

Perspektive Detailhandel Innenstadt Bern



Ergebnisbericht zum ersten Workshop vom 24. Februar 2020



Stadt Bern

BERN⁺
CITY

 synergo

Inhaltsverzeichnis

1	Begrüssung und Einleitung	2
2	Ziele und Rahmenbedingungen	2
3	Handlungsfelder und Massnahmen.....	5
4	Workshop.....	7
5	Ergebnisse und Vorgehensvorschläge.....	8
6	Fazit.....	13
7	Anhang: Unterlagen aus Gruppenarbeit	14

1 Begrüssung und Einleitung

Berner Stadtpräsident Alec von Graffenried und BERNcity Direktor Sven Gubler begrüssen die Teilnehmenden zum **ersten Workshop** des Projekts „*Perspektiven Detailhandel Innenstadt*“ und erläutern den heutigen Stand des Detailhandels.

Seit einigen Jahren befindet sich das Geschäft der Detailhändler in einer Krise. Besonders der Onlinehandel, die Frankenstärke und das veränderte Konsumverhalten setzen die Geschäftsinhaber **unter Druck** und sorgen für „dunkle Schaufenster“. In den letzten 10 Jahren hat sich die Anzahl an leerstehenden Arbeitsräumen in vielen Stadtzentren kontinuierlich vermehrt. Bern blieb vom übermässigen Leerstand im Handel bisher jedoch verschont und dies gilt es weiterhin zu wahren, da durch Leerstände die Besucherfrequenz in den Innenstädten wiederum abnimmt.

Diese selbstverstärkende negative Dynamik soll durch das Fördern des **Erlebniselements** in der Innenstadt entgegengewirkt werden. Daraus ergibt sich ein gemeinsames Interesse zur Erhaltung eines lebendigen und prosperierenden Stadtzentrums von Vertreterinnen und Vertretern der Stadt, des Gewerbes und weiteren betroffenen Akteuren. Nicht zuletzt profitiert die Bevölkerung von einer belebten Innenstadt.

Sven Gubler, BERNcity Direktor betont insbesondere die teilweise **asymmetrische Auffassung der wirtschaftlichen Lage** in der Politik und Verwaltung als eine Herausforderung, die es zu bewältigen gilt. BERNcity führte bereits in einem ersten Schritt Befragungen mit der städtischen Politik und den Behörden durch. Dabei wurde vor allem mehr Wirtschaftsfreundlichkeit, Wertschätzung sowie ein „**echter Dialog**“, in dem die Anliegen der Wirtschaft berücksichtigt werden, gefordert.

Sachpolitisch stehen das **Verkehrsproblem** sowie die Parkplatzkapazität im Vordergrund, gefolgt von den Herausforderungen mit Auflagen, Vorschriften sowie Bewilligungen. Die Flut an Regulatorien beispielsweise bezüglich der Nutzung von Aussenbereichen und die Ladenöffnungszeiten, machen es für den stationären Handel in der Innenstadt unmöglich im Wettbewerb mitzuhalten, insbesondere gegenüber dem Onlinehandel sowie dem Einkaufszentrum im Bahnhof Bern.

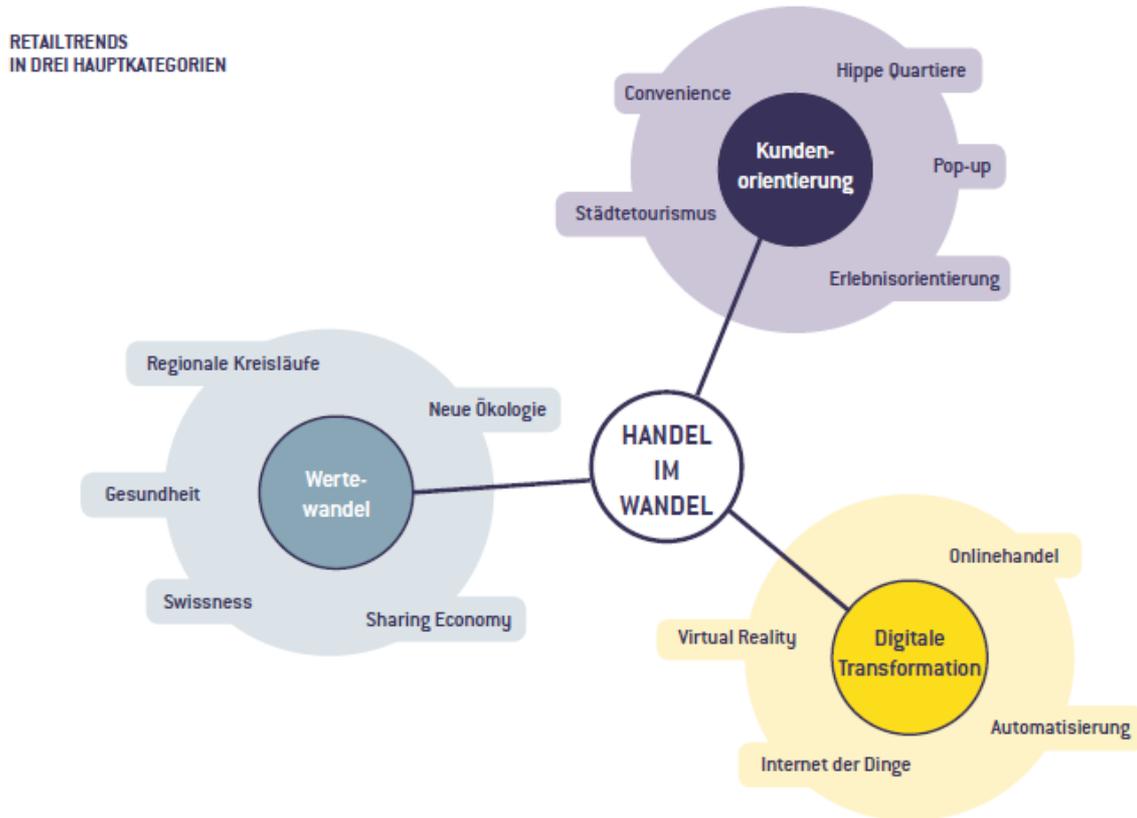
2 Ziele und Rahmenbedingungen

Das Ziel des Projektes ist es – so Walter Schenkel, Partner bei synergo – **Erfolgsfaktoren** zu identifizieren, die zur künftigen Belebung der Berner Innenstadt massgeblich beitragen. Das Projekt ist in Zusammenarbeit zwischen BERNcity und dem Stadtberner Wirtschaftsamt entstanden. Neben den Auftragnehmenden besteht das Projektteam aus Sven Gubler, Direktor von BERNcity, und Omar El Mohib, Projektleiter im Wirtschaftsamt.

