

Bericht und Antrag 8 an den Grossen Stadtrat von Luzern

Citylogistik Stadt Luzern

- Kenntnisnahme Planungsbericht
- Abschreibung Postulat 267

**Vom Stadtrat zuhanden des Grossen Stadtrates verabschiedet
mit StB 170 vom 6. März 2024**

Vom Grossen Stadtrat mit einer Protokollbemerkung beschlossen am 27. Juni 2024

Politische und strategische Referenz

Politischer Auftrag

- B+A 22/2021 «Klima- und Energiestrategie Stadt Luzern», Massnahme M06 Güterlogistik
- Postulat 267 «Zukunftsfähige urbane Logistik entwickeln»

In Kürze

Das schweizweite Wachstum von Paketlieferungen sowohl an Haushalte als auch an Unternehmen und damit die Anzahl Lieferfahrzeuge ist das wohl bekannteste Beispiel für die zunehmende Wahrnehmung von Logistik in der Stadt Luzern und generell in urbanen Räumen. Die urbane Logistik besteht allerdings nicht nur aus Paketlieferungen. Dazu gehören auch die Belieferung des Gross- und Detailhandels, von Baustellen sowie der Gastronomie, die Zufahrt für Handwerksbetriebe, die Abfallbewirtschaftung und Entsorgungslogistik usw. Kurz: Es braucht eine funktionierende Logistik für eine funktionierende Stadt.

Der Anteil des Güterwirtschaftsverkehrs auf den Strassen der Stadt Luzern wird auf rund 12 Prozent des Gesamtverkehrs geschätzt (Anteil Lastwagen und Lieferwagen an der Gesamtfahrzeugzahl). Daten zum Dienstleistungsverkehr mit und ohne Waren sowie zum Personenwirtschaftsverkehr liegen für die Stadt Luzern nicht vor. Die Entwicklungen und Prognosen lassen vermuten, dass der Güterverkehr stark zunehmen wird. Das steigende Verkehrsaufkommen bringt für die Einwohnenden Einschränkungen ihrer Bewegungsfreiheit, höhere Unfallrisiken, zunehmende Lärm- und Luftschadstoffbelastungen sowie gleichzeitig für die Logistikdienstleistenden sinkende Qualität und Pünktlichkeit. Auch die Wirtschaft wird beeinträchtigt, wenn die Logistik nicht einwandfrei funktioniert. Daher ist es wichtig, bereits jetzt das Thema Citylogistik zu bearbeiten, um die Lebensqualität in der Stadt Luzern in Zukunft weiter zu erhöhen, die Attraktivität des urbanen Lebensraums zu fördern und den innerstädtischen Wirtschaftsraum zu stärken. Der grössere Hebel bleibt jedoch aufgrund des hohen Anteils am Gesamtverkehrsaufkommen beim motorisierten Individualverkehr.

Die Güterlogistik ist mit einem hohen Energieaufwand und mit hohen Treibhausgasemissionen aus der Verbrennung fossiler Treibstoffe verbunden. Sie ist in der heutigen Form nicht kompatibel mit den klima- und energiepolitischen Zielen der Stadt Luzern. Im Rahmen des [B+A 22 vom 30. Juni 2021](#): «Klima- und Energiestrategie der Stadt Luzern» wurde als Massnahme M06 Güterlogistik ein Planungsbericht in Auftrag gegeben, der dem Grossen Stadtrat unterbreitet werden soll. Der vorliegende Bericht gibt einen Überblick über das umfassende Thema der Citylogistik und zeigt auf, welche Herausforderungen anstehen und welche Handlungsmöglichkeiten die Stadt Luzern nach aktuellem Wissensstand hat.

Um die Citylogistik in der Stadt Luzern bis 2040 suffizient, energieeffizient, ohne fossile Treibstoffe, kundenfreundlich sowie wettbewerbsfähig abzuwickeln, bilden drei Grundsätze die Grundlage der Handlungsmöglichkeiten: Wege möglichst vermeiden oder kurz halten (Suffizienz), Fahrzeuge möglichst effizient einsetzen (Effizienz), Fahrzeuge mit erneuerbaren Antrieben einsetzen (Konsistenz).

Damit die Umstellung auf eine nachhaltige urbane Logistik erreicht werden kann, wird eine rein technologische Lösung nicht ausreichen. Vielmehr braucht es eine Mischung aus neuen Technologien, multifunktionalen Infrastrukturen und einem Bewusstsein für Logistik bei den Verbraucherinnen und Verbrauchern aus der Wirtschaft und der Bevölkerung. Alle Akteurinnen und Akteure sind gefragt, wenn es um neue Lösungen geht. Die Citylogistik liegt daher in der gemeinsamen Verantwortung von Privatwirtschaft, Gesellschaft und öffentlicher Hand, da keine der genannten Akteurinnen allein eine Veränderung bewirken kann. Der vorliegende Bericht zeigt die Handlungsmöglichkeiten der Stadt Luzern anhand von drei Stossrichtungen und 14 Massnahmen auf.

Der Stadtrat beantragt dem Grossen Stadtrat, den vorliegenden Bericht «Citylogistik Stadt Luzern» zustimmend zur Kenntnis zu nehmen und das [Postulat 267](#), Cyrill Studer Korevaar, Mario Stübi und

Adrian Albisser namens der SP/JUSO-Fraktion sowie Korintha Bärtsch und Christian Hochstrasser namens der G/JG-Fraktion vom 6. Februar 2019: «Zukunftsfähige urbane Logistik entwickeln», als erledigt abzuschreiben.

