverkehrs aus Sicht Tiefbauamt überbewertet?

Nein, mit dem sich verändernden Konsumverhalten der Bevölkerung, mit dem Wandel zur 7-Tage- und 24-Stunden-Gesellschaft, mit der Digitalisierung, kann man davon ausgehen, dass der Güterverkehr zunehmen wird. All die genannten Themen werden sich künftig anders abspielen, als wir es bisher gewohnt sind. Die Zeit der individuell pro Firma anliefernden und unabhängig voneinander transportierenden Lastwagen läuft aus. In Zukunft wird koordiniert und geteilt. Gemeinsame Transporte werden normal. Die Digitalisierung hilft danach unter anderem in der Feinverteilung auf der letzten Meile. Dies auch im Fussverkehr und in Kombination zum Beispiel mit sogenannten Quartierlogistikzentren.

Güterverkehr ist per Definition Bestandteil des Wirtschaftsverkehrs. Könnte man die Carbewegungen und den Tourismus hier nicht auch dazuzählen?

Warum das?

Nüchtern betrachtet ist es – ob Mensch oder Ware – immer ein Transport.

Technisch gesehen ist das richtig. Touristen sind aber selbstbestimmende Wesen, die im Gegensatz zu Gütern am Zielpunkt mit ihrem Eigenleben zusätzlich zur Wertschöpfung aus dem Tourismus beitragen. Aber richtig, aus lo-

gistischer Sicht sind die Herausforderungen dieselben: temporäre Nutzungen von Strassen und Plätzen für das Ent- und Beladen von Fahrzeugen – sowohl im Güterverkehr als auch im Verkehr der Touristen.

Wie sieht die Zukunftsvision des Güter- oder Wirtschaftsverkehrs der Stadt aus?

Eine grosse Frage.

Anders gefragt: Soll die Einzelanbindung jedes Haushalts an die Logistik aufrechterhalten werden, oder sollen andere Wege und Formen gefunden werden?

Wir können das als Stadt selber nur unwesentlich beeinflussen. Verteilorganisationen wie die Post oder andere reden da gewichtiger mit. Dort, wo die Stadt gefragt ist, wird sie aber wahrscheinlich eher auf Ver- und Entsorgungsanlagen in Quartieren setzen. Doch das bedingt politische Entscheide und einen Willen. Muss wirklich immer alles bis nach Hause geliefert werden? Ich denke nicht.

Wer Energieeffizienz und CO₂-neutrales Verhalten durchsetzen will – und darüber besteht politisch in der Stadt bereits eine Mehrheitsmeinung –, der kann doch nicht allen Drnstes ein System mit Hunderttausenden von Heimlieferungen und Retouren pro Jahr in einer Stadt ermöglichen und unterstützen.

Da denken wir ähnlich, es scheint mir ausgeschlossen. Aber wir müssen auch hier zuerst mehr über die Datenlage wissen, bevor wir zu Entscheiden raten.

Im Bereich Transport von Gütern spielt der Schienenverkehr in der städtischen Mobilitätsstrategie keine Rolle.

Kann sich das ändern?

Das ist denkbar, gerade weil die Schiene immer eine interessante Plattform ist, wenn sie denn richtig genutzt wird.

Wird die Mobilitätsstrategie ein grosser, neuer Wurf?

Neu erfinden können wir unsere Stadt nicht. So wird die Strategie im Wesentlichen eine Anpassung an neue Begebenheiten. Aber sie zeigt, in welche Richtung wir die Mobilität entwickeln wollen.

... UND WAS MACHEN WIR KONKRET?

Ob City Logistics oder City Hub – man wird sagen: alles einerlei, wenn am Ende nichts passieren wird. Doch es bewegt sich etwas. Der Stadtrat diskutiert ab März nächsten Jahres, welche Position er einnehmen will. Das ist gut, denn die Anfragen für mögliche Projekte werden Schlag auf Schlag folgen – oder bereits vorher in der Stadtverwaltung eintreffen. Am weitesten ist die City Vereinigung. Dieser Verbund der Geschäftstreibenden in der Innenstadt (der dieses Magazin ideell und partnerschaftlich unterstützt) hat bereits eine Mitgliederbefragung vorgenommen, in der die Bedürfnisse seiner Mitglieder aufgenommen worden sind. Das Resultat ist ein Fingerzeig: Ein reiner Hauslieferdienst zum Beispiel ist von den Anbietern gar nicht gewünscht. **Gefragt seien Kombinationen von Projekten, damit die Konsumenten auswählen könnten, sagt André Bachmann, Präsident ad interim der City Vereinigung.** Was das heisst? Mit einer Studie und mit Empfehlungen in der Hand will der Vorstand der City Vereinigung in den kommenden Tagen an die Öffentlichkeit gehen. Er wird mögliche Massnahmen aufzeigen – zum Beispiel das Schaffen von sogenannten Quartier-Logistikpunkten und von einem zentralen Logistik-Hub für die Geschäfte selber. André Bachmann und seinen Kolleginnen und Kollegen schwebt vor, dass man einen Wettbewerb der Unternehmen lanciert, bevor die erste Massnahme überhaupt genau definiert ist. Dennoch braucht es Vorkehrungen. Deshalb ist in Kürze mit einer Anfrage der City Vereinigung bei Swisscom und bei der Stadtverwaltung zu rechnen, die auf die aufgegebenen Telefonkabinen und ihre Standorte zielt. Diese gilt es zu sichern. Sie würden sich als Toppositionen für Logistikboxen nach Vorbild der aktuellen Testprojekte von Migros, Post und anderen eignen. Die Reaktion der offiziellen Stadt wird spannend zu beobachten sein. (BA)