Durch einen gemeinsamen Dialog sollen möglichst konkrete und politisch verbindliche Massnahmen, von welchen die Altstadt und insbesondere das Innenstadtgewerbe profitieren können, entwickelt werden. Der erste Workshop dient als **Auslegeordnung** der Ausgangssituation und bietet somit Raum, um den notwendigen Dialog zwischen Fachleuten im Detailhandel sowie in den Bereichen der Mobilität und Energie und Vertreter der Stadt Bern herzustellen.

Synergo erarbeitete **Vorschläge** bezüglich mögliche Handlungsfelder, Massnahmen sowie Umsetzungsstrategien. Dabei geht es einerseits um das Spannungsfeld, in welchem der Detailhandel heute steht (siehe Abb.1 und 2), andererseits um die Frage, wie die öffentliche Hand den Detailhandel in der Innenstadt unterstützen kann.

Abb. 1: Herausforderungen des Detailhandels (*Stadtentwicklung Zürich, 2017*)



Im Workshop werden die Vorschläge des Projektteams gemeinsam diskutiert, um mögliche **Konfliktmuster und Bedürfnisse** zu erkennen. Die Vorschläge des Projektteams müssen daraufhin beurteilt werden, ob sie für die Berner Innenstadt Gültigkeit haben oder ob die lokale Situation andere Massnahmen erfordert.

Die **Teilnehmenden** überprüfen in Gruppen die vorgeschlagenen Handlungsfelder und Massnahmen, schätzen diese ein und definieren den Handlungsbedarf.

Abb-2: Innovationen im Detailhandel (Stadtentwicklung Zürich, 2017)



3 Handlungsfelder und Massnahmen

Vorbereitend auf den ersten Workshop hat synergo fünf **Handlungsfelder** mit elf Massnahmen und Umsetzungsvorschlägen für den Detailhandel in der Berner Innenstadt identifiziert. Als Vorlage für die Identifizierung dienten die ähnlichen Projekte „Handel im Wandel – Szenarien für den Detailhandel und die Auswirkungen auf die Stadt Zürich“ (Stadtentwicklung Zürich, 2018) sowie „Strukturwandel im Detailhandel – Handlungsempfehlungen für den Metropolitanraum Zürich“ (Verein Metropolitanraum Zürich, 2019).

Walter Schenkel und Barbara Kieser (synergo) stellen die ausgewählten Handlungsfelder, Massnahmen und ihre Einschätzungen in Bezug auf die Situation in der Berner Innenstadt vor. Für ihre Einschätzung haben sie **punktueller Recherche** durchgeführt. Die Vorschläge und Einschätzungen sind mit dem Projektteam diskutiert und ergänzt worden. Für detaillierte Informationen zu den Handlungsfeldern und Massnahmen verweisen wir auf die gezeigte Präsentation, welche die Teilnehmenden nach der Veranstaltung zugestellt bekommen haben.

Hier eine kurze Zusammenfassung der Einschätzungen:

- Beim **Handlungsfeld 1 zur Innovationsfähigkeit** wird wenig Handlungsbedarf geortet, weil die Lösungen bekannt und die entsprechenden Massnahmen vom Detailhandel selbst umzusetzen sind.
- Beim **Handlungsfeld 2 zu den räumlichen Entwicklungsstrategien** werden verschiedene Handlungsmöglichkeiten festgestellt: Daten besser analysieren, Besucherfrequenzen besser verteilen, Aufenthaltsqualität verbessern und den Dialog mit den Grundeigentümerschaften fördern.
- Beim **Handlungsfeld 3 zu den Regulatorien** dürfte es Handlungsbedarf für die Anpassung verschiedener Gesetze und Reglemente geben: Bauvorschriften, Zwischennutzungen, Öffnungszeiten, etc.
- Beim **Handlungsfeld 4 zur Erreichbarkeit** geht es um die bedarfsgerechte, multimodale und stadtgerechte Mobilität, die Kundenparkierung, die Anlieferung sowie eine innovative City Logistik. Hier bestehen Konflikte, somit auch Handlungsbedarf.
- Beim **Handlungsfeld 5 zur Zusammenarbeit** wird Handlungsbedarf zwischen Detailhandel und öffentlicher Hand festgestellt.

In der folgenden Darstellung werden die Handlungsfelder, Massnahmen und Umsetzungsvorschläge zusammenfassend aufgelistet.

HANDLUNGSFELDER

Innovations- & Transformationsfähigkeit



Strategien für Stadt- & Ortszentren



Regulatorien



Erreichbarkeit



Zusammenarbeit



MASSNAHMEN & UMSETZUNGSVORSCHLÄGE

- ◆ **Kundenorientierung & -bindung stärken**
 - * Ergänzende Dienstleistungen und Kundenservice anbieten
- ◆ **Digitalisierung & Logistik betriebsgerecht nutzen**
 - * Gemeinsamer Lieferdienst anbieten, Omni-Channel-Strategie
- ◆ **Information, Coaching & Weiterbildung**
 - * Kooperation mit Hochschulen stärken und Weiterbildung anpassen

- ◆ **Lage analysieren**
 - * Potenziale des Ortszentrums untersuchen z.B. Passantenfrequenzen
- ◆ **Räumliche Entwicklungsstrategie partizipativ erarbeiten & umsetzen**
 - * Zentrumsstruktur weiterentwickeln und stärken durch z.B. neue Zonenordnung
 - * Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum gewährleisten
- ◆ **Grundeigentümer in die Zentrumsentwicklung einbinden**
 - * Dialog mit Grundeigentümern führen, Koordinationsstelle stärken

- ◆ **Gesetzesanpassungen vornehmen & Optimierungen im Vollzug anstreben**
 - * Bewilligungen (Bau/Betrieb) für hybride Nutzungen und Nutzungsveränderungen vereinfachen durch z.B. Pilotprojekte
 - * Kundenorientierte Öffnungszeiten ermöglichen durch Flexibilisierung.