Inhaltsverzeichnis		Seite
1	Ausgangslage	5
2	Zielsetzungen	5
3	Rahmenbedingungen	6
3.1	Politische Rahmenbedingungen	6
3.2	Rechtliche Rahmenbedingungen.....	8
3.3	Weitere Rahmenbedingungen	8
4	Vorgehen	8
4.1	Projektorganisation	8
4.2	Analyse.....	8
5	Ergebnisse	10
5.1	Vision und Ziele	10
5.2	Massnahmen	11
6	Ressourcenbedarf	14
7	Politische Würdigung	14
8	Antrag	15

Beilage

- Grundlagenbericht Citylogistik inkl. Anhänge

Der Stadtrat von Luzern an den Grossen Stadtrat von Luzern

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

1 Ausgangslage

Verkehr kann grundsätzlich in die drei Segmente Privatverkehr, öffentlicher Verkehr und Wirtschaftsverkehr unterteilt werden. Der Wirtschaftsverkehr unterscheidet sich vom öffentlichen Verkehr und dem privaten Verkehr durch den Zweck der Fahrten: Zum Wirtschaftsverkehr gehören alle Fahrten, die zu geschäftlichen Zwecken in der Verantwortung von privaten Unternehmen oder öffentlichen Institutionen getätigt werden. Der Wirtschaftsverkehr umfasst neben dem Güterwirtschaftsverkehr auch den Dienstleistungsverkehr mit und ohne Waren sowie den Personenwirtschaftsverkehr. Der Personenwirtschaftsverkehr umfasst den kommerziellen Personentransport, der gegen Entgelt angeboten wird, aber nicht im Rahmen des öffentlichen Verkehrs erbracht wird (z. B. Taxiverkehr, Reisebusse, Kutschenfahrten). Er ist nicht Bestandteil dieses Berichtes.

Gemessen am gesamten Strassenverkehr macht der (leichte und schwere) Güterverkehr auf Stadtgebiet rund 11 Prozent¹ der Fahrzeugkilometer aus. Er konsumiert 25 Prozent des Endenergieverbrauchs und emittiert 26 Prozent der Treibhausgase, 36 Prozent der Stickoxide und 39 Prozent des Feinstaubes.² Auch die Citylogistik muss deshalb ihren Beitrag zur Erreichung der klima- und energiepolitischen Zielsetzungen leisten. Die Citylogistik bzw. die urbane Logistik umfasst die gesamte Ver- und Entsorgung von Haushalten und Unternehmen im städtischen Raum mit Gütern.

Erreicht werden kann diese Zielsetzung, indem Wege möglichst vermieden oder kurzgehalten werden (Letzte-Meile-Angebote, Standorte für Güterumschlag) sowie Fahrzeuge effizient eingesetzt (Bündelung von Fahrten, hohe Auslastung, geringer Energieverbrauch) und mit alternativen Energieträgern (Muskelkraft, erneuerbare Antriebe) betrieben werden. Mit der zustimmenden Kenntnisnahme der Klima- und Energiestrategie Stadt Luzern durch den Grossen Stadtrat am 17. Februar 2022 ([B+A 22/2021](#)) sowie der klaren Zustimmung der Stimmbevölkerung am 25. September 2022 ist der Auftrag für die Erarbeitung eines Grundlagenberichtes Citylogistik Luzern verbunden.

Die Stadt Luzern sieht ihre Aufgaben in diesem Thema bei der Schaffung passender Rahmenbedingungen, möglicher Regulationen sowie in einer Vermittlerrolle. Sie greift jedoch nicht aktiv in die Aufgaben und Arbeiten der Logistikwirtschaft ein. Die Logistikwirtschaft verfügt über das entsprechende Fachwissen und kann schnell, flexibel und dynamisch auf neue Herausforderungen, Angebote und Lösungen reagieren.

2 Zielsetzungen

Im Rahmen des [B+A 22 vom 30. Juni 2021](#): «Klima- und Energiestrategie der Stadt Luzern» wurde als Massnahme M06 Güterlogistik ein Planungsbericht in Auftrag gegeben, der dem Grossen Stadtrat unterbreitet werden soll.

¹ [Güterverkehrs- und Logistikkonzept – Phase I](#), Kanton Luzern, 2021, S. 42.

² [B+A 22 vom 30. Juni 2021](#): «Klima- und Energiestrategie Stadt Luzern», S. 127.

Der nun vorliegende Bericht Citylogistik Stadt Luzern zeigt auf, wie die Güterlogistik in der Stadt Luzern bis 2040 suffizient, energieeffizient und ohne fossile Treibstoffe abgewickelt werden kann und welche Massnahmen mit welchen Kosten hierbei unterstützen können.

Der Grundlagenbericht hatte zum Ziel, eine möglichst umfassende thematische Auslegeordnung zu machen. Er ist ein erster wichtiger Schritt für die Stadt Luzern im neuen Arbeitsbereich Güterlogistik und gibt drei Stossrichtungen bzw. 14 Massnahmen vor. Aufbauend auf diesem Grundlagenbericht können nun die weiteren Arbeiten wie Abklärungen zur Machbarkeit systematisch angegangen werden. Der Wirtschaftsverkehr ist einer der sechs Schwerpunkte der neuen städtischen Mobilitätsstrategie für 2024 bis 2028.

