

Flächensicherung ist das A und O der urbanen Logistik

Autor(en): **Heiserholt, Michael / Schneeberger, Paul**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale**

Band (Jahr): - **(2023)**

Heft 3

PDF erstellt am: **30.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1050168>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Flächensicherung ist das A und O der urbanen Logistik

MICHAEL HEISERHOLT

Dipl. Ing. Raum- und Umweltplanung

PAUL SCHNEEBERGER

Dr. phil., MAS Raumplanung ETH
Koordinationsstelle Güterverkehr & Logistik
im Amt für Mobilität des Kantons Zürich

Logistik ist Leben. So treffend diese Gleichung ist, so wenig ist sie grossen Teilen der Bevölkerung und der Politik bewusst. Noch immer assoziieren viele mit dem Transport, dem Umschlag und der Lagerung von Waren Verkehrshindernisse und Lärm. Wenn wir sicherstellen wollen, dass eine zunehmende Bevölkerung und die Wirtschaft vor dem Hintergrund der Siedlungsentwicklung nach innen auch in den nächsten Jahren zuverlässig versorgt werden können, müssen wir die Logistik bewusst gestalten. Ein Schlüssel dafür ist das Management des Güterverkehrs auf der letzten Meile, und hier kommt den Umschlagflächen eine zentrale Rolle zu.

Drei Herausforderungen: Wachstum, Verdichtung, Onlinehandel

Die Synonyme City-Logistik oder urbane Logistik sind mittlerweile in vieler Munde. Sie sind oft eingebettet in eine Wolke von Begriffen, die in Summe eine revolutionäre Zukunft verheissen. Entsprechend ist immer wieder zu klären, was genau darunter zu verstehen ist. Wir halten uns an die Definition, welche die Städtekonferenz Mobilität (SKM) 2019 formuliert hat. Demnach sind unter urbaner Logistik oder City-Logistik sämtliche Massnahmen und Konzepte im städtischen und regionalen Güterverkehr zu verstehen, die diesen effizienter und umweltfreundlicher machen. Dies vor dem Hintergrund von drei Herausforderungen:

— Die Prognosen, die ein anhaltendes Wachstum der Bevölkerung in Aussicht stellen. Der Kanton Zürich geht von einer Zunahme um nicht ganz ein Viertel auf zwei Millionen Menschen im Jahr 2050 aus. Sie lassen eine entsprechende Zunahme der Nachfrage nach Gütern erwarten.

— Die vom Bund vorgegebene und vom Kanton unterstützte Siedlungsentwicklung nach innen. Sie führt dazu, dass freie Flächen im Siedlungsgebiet schwinden und bebaute Parzellen besser ausgenutzt werden; das reduziert Spielräume für den Güterumschlag. Ist dafür lokalräumlich zu wenig Platz, behindert das insbesondere Menschen, die zu Fuss gehen oder Velo fahren.

[ABB. 1] Güterverkehrs- und Logistikkonzept des Kantons Zürich / Stratégie en matière de transport de marchandises et de logistique du canton de Berne / Il piano cantonale zurighese per il trasporto merci e la logistica (Quelle: Kanton Zürich, Amt für Mobilität)



— Der Trend zu mehr Onlinehandel. Er führt zu Veränderungen im Güterverkehr; an die Stelle des Lieferverkehrs von Verteilzentren zu Geschäften und individuellem Einkaufsverkehr dorthin tritt mehr Lieferverkehr von Verteilzentren direkt zu den Endkunden. Lieferwagen sind vermehrt in Wohnquartieren anzutreffen.

Drei Aufgaben für den Kanton: Standortsicherung, Rahmenbedingungen, Dialog

Was aber geht der urbane Güterverkehr die Kantone im Allgemeinen und den Kanton Zürich im Speziellen an? Auch wenn urbane Logistik primär ein Thema für die Städte und Gemeinden ist, hat der Kanton Zürich konkrete Aufgaben auf diesem Gebiet.

Gemäss Planungs- und Baugesetz hat er im Kantonalen Richtplan «Anlagen für den Güterumschlag» festzusetzen, konkret: Flächen für den Güterumschlag von der Schiene auf die Strasse. Das ist wesentlich für die urbane Logistik, weil solche Anlagen in den Stadtlandschaften Dreh- und Angelpunkte oder neudeutsch multimodale Hubs für eine flächeneffiziente und abgasarme Güterversorgung sein können.

Das vom Regierungsrat beschlossene Güterverkehrs- und Logistikkonzept (GVLK) konkretisiert das Engagement des Kantons zugunsten einer sicheren, flächensparenden und klimafreundlichen Versorgung und Entsorgung. Es postuliert, dass der Kanton Anreize und Rahmenbedingungen setzt, um Kooperationen und innovative City-Logistik-Konzepte zu unterstützen. Zudem soll er die rechtlichen Rahmenbedingungen für den Güterverkehr überprüfen und diese im Hinblick auf eine zukunftsfähige Logistik anpassen.