- ◆ **Bedarfsgerechte, multimodale Erreichbarkeit gewährleisten**
 - * ÖV- Erschliessung sicherstellen, Erreichbarkeit mit dem MIV gewährleisten, Fuss- und Veloverkehr frühzeitig in die Planung integrieren (z.B. durch Verkehrsfreie Strassen ausser für Zulieferung)
- ◆ **Parkplatzvorschriften der Detailhandelslage den Kundenbedürfnissen anpassen**
 - * Parkplatzregime an Kundenbedürfnissen orientieren, Mehrfachnutzungen von Parkplätzen an zentralen Lagen ermöglichen
- ◆ **Innovative City-Logistik zusammen mit Stadt-, Orts-, und Quartierzentren entwickeln**
 - * Logistik in die strategische Zentrenplanung integrieren z.B. Güterverkehrskonzept entwickeln wie Basel

- ◆ **Zusammenarbeitskultur pflegen & entsprechende Strukturen aufbauen bzw. weiterentwickeln**
 - * Koordinationsstelle für den Austausch zwischen Detailhandel und öffentlicher Hand schaffen z.B. durch die Position eines City Managers

4 Workshop

Am ersten Workshop werden die **Zwischenergebnisse validiert**: Fehlen Handlungsfelder und Massnahmen? Stimmen die Einschätzungen? Wo gibt es Ergänzungen, wo gilt es Korrekturen anzubringen? Wird der Handlungsbedarf pro Massnahme ähnlich gesehen oder sollten andere Schwerpunkte gesetzt werden? Die für den Workshop vorbereiteten Unterlagen werden in drei Gruppen reflektiert und diskutiert. Jede Gruppe ist aufgefordert, die Handlungsfelder, Massnahmen und Einschätzungen zu korrigieren, zu ergänzen und zu priorisieren (siehe Anhang S. 15).

Teilnehmerliste	Firma/Amt	
Stefano Alberucci	Coop	Tisch 1
Luc Pauchard	Olmo	
Alexander Reinhard	Bäckerei Reinhard	
Patrik Bohnenblust	Bread à porter	
Jean-Daniel Gross	Denkmalpflege	
Marc Heeb	Polizeiinspektorat	
Karl Vogel	Verkehrsplanung	
Blaise Kropf	Generalsekretariat PRD	
Walter Schenkel	Synergo, Tischmoderation	
Franziska Burkhardt	Kultur Stadt Bern	
Adrian Stiefel	Amt für Umweltschutz	
Patric Schädeli	Tiefbauamt	
Christoph Hofer	BERNMOBIL	
Stefan Schwarz	Generalsekretariat TVS	
Sven Gubler	BERNCity	
Omar El Mohib	Wirtschaftsamt, Tischmoderation	Tisch 3
Ronald Christen	Loeb AG	
Rudolf Hüsser	Leinenweberei Bern AG	
Jonathan Gimmel	Personal, Finanzen und Digitale Entwicklung	
Fernand Raval	Immobilien Stadt Bern	
Hans-Jürg Gerber	Wirtschaftsamt	
Patrick Hafner	EWB	
Barbara Kieser	Synergo, Tischmoderation	
Sara Tran	Synergo, Projektunterstützung	

5 Ergebnisse und Vorgehensvorschläge

Die gesammelten Informationen und Meinungen werden in einem nächsten Schritt zusammengefasst und ausgewertet. Die Massnahmen werden danach angepasst und als Vorschläge für das weitere Vorgehen präsentiert. Eine ausführliche Dokumentation der diskutierten Inhalte ist in der Tabelle im Anhang aufgeführt (S. 15).

Handlungsfeld 1: Innovations- und Transformationsfähigkeit

Die Teilnehmenden sind sich einig, dass die Massnahmen im Handlungsfeld betreffend Innovations- und Transformationsfähigkeit in der Hand des Detailhandels liegt und somit kein Handlungsbedarf besteht. Ausnahme ist die Massnahme "Digitalisierung und Logistik betriebsgerecht nutzen": geäusserte Bedürfnisse und Einschätzung stimmen nicht überein.

Massnahme: Digitalisierung und Logistik betriebsgerecht nutzen

Die Gruppen plädieren für einen gemeinsamen Lieferdienst. Ob es dafür die Unterstützung der Stadt braucht, ist noch zu klären. Auch sollte dieses Thema mit dem Thema City Logistik verknüpft und bearbeitet werden.

Vorschläge

- **M 1-1:** Es werden **gemeinsame Lieferdienste** geprüft, ggf. aufgebaut. In einem ersten Schritt gilt es vergleichbare Projekte zu recherchieren und Möglichkeiten für die Berner Innenstadt zu prüfen (Partner, Perimeter, Branche, etc.). Später könnten Pilotprojekte umgesetzt werden.
- **M 1-2:** Der Detailhandel wird auf die **positiven Möglichkeiten der Digitalisierung** sensibilisiert. Einerseits gilt es laufende Modellprojekte bzw. Best Practice aufzuarbeiten, andererseits könnte eine gemeinsame Plattform erstellt werden.

Handlungsfeld 2: Strategien für Stadt- und Ortszentren

Die vorgeschlagenen Massnahmen betreffen die Datengrundlagen, die räumlichen Entwicklungsstrategien sowie die Einbindung der Grundeigentümer. Es wird Handlungsbedarf festgestellt. Die Vielfalt des Detailhandels in den Haupt- und Seitengassen sowie in der oberen und unteren Altstadt soll möglichst beibehalten werden und die Aufenthaltsqualität verbessert werden.

Massnahme: Lage analysieren

Zur Massnahme «Lage analysieren» wird Handlungsbedarf geortet. Eine Analyse der Passantenströme zur Bahnhofserweiterung in Bern (ZBB) wird jedoch nicht als prioritär empfunden, da die Konsequenzen vorhersehbar seien: Der Bahnhof Bern wird weiter-

hin die Mehrheit der Kunden anziehen. Viel mehr wird eine Analyse der gesamten Innenstadt angeregt, um eine zukunftsgerechte Strategie zu entwickeln. Die Stadt wird Daten zum Verkehrsverhalten bereitstellen.