3 Rahmenbedingungen

3.1 Politische Rahmenbedingungen

Internationale und nationale Politik

Auf Bundesebene sind die Sachpläne Verkehr, namentlich der Sachplan Güterverkehr mit dem Konzept Güterverkehr auf der Schiene, wichtige behördenverbindliche Grundlagen. Das Konzept spezifiziert Rahmenbedingungen für die Planung und Finanzierung von Anlagen des Schienengüterverkehrs aus der Sicht des Bundes. Das Kernanliegen ist die Sicherung und wo sinnvoll Stärkung des Schienengüterverkehrs und die Abstimmung mit anderen Verkehrsträgern. Das zu erwartende Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum wird zu einer erhöhten Nachfrage nach Gütern und Dienstleistungen führen. Gemäss den Auswertungen der Verkehrsperspektiven 2050 steigt der Güterverkehr bis ins Jahr 2050 um 31 Prozent (Tonnenkilometer). Besonders der Lieferwagenverkehr nimmt zu (+58 Prozent Fahrzeugkilometer). Insgesamt nimmt der Anteil des Güterverkehrs auf der Strasse leicht ab (von 63 auf 61 Prozent Anteil der Tonnenkilometer), auf der Schiene leicht zu (von 37 Prozent auf 39 Prozent Anteil der Tonnenkilometer). Am 28. August 2019 hat der Bundesrat beschlossen, dass die Schweiz ihre Treibhausgasemissionen bis 2050 auf Netto-Null reduzieren soll. Auch die EU bekräftigt ihre Ambition für ein klimaneutrales Europa bis 2050. Die Mitgliedsstaaten haben sich darauf geeinigt, die CO₂-Emissionen in Europa bis 2030 im Vergleich zu 1990 nicht nur um 40 Prozent, sondern um mindestens 55 Prozent abzusenken.

Kantonale Politik

Auf kantonaler Ebene sind die strategischen Stossrichtungen für den Güterverkehr im aktuellen kantonalen Richtplan definiert. Gemäss [Kapitel S6](#), Bereich «Siedlung», sind an verschiedenen Standorten Logistikknutzungen (Entwicklungsschwerpunkte, ESP) vorgesehen oder in Prüfung (ESP Rontal, ESP Perlen/Schachen, ESP Luzern Süd, ESP Luzern Nord, ESP Rothenburg Station, ESP Sursee Nord, ESP Reiden/Wikon, ESP Dagmersellen). Bei Standortfragen sind die Zuständigkeiten mehrheitlich den regionalen Entwicklungsträgern zugewiesen. Die Koordinationsaufgabe M7-1 «Konzept Güterverkehrslogistik» hält fest, dass die zuständigen Behörden in Zusammenarbeit mit der Transportbranche die Möglichkeiten für Optimierungen in der Güterverkehrsbedienung auf der Schiene und insbesondere auf der Strasse für den regionalen Bedarf in der Agglomeration Luzern prüfen. Die Federführung obliegt der kantonalen Dienststelle Verkehr und Infrastruktur. Das Projekt ist in der 2. Jahreshälfte 2020 mit der Phase I gestartet, welche im Oktober 2021 abgeschlossen werden konnte. Zwischen Dezember 2021 und Ende 2023 erfolgte die Phase II (Erarbeitung von Massnahmen). Die Stadt Luzern war in der Begleitgruppe vertreten. Erkenntnisse aus dem kantonalen Güterverkehrs- und Logistikkonzept sind ebenfalls in den Planungsbericht Zukunft Mobilität im Kanton Luzern eingeflossen, von dem das Kantonsparlament im März 2023 in zustimmendem Sinne Kenntnis nahm.

Städtische Politik

Auf städtischer Ebene wurde das Thema Citylogistik in verschiedenen Strategiepapieren festgehalten und in die städtische Agenda aufgenommen. Es basiert auf den Ergebnissen aus dem Nationalen Forschungsprogramm NFP 71 «Energieeffiziente und CO₂-freie urbane Logistik».

In der **Mobilitätsstrategie der Stadt Luzern** vom 25. April 2018 ([B 10/2018](#)) ist ein eigener Planungsgrundsatz der Güterlogistik gewidmet (Kernanliegen Güterlogistik, S. 26): «Die Stadt setzt sich für eine energieeffiziente und CO₂-arme urbane Logistik in Zusammenarbeit mit den relevanten Partnern ein.» In der aktualisierten Mobilitätsstrategie der Stadt Luzern 2024 ist das Thema als Umsetzungsschwerpunkt bis 2028 definiert.

Das **Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität** vom 29. April 2010 ([sRSL 6.4.1.1.2](#)) wurde 2010 als Gegenvorschlag zur Städte-Initiative vom Stadtluzerner Stimmvolk angenommen und seither zweimal angepasst. Es zeigt auf, wie die Stadt Luzern mit Fragen der Mobilität auf strategischer Ebene umgeht. Unter anderem verlangt es eine Reduktion des motorisierten Individualverkehrs im Stadtkordon um 15 Prozent bis 2040 gegenüber 2010.

Das **Reglement für eine nachhaltige städtische Energie-, Luftreinhalte- und Klimapolitik** vom 9. Juni 2011 (Energierglement; [sRSL 7.3.1.1.1](#)) definiert Absenkpfade für den Primärenergieverbrauch und für die energiebedingten Treibhausgasemissionen über alle Quellengruppen und für den Strassen- und Schienenverkehr separat. Ausserdem müssen bis 2040 alle in der Stadt Luzern immatrikulierten Fahrzeuge elektrisch und/oder erneuerbar angetrieben sein. Diese Zielsetzungen sind aus der Klima- und Energiestrategie Stadt Luzern ([B+A 22/2021](#)) hervorgegangen, an welcher der Bereich Mobilität mitgewirkt hat. Die Klima- und Energiestrategie enthält zudem zehn Massnahmen im Mobilitätsbereich, die bis im Jahr 2030 umgesetzt werden sollen. Die Massnahme M06 Güterlogistik fordert einen Planungsbericht Güterlogistik.

Da Logistik auch raumwirksam ist, ist das Thema ebenfalls im städtischen **Raumentwicklungskonzept** vom 25. April 2018 ([B 11/2018](#)) mit demselben Wortlaut wie in der Mobilitätsstrategie als Planungsgrundsatz enthalten.