Über diese Tätigkeiten hinaus sieht das GVLK vor, dass der Kanton Zürich einen Dialog mit allen Anspruchsgruppen aus Wirtschaft, Verwaltung, Forschung und Politik im Bereich des Güterverkehrs pflegt. All diese Aufgaben obliegen der neu eingerichteten Koordinationsstelle Güterverkehr und Logistik (KGL) im Amt für Mobilität der Volkswirtschaftsdirektion.

Drei Mythen und was wirklich Sache ist: Zukunftsmusik, Verkehrstreiber, Unökologisch

Voraussetzung für die konstruktive Gestaltung einer zukunftsfähigen urbanen Logistik ist eine nüchterne Analyse, in der die Mythen kritisch hinterfragt werden, die dieses Thema begleiten.

Erstens, die Annahme, bei urbaner Logistik handle es sich um Zukunftsmusik: Sie ist unzutreffend. Güterbahnhöfe waren in Städten während 100 Jahren zentrumsnahe multimodale Hubs. Jüngst hat der Onlinehandel zu einer Trendwende in der Logistikbranche geführt: von der Konzentration auf wenige grosse Verteilzentren an nationalen Verkehrswegen zu einem dichteren Netz von auch kleineren Verteilzentren, insbesondere



[ABB. 2]

[ABB. 2+3] Anlieferungsalltag in urbanen Siedlungen aufgrund fehlender Umschlagflächen / Aperçu du quotidien des livreurs dans les zones urbaines qui manquent d'aires de transbordement / Problemi quotidiani della logistica urbana a causa della carenza di aree di trasbordo (Fotos: Michael Heiserholt)



[ABB. 3]

in den Kernagglomerationen. Ein neues Paketzentrum der Post im Rümlang oder ein geplantes Verteilzentrum der Migros in Regensdorf sind nur zwei Beispiele dafür im Kanton Zürich. Urbane Logistik geschieht bereits, indem die einzelnen Unternehmen ihre Transportketten optimieren.

Zweitens, die Annahme, dass der Lieferverkehr ein grosser Treiber der Verkehrszunahme ist: Tatsächlich erwartet der Bund gemäss seinen Verkehrsprognosen 2050 in den nächsten 30 Jahren mit einem Plus von 58 Prozent bei der Fahrleistung eine überproportionale Zunahme beim Lieferwagenverkehr. Diese dramatische Botschaft wird relativiert, wenn man sie in das gesamte Verkehrsaufkommen einbettet. Gemäss Daten von Verkehrszählstellen auf Korridoren, die für die Auslieferung von Waren in der Agglomeration Zürich relevant sind, machen Lieferwagen dort zwischen 4 und 10 Prozent an der gesamten Fahrzeugmenge aus. Eine Studie der Wirtschaftsuniversität Wien kommt zum Schluss, dass der Lieferverkehr in der österreichischen Hauptstadt lediglich 1.1 Prozent der Fahrzeugmenge generiert; 0.8 Prozent entfallen auf Kurier-, Express- und Paketdienstleistungen und 0.3 Prozent auf den Lebensmitteleinzelhandel. Hinzu kommt, dass der Lieferverkehr wenig Einfluss auf die Verkehrsspitzen hat, da sich Logistiker allein schon im Interesse der Effizienz ihres Geschäfts bemühen, ihre Fahrzeuge nicht dann zirkulieren zu lassen, wenn sich Staus bilden.

Drittens, die Annahme, dass Lieferverkehr nicht ökologisch sein kann: Das trifft nicht zu. Lieferwagenflotten werden elektrifiziert, und der Onlinehandel ist nicht grundsätzlich weniger umweltfreundlich als der stationäre Handel. Im Gegenteil: Gebündelte Lieferungen an die Haustüren sind dann ökologischer, wenn die Wege in den Laden per Auto oder auch mit dem öffentlichen Verkehr zurückgelegt werden. Das zeigt die Studie «Was ist eigentlich nachhaltiger? Der Effekt von stationärem und Online-Handel auf die Nachhaltigkeit im Medikamentenhandel» der Zürcher Hochschule für angewandte Wissenschaften (ZHAW) auf. Einkaufsvarianten, bei denen der Weg ins Ladengeschäft motorisiert zurückgelegt wird, schneiden in der Regel schlechter ab als die Hauszustellungen durch Paketdienstleister. Ökologisch vorteilhaft ist der Einkauf in einem Ladengeschäft dann, wenn der Weg dorthin zu Fuss oder per Velo zurückgelegt wird.