Vorschläge

- **M 2-1:** Der **Datenbestand** wird abgeklärt. Zusätzliche Erhebungen werden nur bei Bedarf vorgeschlagen. Es soll ein Datenhub bereitgestellt werden.
- **M 2-2:** Es werden **Zukunftsszenarien** erarbeitet (siehe auch „Handel im Wandel“, Stadtentwicklung Zürich). Wie sehen langfristige Szenarien für die Innenstadt und den Detailhandel aus? Dabei sind Trends und Treiber in verschiedenen Politikbereichen zu berücksichtigen (Detailhandel, Mobilität, Digitalisierung, etc.).

Massnahme: Bestehende Zentrumsstrukturen weiterentwickeln und stärken

Bezüglich räumlichen Entwicklungsstrategien zur Zentrumsstruktur sind sich die Teilnehmenden einig: Die bestehende Struktur und Vielfalt mit der Verteilung des Detailhandels in der unteren und oberen Altstadt sind gut. Somit besteht kein Handlungsbedarf: Die Konzentrierung des Detailhandels an einem Ort wird abgelehnt.

Massnahme: Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum gewährleisten

Die Aufenthaltsqualität sollte gemeinsam erhöht werden. Es werden ein paar „kleine“ Massnahmen wie die Bestuhlung des Strassenraums genannt. Es sollte aber auch der Sicherheit und der Sauberkeit, insbesondere in den Seitengassen, Rechnung getragen werden. In diesem Handlungsfeld könnte die Zusammenarbeit zwischen Stadt und Detailhandel verbessert werden. Die Stadt macht darauf aufmerksam, dass die Bewilligungsstellen für gute Projekte zugunsten der Aufenthaltsqualität sehr offen sind.

Vorschläge

- **M 2-3:** Es wird angeregt, **Pilotprojekte** durchzuführen. Das Zusammenspiel zwischen Detailhandel und belebten öffentlichen Räumen wird anhand der Pilotprojekte von Stadt und Detailhandel gemeinsam kommuniziert. Die zusätzlich genannte Massnahme «Kulturelle Angebote fördern» kann hier angeknüpft werden und zur Belebung der Innenstadt beitragen.
- **M 2-4:** Die für Bewilligungen zuständigen Verwaltungsstellen entwickeln einen gemeinsamen und übersichtlichen **Leitfaden**, welches Vorgehen bei welchen Bewilligungen nötig ist (Detailhandel, Gastgewerbe, hybride Konzepte).

Massnahme: Grundeigentümer einbinden

Die systematische Einbindung der Grundeigentümer wird als sehr wichtig erachtet. Dazu könnte die bestehende Koordinationsstelle für Zwischennutzungen gestärkt werden.

Vorschläge

- **M 2-5:** Die Koordinationsstelle für Zwischennutzungen wird ausgebaut, damit die Grundeigentümerschaften und die Stadtverwaltung auf die Anliegen des Detailhandels sensibilisiert werden und diese berücksichtigen.

Handlungsfeld 3: Regulatorien

Bei den Vorschriften werden weniger einzelne Gesetze genannt, die es zu vereinfachen gilt, sondern eine systematische Überprüfung der relevanten Gesetzesgrundlagen. Die Teilnehmenden vermuten, dass eine grundsätzliche Vereinfachung angestrebt werden könnte. Der entsprechende Koordinationsaufwand dürfte hoch sein.

Massnahme: Bewilligungen für hybride Nutzungen vereinfachen

Die Gesetzesanpassung ist die einzige Massnahme, welche von allen Gruppen zur höchsten Handlungspriorität eingestuft wurde. Die Anliegen betreffen vor allem den langwierigen Bewilligungsprozess sowie die beschränkte Flexibilität der Bewilligungsstelle. Die Stadt ist hier sehr hilfsbereit, jedoch liegen viele Vorschriften in der Kompetenz des Kantons. Es wird daher die Involvierung des Kantons am Projekt angeregt. Eine Gruppe betont zusätzlich die Häufigkeit von Demonstrationen in der Innenstadt, welche sich negativ auf die Kundenfrequenz auswirkt (insbesondere an Samstagen).

Massnahme: Öffnungszeiten ermöglichen, die kundenorientiert und unter den Branchen optimiert sind

Zur Thematik der Öffnungszeiten besteht eine gespaltene Meinung. Eine Gruppe ist mit den gegebenen Öffnungszeiten zufrieden, während andere Teilnehmende längere und flexible Öffnungszeiten wünschen. Einigkeit besteht darin, dass die Ungleichbehandlung der Öffnungszeiten am Bahnhof und in der Innenstadt angegangen werden muss. Dieses Problem kann die Stadt nicht alleine lösen.

Vorschlag:

- **M 3-1:** Es wird eine **Arbeitsgruppe** „Gesetzgebung Detailhandel“ gebildet, um die Gesetzesgrundlagen, welche den Detailhandel betreffen, zu identifizieren und zu prüfen, ob und wie diese Gesetzgrundlagen zugunsten des Detailhandels angepasst werden können. Auch die „gleich langen Spiesse“ bei den Öffnungszeiten für den Detailhandel in der Innenstadt gegenüber den Bahnhofsgeschäften sowie die negativen Auswirkung von Demonstrationen werden angesprochen. In die Arbeitsgruppe werden KantonsvertreterInnen eingebunden.

Handlungsfeld 4: Erreichbarkeit

Der Handlungsbedarf ist gross, wobei es nicht primär um Parkplätze und Tempo 30 geht, sondern um innovative Lösungen für die Kundschaft und die Anlieferung.

Massnahme: Erreichbarkeit gewährleisten

Ein klarer Zielkonflikt besteht zwischen der Verkehrsstrategie der Stadt und den Bedürfnissen des Detailhandels. Der Detailhandel betont die nötige Kompensation der fehlenden Parkplätze durch andere Massnahmen (ÖV-Anreize; Finanzierung, Kapazitäten). Grundsätzlich wünscht sich der Detailhandel eine grössere Mitwirkung und Berücksichtigung in der Verkehrsplanung.

Vorschlag

- **M 4-1:** Das Gewerbe wird **besser in die Verkehrsplanung eingebunden**.

Massnahme: Parkplatzvorschriften anpassen

Kunden- und Umschlagparkplätze sind ein grosses Thema. Gewünscht werden flexible Lösungen und ein verstärkter Dialog zwischen der Verwaltung und dem Detailhandel. Die Parkhäuser sollen attraktiver werden (z.B. günstige ÖV-Tickets).