Am 6. Februar 2019 wurde das [Postulat 267](#) eingereicht. Es wurde anlässlich der Ratssitzung vom 19. September 2019 überwiesen und hat folgende Inhalte:

Cyrrill Studer Korevaar, Mario Stübi und Adrian Albisser namens der SP/JUSO-Fraktion sowie Korintha Bärtsch und Christian Hochstrasser namens der G/JG-Fraktion baten den Stadtrat, eine energieeffiziente und weitgehend CO₂-freie urbane Logistik zu entwickeln. Als Ansatzpunkt solle das Nationale Forschungsprogramm 71 zur Energiewende mit dem Projekt «Energieeffiziente und CO₂-freie urbane Logistik» dienen. Die Unterzeichneten forderten eine Prüfung von Anpassungen bei der Technologie- und Infrastrukturnutzung, bei der Gestaltung von Dienstleistungs- und Lieferkonzepten, bei der Marktorganisation und der Kooperation, bei der Planung und Regulierung und schliesslich beim Kundenverhalten. Bei einer Eignung sollen entsprechende Umsetzungsvorschläge vorgeschlagen werden.

In der Klima- und Energiestrategie der Stadt Luzern wurde mit der Massnahme M06 Güterlogistik das Anliegen des Postulats aufgenommen und auf die Arbeiten des Tiefbauamtes zum Thema Citylogistik verwiesen. Der daraus entstandene Grundlagenbericht umfasst alle wesentlichen Aspekte im Kontext der Citylogistik und beinhaltet sowohl umfassende Inhalte zur Analyse der bestehenden Situation wie auch konkrete Umsetzungsvorschläge, die nun angegangen werden. Damit ist das [Postulat 267](#) erfüllt und wird deshalb zur Abschreibung beantragt.

3.2 Rechtliche Rahmenbedingungen

- Postgesetz vom 17. Dezember 2010 (PG; [SR 783.0](#))
- Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958 (SVG; [SR 741.01](#))
- [B 10 vom 25. April 2018](#): «Mobilitätsstrategie der Stadt Luzern»
- [B+A 22 vom 30. Juni 2021](#): «Klima- und Energiestrategie Stadt Luzern»
- Reglement für eine nachhaltige städtische Energie-, Luftreinhalte- und Klimapolitik vom 9. Juni 2011 (Energierglement; [sRSL 7.3.1.1.1](#))
- Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität vom 29. April 2010 ([sRSL 6.4.1.1.2](#))

3.3 Weitere Rahmenbedingungen

Das Güterverkehrs- und Logistikkonzept Kanton Luzern bildet eine wichtige Grundlage für den vorliegenden Bericht. Die Erarbeitung fand nicht nur zeitgleich, sondern auch abgestimmt statt. So wird oft auf das kantonale Konzept verwiesen. Insbesondere bezüglich der Grundlagendaten, aber auch bezüglich der Massnahmen.

4 Vorgehen

4.1 Projektorganisation

Der vorliegende Bericht zeigt die bestehenden Grundlagen auf, ohne dass externe Arbeiten für die Erarbeitung vergeben wurden. Die Inhalte stammen vorwiegend aus der Kerngruppe, wurden jedoch durch zahlreiche Mitwirkungen weiterer städtischer Stellen komplettiert. Die beteiligten Stellen und Personen sind im beiliegenden Grundlagenbericht auf Seite 5 aufgeführt.

Für gewisse Aspekte wurden die betroffenen Akteurinnen und Akteure aus Privatwirtschaft und Gesellschaft eingebunden. Beispielsweise mittels einer Umfrage bei insgesamt 27 Logistikunternehmen, die im Raum Luzern tätig sind (Dezember 2021). Daraus sind zwölf Rückmeldungen eingegangen. Im selben Zeitraum wurden Gespräche mit Logistikdienstleistungsunternehmen geführt. Im Oktober 2022 folgte eine Umfrage unter anderem zur Einstellung gegenüber einer Warenbündelung für die Belieferung der Unternehmen in der Innenstadt. Es resultierten insgesamt 61 Rückmeldungen.

4.2 Analyse

Der Güterverkehr nimmt zu und wird auch in Zukunft weiter zunehmen. Aufgrund des erwarteten Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstums sowie der Verdichtung werden sich die Kapazitätsprobleme auf dem Verkehrsnetz des urbanen Raums Luzern weiter verschärfen. Um die Erreichbarkeit für die Versorgung der Haushalte und Unternehmen zu gewährleisten, ist eine systematische Berücksichtigung des Güterverkehrs in den grundlegenden Gesamtverkehrsstrategien in Zukunft unabdingbar. Und um die Ziele der 2000-Watt-Gesellschaft zu erreichen, braucht es eine deutliche Senkung des Energieverbrauchs und eine vollständige Dekarbonisierung des urbanen Güterverkehrs.

Neben dem Transport sind die Standorte für den Güterumschlag ein zentraler Aspekt, der die Logistik direkt beeinflusst. Es gibt bereits heute wenige Logistikflächen, und dieses Problem wird sich daher noch weiter verschärfen. Es sind nicht die Logistikdienstleistenden allein, die die Voraussetzungen für eine Bündelung und Optimierung der Transportwege schaffen können. Damit dies möglich wird, braucht es geeignete Räume, Standorte, Flächen und Anlagen. Gleichzeitig braucht es auch eine gewisse Warenmenge, damit eine Bündelung sinnvoll ist. Wo dies nicht klappt, braucht es regulatorische Vorgaben.

Basierend auf dem kantonalen Güterverkehrs- und Logistikkonzept sowie den erarbeiteten Grundlagen fasst die nachfolgende SWOT-Analyse die Situation prägnant zusammen.