Vorschlag

- **M 4-2:** Im Rahmen des Verkehrskonzepts Wirtschaftsstandort Innenstadt wird der **Verhandlungsspielraum in Bezug auf die Kundenparkierung** abgeklärt. Dabei ist auch die Rolle der Parkhäuser zu klären (siehe M 4-4).

Massnahme: Innovative City Logistik entwickeln

Es wird anerkannt, dass die Stadt aktiv ist in diesem Bereich. Allerdings sollte der Detailhandel, insbesondere die Unternehmen mit grossen Liefermengen, besser in die Konzepterarbeitung bzw. -umsetzung einbezogen werden. In Bezug auf die Parkhäuser braucht es eine Abstimmung zwischen Verkehrsplanung und City Logistik.

Vorschläge

- **M 4-3:** Das Konzept muss transparent kommuniziert werden. Die **Umsetzung des City Logistik Konzepts** wird durch eine Vertretung des Detailhandels begleitet.
- **M 4-4:** Die **Parkhäuser** dienen der Kundenparkierung. Die Idee, die Parkhäuser auch für den Güterumschlag zwecks Feinverteilung zu nutzen, wird geprüft.

Handlungsfeld 5: Zusammenarbeit

Konsens besteht bezüglich der Stärkung der Zusammenarbeit zwischen öffentlicher Hand und Detailhandel. Das Wirtschaftsamt ist daran, eine Kontaktgruppe Stadt-Detailhandel aufzubauen.

Massnahme: Zusammenarbeit pflegen und entsprechende Strukturen verbessern

Eine Koordinationsstelle bzw. die Position eines City Managers wird begrüsst. Es werden weitere Formen diskutiert.

Vorschlag

- **M 5-1:** Neben einer Koordinations- bzw. Anlaufstelle für die Anliegen des Detailhandels soll ein kleines **Kontaktgremium** geschaffen werden.

Die folgende Übersicht ist eine **Arbeitstabelle**, d.h. im Projektteam sind die Massnahmenvorschläge mit konkreten Arbeitsschritten ergänzt worden. Die entsprechenden Einträge werden gemäss Stand der Abklärungen laufend angepasst.

Massnahme	Kurzbeschreibung	Aktivität	Ressourcen	Lead
M 1-1 Lieferdienste	Gemeinsamer Lieferdienst abklären, ggf. umsetzen	synergo recherchiert vergleichbare Projekte und Umsetzbarkeit	Staatliche Unterstützung falls mit staatlichen Leistungen	BERNcity
M 1-2 Digitalisierung	Sensibilisierung auf Digitalisierung	synergo recherchiert Modellprojekte und Umsetzbarkeit	Plattform bei BERNcity	BERNcity
M 2-1 Datenbestand	Bestehende Daten sammeln und eventuell ergänzen	synergo klärt den Stand (BernMobil)	Keine oder Folgeprojekt	synergo
M 2-2 Zukunftsszenarien	Trends für Digitalisierung, Detailhandel, Mobilität etc.	synergo erstellt kurzes Konzept („Handel im Wandel“)	Folgeprojekt	Wirtschaftsamt
M 2-3 Pilotprojekte öffentlicher Raum	Beispiele für gemeinsame Projekte erarbeiten	synergo recherchiert Beispiele und Umsetzbarkeit	Folgeprojekt	BERNcity
M 2-4 Leitfaden	Hilfeleistung für gute Eingaben	Leitfaden, Beratung	Intern	Wirtschaftsamt
M 2-5 Grundeigentümer	Bessere Einbindung Grundeigentümer	synergo klärt bei bestehenden Stellen (Zwischennutzung, Eigentümerliste)	Intern	Wirtschaftsamt
M 3-1 Arbeitsgruppe „Gesetzgebung Detailhandel“	Arbeitsgruppe bilden, um Gesetze anzupassen, Kanton integrieren	PL erstellt Liste, Kanton anfragen (Sebastian Friess, Standortförderung), ggf. konstituieren	Grosser interne Koordinationsaufwand	Wirtschaftsamt
M 4-1 & 4-2 Verkehrsplanung	Einbindung Detailhandel in Verkehrsplanung	synergo klärt bei Verkehrsplanung (Karl Vogel)	Keine	synergo
M 4-3 City Logistik	Einbindung Detailhandel in City Logistik	synergo klärt bei City Logistik (Adrian Stiefel)	Keine	synergo
M 4-4 Parkhäuser	Funktion der Parkhäuser	synergo klärt bei Verkehrsplanung und City Logistik	Intern	synergo
M 5-1 Kontaktgruppe	Zusammenarbeit verbessern	PL erstellt Liste, ggf. konstituieren	Intern	Wirtschaftsamt

6 Fazit

Der Workshop wurde insgesamt sehr **positiv aufgenommen**. Auch nachträgliche Feedbacks lassen den Schluss zu, dass man auf dem richtigen Weg ist.

Der Detailhandel schätzt es, dass der **Dialog** aufgenommen worden ist und die Bedürfnisse eingebracht werden können. Der Wunsch nach einer Gesamtstrategie und dem Dialog zwischen öffentlicher Hand und Detailhandel ist in mehreren Handlungsfeldern genannt worden.

Im Weiteren ist zu erkennen, dass einige Massnahmen zwar einen hohen Handlungsbedarf aufweisen, die Entscheidungskompetenzen aber beim **Kanton** liegen. Konkret wird denn auch vorgeschlagen, den Kanton in den laufenden Dialog einzubinden.

Seitens städtischer Vertreterinnen und Vertreter ist darauf hingewiesen worden, dass die **zuständigen Bewilligungsbehörden** offen und sehr flexibel sind. Sie sind bereit, die nötigen Beratungsleistungen zu erbringen, damit gute Eingaben gemacht werden.

Drei Massnahmen haben sich als zentral erwiesen: a) die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum gemeinsam verbessern, b) Gesetze systematisch überprüfen und wenn möglich anpassen sowie c) die Zusammenbaukultur pflegen und entsprechende Strukturen aufbauen.

Die **Massnahmen** werden auf der Basis der Workshopergebnisse ausgewertet, vertieft und konkretisiert. Dabei wird es auch um die Umsetzung gehen: Wer wird aktiv, wer ist zuständig? Welche zeitlichen, personellen und finanziellen Ressourcen sind nötig? Welche Ziele, welche Wirkungen werden von den Massnahmen erwartet?