Stärken	
Die Ver- und Entsorgung der Stadt Luzern funktioniert heute gut (S1)	Gleisanschluss für Güterverkehr im Bahnhof Luzern (S2)
Bestehende zentrale Angebote, wie z. B. Betonversorgung durch SEEKAG AG, Post-Hub am Geissensteinring, Heimpliefersdienste (S3)	
Schwächen	
Fehlende Logistikflächen für den Umschlag, die Zustellung und bspw. Handwerksdienste sowie fehlende Ladeinfrastruktur (W1)	Der Güterverkehr verursacht negative Auswirkungen auf die Umwelt (z. B. CO ₂ , Feinstaub, Lärm, Energieverbrauch) (W2)
Klärungs- und Diskussionsbedarf des Zusammenspiels zwischen Staat und Privatwirtschaft bei der Logistikabwicklung (W3)	Ungenügender Austausch zwischen den Akteurinnen/Akteuren und bisher mangelnde Kooperationsbereitschaft (W4)
Hoher Koordinationsbedarf betreffend die Aufgaben innerhalb der Verwaltung (W5)	Es fehlen Grundlagendaten zu Fahrtenaufkommen, Fahrtzwecken und Tonnage (W6)
Überlastete Strassen und Stausituationen (W7)	
Chancen	
Neue Zustellkonzepte testen in der Altstadt (Bündelung und Kooperation) (C1)	Quartierzentren als Logistik-Hubs weiterentwickeln (C2)
In Zusammenarbeit mit der Wirtschaft Kooperationsmodelle erarbeiten (C3)	Zahlreiche Logistikunternehmen verfügen über Strategien und Ziele für den Umstieg auf klimaneutrale Zustellungen (C4)
Risiken	
Der Online-Handel wird weiter zunehmen, was zusätzliche Liefervolumen bedeutet (wachsende Anzahl Lieferungen und Fahrten) und Engpässe auf Strassen und Schiene verstärkt (R1)	Der Güterverkehr steht auf der Strasse wie auf der Schiene in direkter Konkurrenz zum Personenverkehr und hat mit der Herausforderung der begrenzten Kapazität umzugehen (R2)
Unklare Situation bezüglich dem Bahnhof Luzern und der zukünftigen Abwicklung des Schienengüterverkehrs (R3)	Sammelfahrzeuge für die Entsorgung brauchen aufgrund von Engstellen Spezialgrössen, was eine Elektrifizierung der Flotte verzögert (R4)

Tab. 1: SWOT-Analyse zum Wirtschaftsverkehr in der Stadt Luzern (Quelle: Grundlagenbericht Citylogistik Stadt Luzern, S. 50)

5 Ergebnisse

5.1 Vision und Ziele

Die nachfolgend aufgeführte Vision, die Ziele, die Stossrichtungen wie auch die Grundsätze stammen aus dem Grundlagenbericht (Seite 53).

Vision

Die Citylogistik der Stadt Luzern wird bis 2040 suffizient, energieeffizient und ohne fossile Treibstoffe abgewickelt. Sie ist kundenfreundlich sowie wettbewerbsfähig im Sinne der Standortattraktivität. Die Ver- und Entsorgung ist trotz prognostiziertem Wachstum im Güterverkehr gesichert, und sie sorgt für zuverlässige Rahmenbedingungen für das Gewerbe. Bereits bestehende Angebote sind Teil der Lösung, sodass die Stadt Luzern lebenswert ist und bleibt.

Ziele

Die Citylogistik der Zukunft soll nachfolgende Zielsetzungen erreichen:

- Sicherstellung der nachhaltigen Ver- und Entsorgung der Haushalte und Unternehmen in der Stadt Luzern
- Reduktion des Wirtschaftsverkehrs in der Stadt Luzern durch Kooperation und Bündelung, wo sinnvoll und möglich
- Reduktion der Emissionen und Umweltbelastungen durch den Wirtschaftsverkehr in der Stadt Luzern
- Schaffung von Rahmenbedingungen für eine Zusammenarbeit von Privatwirtschaft und öffentlicher Verwaltung für optimales Ergebnis
- Steigerung der Flächen- und Energieeffizienz der Citylogistik in der Stadt Luzern
- Stadtverträgliche Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs (Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität)

Strategische Stossrichtungen

- **Stossrichtung 1: Bestehende Logistikangebote erhalten und weiterentwickeln**
Die städtische Ver- und Entsorgung funktioniert sehr gut. Die heute bestehenden Angebote gilt es zu erhalten und weiterzuentwickeln, damit sie Teil der Lösung sind.
- **Stossrichtung 2: Handlungsmöglichkeiten der Stadt Luzern ausloten**
Die Stadt Luzern wird einige Aspekte direkt beeinflussen, die heute noch nicht optimal gelöst oder organisiert sind. Die Hauptverantwortung liegt bei der Stadt Luzern.
- **Stossrichtung 3: Möglichkeiten für Kooperationen und weiterführende Erarbeitung prüfen**
Alle Akteurinnen und Akteure sind gefragt, wenn es um neue Lösungen geht. Die Citylogistik liegt daher in der gemeinsamen Verantwortung von Privatwirtschaft, Gesellschaft und öffentlicher Hand. Diese Projekte können nur in Zusammenarbeit mit Dritten erfolgen.

Grundsätze

Wie einführend vermerkt, gibt es drei Grundsätze, um die Zielsetzungen zu erreichen:

- Wege möglichst vermeiden oder kurz halten (Suffizienz)
- Fahrzeuge möglichst effizient einsetzen (Effizienz)
- Fahrzeuge mit erneuerbaren Antrieben einsetzen (Konsistenz)

5.2 Massnahmen

Aus der Vision, den Zielen, den drei strategischen Stossrichtungen sowie den drei Grundsätzen hat das Projektteam die nachfolgend vorgeschlagenen Massnahmen abgeleitet. Dabei handelt es sich zum Teil um Lösungsansätze ohne weiterführende Prüfungen zur Machbarkeit. Die Umsetzung dieser Lösungsansätze ist mittel- bis langfristig terminiert und braucht vertiefte Abklärungen und Machbarkeitsprüfungen. Einige der Massnahmen sind jedoch auch kurzfristig umsetzbar und sollen umgehend angegangen werden (siehe Tab. 4). Wichtig scheint, dass die Stadt Luzern die Entwicklungen in den anderen Schweizer Städten und im Ausland mitverfolgt und das Thema aktiv mitgestaltet, damit auf die zum Teil sich schnell verändernden Gegebenheiten entsprechend reagiert werden kann. Inspiration und wichtige Erkenntnisse für die weitere Erarbeitung nach der politischen Debatte des Berichtes liefern im Grundlagenbericht aufgeführte Kooperations- bzw. Grob- und Feinverteilungskonzepte. Als Beispiele seien hier das Pilotprojekt zur Bündelung von Paketen in Hubs und die Reduktion von Einzelfahrten und -anlieferungen in der Stadt St. Gallen, der Bau eines städtischen Verteilzentrums für die Feinverteilung in Lucca in Italien und der gemeinsame Wareneingang für Unternehmen sowie die Bündelung und Zustellung auf der letzten Meile mit elektrisch betriebenen Fahrzeugen in der Innenstadt von Göteborg in Schweden genannt.

Die Massnahmen sind den drei Stossrichtungen zugeordnet und in der nachfolgenden Übersicht aufgeführt.

Stossrichtung 1	Stossrichtung 2	Stossrichtung 3
Bestehende Logistikangebote erhalten und weiterentwickeln	Handlungsmöglichkeiten der Stadt Luzern ausloten	Möglichkeiten für Kooperationen und weiterführende Erarbeitung prüfen
M1.1 Betonversorgung im Zentrum von Luzern anbieterunabhängig erhalten	M2.1 Bedarfs- und Standortanalyse der Logistikflächen	M3.1 Kooperation und Organisation eines City-Hubs
M1.2 Brieflogistik der Post am Geissensteinring erhalten	M2.2 Förderung privater Paketstationen	M3.2 Öffentliche Paketautomaten testen
M1.3 Bahnanschluss für Güterverkehr erhalten und weiterentwickeln	M2.3 Entsorgung optimieren	M3.3 Lösungsansätze und Massnahmen aus dem kantonalen Güterverkehrs- und Logistikkonzept
M1.4 Dekarbonisierung der Fahrzeuge fördern	M2.4 Baustellenlogistik prüfen (übergeordnet)	
M1.5 Geteilte Mobilitätsangebote und Heimlieferdienste fördern	M2.5 Güterumschlagsflächen sowie Be- und Entladezonen anbieten	
	M2.6 Logistische Quartier-Hubs testen	
	M2.7 Organisation und Kommunikation	

Tab. 2: Die Handlungsmöglichkeiten der Stadt Luzern für die Citylogistik (Quelle: Grundlagenbericht Citylogistik Stadt Luzern, S. 54)

Nr.	Titel	Kostenschätzung	Federführung	Weitere Beteiligte	Zeithorizont		
					kfr.	mfr.	lfr.
Stossrichtung 1: Bestehende Logistikangebote erhalten und weiterentwickeln							
M1.1	Betonversorgung im Zentrum von Luzern anbieterunabhängig erhalten	Fr. 0.–	Baudirektion	Umweltschutz			x
M1.2	Brieflogistik der Post am Geissensteinring erhalten	Fr. 150'000.–	Immobilien	Bildungsdirektion		x	
M1.3	Bahnanschluss für Güterverkehr erhalten und weiterentwickeln	Fr. 100'000.–	Tiefbauamt	Stadtplanung, Raum und Wirtschaft sowie Verkehr und Infrastruktur Kanton Luzern, SBB		x	
M1.4	Dekarbonisierung der Fahrzeuge fördern	Fr. 0.–	Leadeinkäufer/innen	Finanzdirektion, Tiefbauamt, Immobilien, Umweltschutz	x		
M1.5	Geteilte Mobilitätsangebote und Heimlieferdienste fördern	Fr. 135'000.–	Tiefbauamt	Kommunikation, Umweltschutz	x		
Stossrichtung 2: Handlungsmöglichkeiten der Stadt Luzern ausloten							
M2.1	Bedarfs- und Standortanalyse der Logistikflächen	Fr. 250'000.–	Tiefbauamt	Stadtplanung, Baudirektion, Raum und Wirtschaft Kanton Luzern, evtl. K5-Gemeinden	x		
M2.2	Förderung privater Paketstationen	Fr. 50'000.–	Städtebau	Tiefbauamt und Umweltschutz Stadt Luzern, Bauherrschaften, Immobiliengesellschaften	x		
M2.3	Entsorgung optimieren	Fr. 0.–	Tiefbauamt	REAL Recycling Entsorgung Abwasser Luzern	x		
M2.4	Baustellenlogistik prüfen (übergeordnet)	Fr. 200'000.–	Städtebau	Tiefbauamt ³ , Stadtplanung, Umweltschutz, Immobilien, Raum und Wirtschaft Kanton Luzern, Logistiker		x	
M2.5	Güterumschlagsflächen sowie Be- und Entladezonen anbieten	Fr. 200'000.–	Tiefbauamt	Städtebau, Raum und Wirtschaft Kanton Luzern, Logistikunternehmen	x		
M2.6	Logistische Quartier-Hubs testen	Fr. 250'000.–	Tiefbauamt	Stadtplanung, Raum und Wirtschaft Kanton Luzern, Grundstückeigentümerschaft und Logistikdienstleistende		x	
M2.7	Organisation und Kommunikation	Fr. 0.–	Tiefbauamt	Stab Finanzdirektion (Fachstelle Wirtschaft), Stab Bildungsdirektion (Partnerschaft und Projekte), Immobilien, Städtebau, Stadtplanung, Stadtraum und Veranstaltungen, Umweltschutz, City Management	x		
Stossrichtung 3: Möglichkeiten für Kooperationen und weiterführende Erarbeitung prüfen							
M3.1	Kooperation und Organisation eines City-Hubs	Fr. 250'000.–	Koordinierender Logistikdienstleister	Stadtplanung und Tiefbauamt Stadt Luzern, Raum und Wirtschaft sowie Verkehr und Infrastruktur Kanton Luzern, LuzernPlus		x	
M3.2	Öffentliche Paketautomaten testen	Fr. 150'000.–	Die Schweizerische Post AG ⁴	Stadtplanung, Städtebau und Tiefbauamt Stadt Luzern	x		
M3.3	Lösungsansätze und Massnahmen aus dem kantonalen Güterverkehrs- und Logistikkonzept	Noch offen	Kanton Luzern	Offen	x	x	x