Auf dieser Grundlage wird ein Entwurf des **Strategiepapiers** ausgearbeitet und den Teilnehmenden vorgelegt. Es besteht die Absicht, einen zweiten Workshop durchzuführen. Aufgrund der globalen Corona-Krisensituationen werden auch andere Formen der Diskussion und Vernehmlassung ins Auge gefasst.

7 Anhang: Unterlagen aus Gruppenarbeit

	Massnahmen	Tisch 1	Tisch 2	Tisch 3
Innovations- und Transformationsfähigkeit	Kundenorientierung & -bindung stärken <i>Einschätzung:</i> Detailhandel aktiv, kein Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> – Mit der Einschätzung einverstanden. – Auch das produzierende Gewerbe muss beachtet werden. 	<ul style="list-style-type: none"> – Mit der Einschätzung einverstanden. – Die öffentliche Hand könnte flankierend zur Seite stehen (z.B. im Rahmen eines konkreten Projekts im Zusammenhang mit der Arbeitsintegration) 	<ul style="list-style-type: none"> – Mit der Einschätzung einverstanden. – Seitens EWB wird angeregt an, dass die Stadt einen Datenservice anbieten könnte, einen «Data Hub» mit öffentlich zugänglichen Daten. – Bei EWB läuft dazu ein Projekt, das «Public Data Warehouse». – Vertreter des Detailhandels finden dies interessant, sehen aber keinen dringenden Handlungsbedarf.
	Digitalisierung & Logistik betriebsgerecht nutzen <i>Einschätzung:</i> Detailhandel aktiv, kein Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> – Gemeinsamer Lieferservice / Velokurierdienst und/oder eine unkomplizierte Koordinationsstelle aufbauen. – Projekte dieser Art verfügen häufig über staatliche Unterstützung. Dies müsste in Bern geprüft werden. – Das Beispiel Burgdorf geht über einen Hauslieferdienst mit Velos hinaus. Es werden auch staatliche Leistungen abgedeckt. – Bern könnte ein ähnliches Konzept entwickeln (räumlicher Perimeter definieren). 	<ul style="list-style-type: none"> – Im Sinne der Effizienz sollten diese Massnahmen nicht isoliert ergriffen werden. Sie müssen mit der «City-Logistik» abgestimmt werden (vgl. Handlungsfeld Erreichbarkeit). 	
	Information, Coaching und Weiterbildung <i>Einschätzung:</i> Detailhandel aktiv, kein Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> – Mit der Einschätzung einverstanden 	<ul style="list-style-type: none"> – Mit der Einschätzung einverstanden 	

Strategien für Stadt- und Ortszentren	<p>Lage analysieren</p> <p><i>Einschätzung: Nötiger Handlungsbedarf - Daten auswerten: Auswirkung auf die Innenstadt. Bedarf für weitere Analyse klären</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> – Quantitative Datenanalyse der Passantenströme in Bezug auf ZBB wird kritisch gesehen: Zum einen werden die Frequenzen wegen dem Bevölkerungswachstum generell stark zunehmen, was auch für den Detailhandel positive Auswirkungen hat. – Zum anderen könnte es zu neuen Verteilungen kommen. Auch andere Bahnhöfe wie Wankdorf werden zu Mobilitätshubs ausgebaut. – Es braucht aber Zukunftsszenarien für die Innenstadt und den Detailhandel. 	<ul style="list-style-type: none"> – Eine Auslegeordnung ist wichtig: Es braucht eine Auslegeordnung, welche Studien und Daten vorhanden sind (Public Space – Public Life, Studie Innenstadt Bern 2017, Daten ZBB, Haltestellenfrequenzen BERNMOBIL). – Später kann geprüft werden, ob und welche Daten fehlen. 	<ul style="list-style-type: none"> – Die Auswirkungen ZBB sind bekannt, die Detailhändler sehen keinen Bedarf an weiteren Analysen. – Es gibt aber noch andere Bauvorhaben, welche mehr Datenanalysen nötig machen. – Auch hier wird angeregt: einen digitalen Datenhub aufbauen mit Zugriff fürs Gewerbe.
	<p>Räumliche Entwicklungsstrategie</p> <p>Bestehende Zentrumsstrukturen weiterentwickeln und stärken</p> <p><i>Einschätzung: Kein Handlungsbedarf</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> – Mit Einschätzung einverstanden, die Vielfalt muss gewahrt bleiben. – Die unterschiedlichen Eigenschaften der Teilgebiete wie untere und obere Altstadt haben eine einzigartige Qualität. 	<ul style="list-style-type: none"> – Mit Einschätzung einverstanden. 	<ul style="list-style-type: none"> – Mit Einschätzung einverstanden. – Die Berner Struktur mit Haupt- und Seitengassen sowie mit oberer und unterer Altstadt soll beibehalten bzw. gestärkt werden.
	<p>Räumliche Entwicklungsstrategie</p> <p>Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum gewährleisten</p> <p><i>Einschätzung: Aufenthaltsqualität verbessern, Gewerbe besser einbeziehen</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> – Mit Einschätzung einverstanden. – Wichtig ist, die Balance zwischen kommerzieller und nicht-kommerzieller Nutzung des öffentlichen Raums zu finden (z.B. Parklets). – Wichtig ist, das Zusammenspiel der Nutzungen inner- und ausserhalb der Gebäude sowie die bauliche Attraktivität zu berücksichtigen. – Pilotversuche werden unterstützt, wobei hier mutiger gehandelt werden könnte. – Die zuständigen Bewilligungsbehörden sind sehr flexibel und auch offen für Anliegen und Beratung. 	<ul style="list-style-type: none"> – Mit Einschätzung grundsätzlich einverstanden: es braucht klare Rahmenbedingungen. – «City-Manager» könnte eine aktive Rolle einnehmen, der Koordinationsaufwand dürfte hoch sein. – Praxisbeispiel: Stadt Basel hat gemeinsam mit dem Gewerbe Sitzbänke aufgestellt, welche die einzelnen Unternehmen kaufen und tagsüber vor ihr Geschäft stellen. – Kultur als Anreiz für die Belegung der Innenstadt: Kulturelle Angebote erhöhen die Frequenz. Vorgaben müsse gelockert werden. 	<ul style="list-style-type: none"> – Die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum ist zu wenig gewährleistet. – Es braucht dringend Massnahmen, insbesondere zur Verbesserung der Attraktivität der Seitengassen. – Es braucht ein engerer Dialog zwischen Stadt und Detailhandel. So könnten auch die städtischen Aufgaben betreffend Sicherheit und Sauberkeit optimiert werden.