Tab. 3: Übersicht der Massnahmen aus dem Grundlagenbericht Citylogistik Stadt Luzern

³ Inhaltliche Verantwortung bei Städtebau, Finanzierung durch Tiefbauamt.

⁴ Die Schweizerische Post sucht nach einer Lösung, die weitere Paketdienstleistungsunternehmen integriert.

Die Stadt Luzern setzt sich mit dem vorliegenden Bericht ambitionierte Ziele. Mit den vorgeschlagenen Massnahmen im Grundlagenbericht schöpft die Stadt Luzern einen erheblichen Teil ihrer Handlungsmöglichkeiten in Bezug auf den Wirtschaftsverkehr aus. Basierend auf den Massnahmenblättern des Grundlagenberichtes Citylogistik Stadt Luzern werden nachfolgend die nächsten Schritte dargestellt:

Jahr	Massnahme	Tätigkeiten	Lead
2024	M1.5	Pilotprojekt «smargo»	TBA
	M2.6	Bildung einer stadtinternen Arbeitsgruppe mit den relevanten städtischen Akteurinnen und Akteuren	TBA
	M2.5	Erste Güterumschlagsflächen sowie Be- und Entladezonen realisieren	TBA
2025–2026	M1.4	Anpassung der Ausschreibungsunterlagen für Transporte im Auftrag der Stadt Luzern (inkl. Bauvorhaben)	Lead-einkäufer/innen
	M1.5	Unterstützungsmassnahmen für neue und bestehende geteilte Mobilitätsangebote und Heimpliefersdienste, v. a. Kommunikation	UWS
	M2.1	Pilotstandort für logistischen Quartier-Hub testen	TBA
	M2.2	Private Paketstationen: Merkblatt erstellen und Anpassung des Baubewilligungsverfahrens	SBA
	M2.3	Entsorgung: Analyse des bestehenden Entsorgungsangebotes und mögliche Optimierungen	TBA
	M2.5	Weitere Güterumschlagsflächen sowie Be- und Entladezonen realisieren	TBA
	M2.7	Auslösung einer Studie zum Bedarf an Logistikflächen in den Quartieren. Anschliessend erfolgt eine Standortanalyse von Logistikflächen in der Stadt Luzern (und evtl. auch in der näheren Agglomeration). Deckt Standortbedürfnisse der Massnahmen 1.3, 2.1, 2.4, 2.5, 3.1 und 3.2 ab. Zusammenarbeit mit der Dienststelle Raum und Wirtschaft (rawi) des Kantons Luzern, LuzernPlus sowie den interessierten Standortgemeinden (vermutlich K5).	TBA
	M3.2	Öffentliche Paketautomaten testen	TBA
	M3.3	Weitere Lösungsansätze aus dem kantonalen Güterverkehrs- und Logistikkonzept	Kanton Luzern
2027–2035	M1.2	Brieflogistik der Post am Geissensteinring erhalten	IMMO
	M1.3	Bahnanschluss für Güterverkehr erhalten und weiterentwickeln	TBA
	M2.1	Logistische Quartier-Hubs realisieren	TBA
	M2.4	Baustellenlogistik prüfen	SBA
	M3.1	Kooperation und Organisation eines City-Hubs	Dritte
	M3.3	Weitere Lösungsansätze aus dem kantonalen Güterverkehrs- und Logistikkonzept	Kanton Luzern
Nach 2035	M1.1	Betonversorgung im Zentrum von Luzern erhalten	BD
	M3.3	Weitere Lösungsansätze aus dem kantonalen Güterverkehrs- und Logistikkonzept	Kanton Luzern

Tab. 4: Die nächsten Schritte zu den Massnahmen aus dem Grundlagenbericht Citylogistik Stadt Luzern

Der Zwischenbericht zum Arbeitsstand der definierten Massnahmen erfolgt im Rahmen des Controllingberichtes zur Mobilitätsstrategie, erstmals im Jahr 2027. Die Mobilitätsstrategie 2024–2028 beschäftigt sich im Schwerpunkt 3 mit dem Güter- und Wirtschaftsverkehr.

6 Ressourcenbedarf

Die aufgeführten Kostenschätzungen werden über die ordentlichen Globalbudgets der Dienstabteilungen abgedeckt. Nachfolgend werden die Beträge je Dienstabteilung zusammenfassend dargestellt. Das betreffende Jahr ist insbesondere bei den mittel- und langfristigen Massnahmen noch nicht definierbar.