	<p>Grundeigentümer einbinden</p> <p><i>Einschätzung: Koordinationsstelle fördern. Dialog mit Grundeigentümern verbessern. Bedarf Anpassung Regulierungen?</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> – Mit Einschätzung grundsätzlich einverstanden: Grundeigentümer müssen unbedingt besser einbezogen werden. – Popups und Traditionsgeschäfte werden nicht gleich behandelt. Es gibt zudem Geschäfte und Restaurants, die ähnliche Aktionen tätigen. – In einer kleinen Arbeitsgruppe könnte eine Gebrauchsanweisung für Popup-Aktionen erarbeitet werden. – Für Zwischennutzungen fehlt zum Teil der kantonale Rahmen bzw. Vollzugsregeln. – Kanton sollte im laufenden Dialog eingebunden werden. 	<ul style="list-style-type: none"> – Einzelne Grundeigentümer sind schwer ansprechbar z.B. Erbgemeinschaften, die kaum in Bern sind. Deshalb braucht der Dialog zwischen Grundeigentümern und Mietenden eine Struktur – neben den individuellen Gesprächen. – Bestehende Koordinationsstelle könnte als Anlaufstelle für Mietkonflikte ausgebaut werden. 	<ul style="list-style-type: none"> – Es wird die Meinung vertreten, dass die bestehende Koordinationsstelle eher dazu dient, Hausbesetzungen zu verhindern. – Dem wird widersprochen: Die Koordinationsstelle vermittelt Lokalitäten für Zwischennutzungen. – Es wird diskutiert, ob eine solche Vermittlung durch die Stadt oder durch Private gemacht werden sollte. – Der Leidensdruck bezüglich leerstehender Liegenschaften ist in Bern noch nicht gross genug.
Regulatorien	<p>Gesetzesanpassungen Bewilligungen für hybride Nutzungen vereinfachen</p> <p><i>Einschätzung: Bedarf Anpassung Vorschriften/Praxis klären. Experimente/ Pilotprojekte zulassen.</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> – Gesetzesanpassung ist nötig: Es sollen Wege gefunden werden, wie die relevanten Gesetze schneller an die neuen Entwicklungen im Detailhandel angepasst werden können. – Beim Reklamereglement muss darauf geachtet werden, dass die Lauben nicht vollgestellt werden. – Mit einer Arbeitsgruppe / Kommission könnten die Gesetze und Reglemente systematisch überprüft werden. – Bewilligungen sind einfacher als man denkt. Stadt berät für gute Eingaben. 	<ul style="list-style-type: none"> – Der Stadt sind z.T. die Hände gebunden, da die Vorgaben kantonales oder nationales Recht. – Stadt Bern könnte sich indirekt (z.B. bei Vernehmlassungen) einbringen. – Gute Erfahrungen wurden bereits mit der Gastronomie gemacht (z.B. Alkoholausschank). – Trotzdem sollen Pilotprojekte, Experimente und Versuche vermehrt vorangetrieben werden. 	<ul style="list-style-type: none"> – Kanton muss in laufenden Dialog eingebunden werden. – Stadt muss Druck auf Kanton erhöhen. – Es braucht mehr Flexibilität und Schnelligkeit bei Bewilligungen. – Die häufigen Demonstrationen sind für den Detailhandel ein Problem.
	<p>Gesetzesanpassungen Öffnungszeiten ermöglichen, die kundenorientiert und unter den Branchen optimiert sind.</p> <p><i>Einschätzung: Flexibilisierung anstreben.</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> – Gruppe ist mit den neuen Öffnungszeiten zufrieden. – Grosse Detailhändler wie Coop streben keine längeren Öffnungszeiten an. – Die Ungleichbehandlung von Innenstadt und Bahnhof muss aber angegangen werden, da braucht es mehr Flexibilität. 	<ul style="list-style-type: none"> – Stadt kann sich nur indirekt einbringen, ist übergeordnetes Recht. – Detailhandel möchte gegenüber dem Kanton durch die Stadt besser unterstützt werden. 	<ul style="list-style-type: none"> – Flexibilisierung der Öffnungszeiten ist wichtig (v.a. am Samstag). Im Bahnhof hat der Detailhandel viel besser Voraussetzungen. – Stadt soll beim Kanton Druck machen.