Direktion	Dienstabteilung	Betrag	Jahr	Massnahme
BD	IMMO	Fr. 150'000.– (IR)	2027–2035	1.2
	SBA bzw. TBA	Fr. 50'000.–	2025/2026	2.2
UMD	TBA	Fr. 100'000.–	2027–2035	1.3
		Fr. 35'000.–	2024	1.5
		Fr. 250'000.–	2025/2026	2.1
		Fr. 150'000.–	2027–2035	2.4
		Fr. 200'000.–	2025/2026	2.5
		Fr. 250'000.–	2025/2026	2.7
		Fr. 250'000.–	2027–2035	3.1
		Fr. 150'000.–	2025/2026	3.2
	Energiefonds	Fr. 100'000.–	2025/2026	1.5

Tab. 5: Bedarf an finanziellen Mitteln

Bei den in diesem Bericht und Antrag aufgeführten Massnahmen handelt es sich um Einzelprojekte, deren Umsetzung unabhängig erfolgen kann und die sich nicht zwingend gegenseitig bedingen. Die Direktionen bzw. die zuständigen Dienstabteilungen werden diese in eigener Kompetenz bearbeiten und umsetzen sowie in die entsprechenden Budgets aufnehmen.

7 Politische Würdigung

Der vorliegende Bericht ist das Resultat der Massnahme M06 Güterlogistik der städtischen Klima- und Energiestrategie. Die im Bericht aufgeführten Massnahmen zeigen die Handlungsmöglichkeiten der Stadt Luzern im Kontext der Citylogistik auf. Der Bericht ist eine wichtige Grundlage für die Bearbeitung dieses relevanten Themas. Es ist dem Stadtrat wichtig hervorzuheben, dass der gesamte Wirtschaftsverkehr zwingend notwendig ist für eine funktionierende Stadt. Aus Sicht des Stadtrates stellt die Stadt Luzern die passenden Rahmenbedingungen und agiert als Vermittlerin, greift jedoch nicht aktiv in die Aufgaben und Arbeiten der Logistik ein. Hierfür sieht der Stadtrat die Unternehmen und die Wirtschaft als Ganzes in der Pflicht. Sie verfügen über das notwendige spezifische Fachwissen, sind viel näher an den neuen Entwicklungen dran und verfügen über die notwendige Flexibilität. Die Stadt Luzern bietet Hand für mögliche Pilotprojekte, die im Sinne der Mobilitätsstrategie und des Grundlagenberichtes Citylogistik sind.

Die vorliegende Auswahl an Massnahmen ist aus Sicht des Stadtrates ein wichtiger erster Schritt zur Sicherstellung der nachhaltigen Ver- und Entsorgung der Stadt Luzern. Die Massnahmen, die sich auf verschiedenen Planungsebenen und -horizonten befinden, sind unabhängig voneinander und im Rahmen der jeweiligen Globalbudgets realisierbar.

8 Antrag

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragt Ihnen der Stadtrat,

- den vorliegenden Bericht «Citylogistik Stadt Luzern» zustimmend zur Kenntnis zu nehmen;
- das Postulat 267, Cyrill Studer Korevaar, Mario Stübi und Adrian Albisser namens der SP/JUSO-Fraktion sowie Korintha Bärtsch und Christian Hochstrasser namens der G/JG-Fraktion vom 6. Februar 2019: «Zukunftsfähige urbane Logistik entwickeln», als erledigt abzuschreiben.

Luzern, 6. März 2024



Beat Züsli
Stadtpräsident



Michèle Bucher
Stadtschreiberin

Der Grosse Stadtrat von Luzern,

nach Kenntnisnahme des Berichtes und Antrages 8 vom 6. März 2024 betreffend

Citylogistik Stadt Luzern

- Kenntnisnahme Planungsbericht
- Abschreibung Postulat 267,

gestützt auf den Bericht der Baukommission,

in Anwendung von Art. 27 Abs. 2 und 3 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999 sowie Art. 52 und Art. 55i des Geschäftsreglements des Grossen Stadtrates vom 11. Mai 2000,

beschliesst:

- I. Vom vorliegenden Bericht «Citylogistik Stadt Luzern» wird zustimmend Kenntnis genommen.
- II. Das Postulat 267, Cyrill Studer Korevaar, Mario Stübi und Adrian Albisser namens der SP/JUSO-Fraktion sowie Korintha Bärtsch und Christian Hochstrasser namens der G/JG-Fraktion vom 6. Februar 2019: «Zukunftsfähige urbane Logistik entwickeln», wird als erledigt abgeschrieben.

Definitiver Beschluss des Grossen Stadtrates von Luzern, (unter Berücksichtigung der im Grossen Stadtrat beschlossenen Änderungen)

Der Grosse Stadtrat von Luzern,

nach Kenntnisnahme des Berichtes und Antrages 8 vom 6. März 2024 betreffend

Citylogistik Stadt Luzern

- Kenntnisnahme Planungsbericht
- Abschreibung Postulat 267,

gestützt auf den Bericht der Baukommission,

in Anwendung von Art. 27 Abs. 2 und 3 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999 sowie Art. 52 und Art. 55i des Geschäftsreglements des Grossen Stadtrates vom 11. Mai 2000,

beschliesst:

- I. Vom vorliegenden Bericht «Citylogistik Stadt Luzern» wird zustimmend Kenntnis genommen.
- II. Das Postulat 267, Cyrill Studer Korevaar, Mario Stübi und Adrian Albisser namens der SP/JUSO-Fraktion sowie Korintha Bärtsch und Christian Hochstrasser namens der G/JG-Fraktion vom 6. Februar 2019: «Zukunftsfähige urbane Logistik entwickeln», wird **nicht** als erledigt abgeschrieben.

Luzern, 27. Juni 2024

Namens des Grossen Stadtrates von Luzern



Jules Gut
Ratspräsident



Michèle Bucher
Stadtschreiberin

Protokollbemerkungen des Grossen Stadtrates

Zu B+A 8/2024 «Citylogistik Stadt Luzern. Kenntnisnahme Planungsbericht. Abschreibung Postulat 267»

Die **Protokollbemerkung** zu Kapitel 2 Zielsetzung auf S. 5ff. lautet:

«Als Infrastruktur für Logistik- und Güterumschlagsflächen werden Sammelparkierungsanlagen prioritär geprüft.»