Erreichbarkeit	<p>Erreichbarkeit gewährleisten</p> <p><i>Einschätzung:</i> Positive Anreize zur Förderung des umweltfreundlichen Verkehrs.</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Bevölkerungswachstum trägt dazu bei, dass mehr Menschen in die Innenstadt kommen. – Umstritten ist, ob durch die MIV- und PP-Reduktion die Aufenthaltsqualität zugunsten des Detailhandels erhöht wird. – Es gibt verschiedene Achsen, die mit mehr Besucherfrequenzen, auch mit dem Velo und Tram, belebt werden können. – Tempo 30 und Begegnungszonen werden nicht als Problem gesehen. Verkehrliche Innovationen sollen genutzt werden. 	<ul style="list-style-type: none"> – Es müssen positive Anreize zur Förderung des umweltfreundlichen Verkehrs gesetzt werden. – Vergünstigte ÖV-Abos: Wer finanziert, hat es genügend ÖV-Kapazitäten? – Es werden Beispiele genannt, wo die Detailhändler Jetons für Parkierung an ihre Kunden abgeben können. 	<ul style="list-style-type: none"> – Klare übergeordnete Strategie fehlt, Detailhandel wird zu wenig über Verkehrsprojekte informiert. – Es braucht Planungssicherheit und Verlässlichkeit, auch in Bezug auf MIV-Reduktionen und ÖV-Abos.
	<p>Parkplatzvorschriften anpassen</p> <p><i>Einschätzung:</i> Verhandlungsspielraum klären, Pilotversuche zulassen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Gruppe ist mit den Parkhäusern zufrieden. Wichtig sind eine gute Zufahrt und Anreize bezüglich Parktickets. – Parkhäuser sollen für Parkierung genutzt werden, nicht für den Güterumschlag. – Fürs Gewerbe bzw. die Anlieferung müssen flexible Lösungen gesucht werden. 	<ul style="list-style-type: none"> – Mobilitätshubs und Parkhäuser brauchen attraktive und günstige ÖV-Anbindung. – Von der MIV-Reduktion profitiert der Wirtschaftsverkehr, das Kundenbedürfnis wird aber zu wenig berücksichtigt. 	<ul style="list-style-type: none"> – Parkplatzthematik bleibt Brennpunkt: Es gibt zu wenig Parkplätze für Kundschaft und Anlieferung. – Es braucht den Dialog zwischen Verwaltung und Detailhandel. – Sharing-Lösungen für Parkplätze.
	<p>Innovative City Logistik entwickeln</p> <p><i>Einschätzung:</i> Detailhandel stärker einbeziehen, Verhandlungsspielraum klären, mit Pilotversuchen arbeiten.</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Gewerbe muss ins City Logistik Konzept einbezogen werden. – Anlieferung ist ein grosses Problem, insbesondere für grosse Detailhändler wie Migros und Coop. 	<ul style="list-style-type: none"> – Amt für Umwelt ist bei City Logistik konzeptionell schon weit fortgeschritten. – Grosser Handlungsbedarf besteht in der Umsetzung und Koordination. – Zentral gelegene Parkhäuser für den Güterumschlag nutzen. 	<ul style="list-style-type: none"> – Langfristig braucht es eine neue Mobilität, kurz- und mittelfristig sollten Anreize gesetzt werden (z.B. E-Anlieferung). – Grosse Detailhändler (Loeb, Migros, Coop) müssen in die städtische Verkehrs- und Logistikplanung einbezogen werden.
Zusammenarbeit	<p>Zusammenarbeitskultur</p> <p><i>Einschätzung:</i> Koordinationsstelle für den Austausch zwischen Detailhandel und öffentlicher Hand schaffen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Mit Einschätzung einverstanden, BERNcity könnte als Koordinationsstelle agieren. – Kontaktgremium mit 2-3 Personen des Detailhandels und 2-3 Personen der Stadt schaffen, bei Bedarf auch den Kanton einbeziehen. 	<ul style="list-style-type: none"> – Koordinationsstelle wird begrüsst, um den Dialog zwischen Detailhandel und Stadt zu fördern und zu vereinfachen. – Davon sind viele Akteure betroffen, es muss ein relativ grosser Koordinationsaufwand in Kauf genommen werden. 	<ul style="list-style-type: none"> – Anlaufstelle auf städtischer Seite nötig als Pendant zu BERNcity. – One-Stop-Shop für die Anliegen des Detailhandels. Derzeit sind die nötigen Informationen dezentralisiert. – Erwähnt wird, dass eine entsprechende Kontaktgruppe beim Wirtschaftsamt aufgebaut wird.

2

Perspektive Detailhandel Innenstadt: Diskussion der Massnahmen

	Massnahmen	Handlungsbedarf, Ergänzungen, Fragen	Priorität hoch/mittel/tief	Umsetzung wie, wer, wann
Innovationsfähigkeit Detailhandel	Kundenorientierung und -bindung stärken - mit ergänzenden Dienstleistungen kooperieren - massgeschneiderten Kundenservice anbieten	Detailhandel aktiv, kein Handlungsbedarf	keine Fragen Nachstellen werden	
	Digitalisierung und Logistik betriebsgerecht nutzen - Gemeinsamen Lieferdienst betreiben - Omni-Channel-Strategie entwickeln →	Detailhandel aktiv, kein Handlungsbedarf oder in Kombination mit "City-Logistik" (siehe)		
	Information, Coaching und Weiterbildung - Kooperation mit Hochschulen verstärken - Weiterbildungen auf veränderte Herausforderungen ausrichten	Detailhandel aktiv, kein Handlungsbedarf		
Strategien für Stadtzentren entwickeln	Lage analysieren Potenziale des Ortszentrums und des stationären Detailhandels untersuchen	Daten auswerten: Auswirkung auf die Innenstadt. Bedarf für weitere Analyse? - 300 Meter Zeit Risiko. (JB ist ein Kompromiss aus Nord)		
	Räumliche Entwicklungsstrategie Bestehende Zentrumsstrukturen weiterentwickeln und stärken	Kein Handlungsbedarf		
	Räumliche Entwicklungsstrategie Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum gewährleisten	Aufenthaltsqualität verbessern, Gewerbe besser einbeziehen → Bsp. Bioskop mit den Schulen		
	Grundeigentümer einbinden - Dialog mit Grundeigentümern führen - Zwischennutzungen ermöglichen	Koordinationsstelle fördern, Dialog mit Grundeigentümern verbessern. Bedarf Anpassung Regulierungen? - Anreize Anreize am Service → Nachfrage		

2

Perspektive Detailhandel Innenstadt: Diskussion der Massnahmen

	Massnahmen	Handlungsbedarf, Ergänzungen, Fragen	Priorität hoch/mittel/tief	Umsetzung wie, wer, wann
Regulatorien anpassen	Gesetzesanpassungen - Bewilligungen für hybride Nutzungen vereinfachen - Regulierungen generell?	Klären: Bedarf Anpassung Vorschriften/Praxis. Experimente/ Pilotprojekte zulassen. - Möglichkeit des Hand rechts haben (Verordnungen) - Völlig sich für auf einbringen		
	Gesetzesanpassungen Öffnungszeiten ermöglichen, die kundenorientiert und unter den Branchen optimiert sind.	Flexibilisierung anstreben.		
Erreichbarkeit gewährleisten	Erreichbarkeit gewährleisten - OV-Erschliessung sicherstellen - Erreichbarkeit mit dem MIV gewährleisten - Fuss-/ Veloverkehr frühzeitig in die Planung integrieren	Positive Anreize zur Förderung des umweltfreundlichen Verkehrs.		
	Parkplatzvorschriften anpassen - Parkplatzregime an Kundenbedürfnissen orientieren - Mehrfachnutzungen von Parkplätzen an zentralen Lagen ermöglichen	Verhandlungsspielraum klären, Pilotversuche zulassen.		
	Wirtschaftsverkehr, City-Logistik Logistik in die strategische Zentrenplanung integrieren	Detailhandel stärker einbeziehen, Verhandlungsspielraum klären, mit Pilotversuchen arbeiten. - Bsp. sieht man Handlungsmuster		
Zusammenarbeit	Zusammenarbeitskultur «Kümmerer» einsetzen, Zusammenarbeit verbessern	Koordinationsstelle für den Austausch zwischen Detailhandel und öffentlicher Hand schaffen.		