Eine Schlussfolgerung: Flächensicherung ist das A und O

Welche Schlussfolgerungen lassen sich aus diesen Erkenntnissen ziehen? Der Güterverkehr in Städten und Agglomerationen wird zunehmen. Das in unseren Tagen am lautesten problematisierte Segment, der Lieferverkehr auf der letzten Meile, wird aber auch in Zukunft nur einen geringen Anteil am gesamten Verkehrsaufkommen ausmachen. Nichtsdestotrotz sind hier Optionen zur Optimierung zu prüfen, zum Beispiel

durch Kooperationen von Logistikdienstleistern. Um Erkenntnisse zu gewinnen, ob und wie solche Vorhaben praktikabel sind, begleitet der Kanton Zürich das Forschungsprojekt «Smart Urban Multihub Concept» des Instituts für nachhaltige Entwicklung an der ZHAW.

Das A und O für eine zukunftsfähige urbane Logistik ist aber das Sichern von Flächen für den Warenumsatz: Das betrifft den Güterumsatz von der Schiene auf die Strasse, bei Ladengeschäften und auch in Wohnquartieren. Umschlaganlagen zwischen Schiene und Strasse bewahren die dicht besiedelten Gebiete vor Lastwagen- und Sattelschlepperkolonnen. Zu diesem Zweck will der Kanton Zürich weitere solche Anlagen im Kantonalen Richtplan festsetzen. Zudem beabsichtigt er darauf hinzuwirken, dass Städte und Gemeinden auch in ihren Bau- und Zonenordnungen Voraussetzungen für diese Anlagen schaffen. Was die Sicherung von Flächen für den Warenumsatz in den Wohnquartieren angeht, ist der Fächer der Ideen und baurechtlichen sowie strassenverkehrsrechtlichen Möglichkeiten zu öffnen. Zum Beispiel könnten spezifische Haltezonen für den Lieferverkehr eine Option sein, damit sich Velofahrende auf den Veloschnellrouten und kreuz und quer anhaltende Lieferwagen nicht in die Quere kommen. So oder anders: Urbane Logistik oder City-Logistik ist keine Revolution, sondern eine Evolution, die bereits begonnen hat.

WEITERFÜHRENDE INFORMATIONEN

Die Koordinationsstelle Güterverkehr & Logistik (KGL), die der Kanton Zürich Anfang 2023 etabliert hat, begleitet Planungen und engagiert sich für eine zukunftstaugliche Gestaltung des Güterverkehrs. Die KGL ist die Anlauf- und Koordinationsstelle des Kantons Zürich zu Güterverkehrsfragen für Regionen, Gemeinden, Wirtschaft, Forschung und Planende sowie innerhalb der Verwaltung. Sie begleitet Planungen und engagiert sich für eine zukunftstaugliche Gestaltung des Güterverkehrs. Grundlage für ihre Tätigkeit ist das vom Regierungsrat beschlossene Güterverkehrs- und Logistikkonzept (GVLK). Weitere Informationen finden sich unter www.zh.ch/kgi.

LITERATUR

Bundesamt für Raumentwicklung: *Schweizerische Verkehrsperspektiven 2050*, Schlussbericht, 2022.
Bundesamt für Raumentwicklung: *Wirtschaftsverkehr in urbanen Räumen*, Schlussbericht, 2021.
Kanton Zürich, Regierungsrat: *Güterverkehrs- und Logistikkonzept*, 2022.
Kanton Zürich, Baudirektion, Tiefbauamt: *Strassenverkehrszählungen Schlieren Bernerstrasse; Kloten, Flughafenstrasse und Rümlang, Glattalstrasse*, alle 2021.
Kummer, Sebastian et al.: *Citylogistik Wien: Der Einfluss von Paketdienstleistern auf den Gesamtverkehr*, 2019.
Scherrer, Maïke et al.: *Was ist eigentlich nachhaltiger? Der Effekt von stationärem und Online-Handel auf die Nachhaltigkeit im Medikamentenhandel*, o. J.
Städtekonferenz Mobilität: *Städtische Handlungsfelder in der urbanen Logistik*, 2019.

KONTAKT

kgi.afm@vd.zh.ch

RÉSUMÉ

La garantie de l'espace est essentielle pour la logistique urbaine

Sur le plan logistique, trois défis attendent le canton de Zurich. Premièrement, les projections annoncent que la population zurichoise augmentera de près d'un quart d'ici 2050, ce qui laisse présager une hausse de la demande de biens. Deuxièmement, le milieu bâti va se densifier, ce qui réduit la marge de manœuvre pour le transbordement des marchandises. Enfin, troisièmement, le commerce en ligne occupe une place croissante: le trafic de livraison des centres de distribution vers les commerces et le trafic d'achat individuel sont de plus en plus supplantés par le trafic de livraison des centres de distribution vers les clients finaux. Le b.a.-ba d'une logistique urbaine durable consiste donc à préserver des surfaces vouées au transbordement: les installations de transbordement rail-route évitent que des zones densément peuplées soient engorgées de camions. C'est pourquoi le canton de Zurich entend inscrire davantage d'installations de ce type dans le plan directeur cantonal. Les villes et communes doivent par ailleurs également créer des conditions préalables pour ces installations dans leurs règlements sur les constructions et leurs plans de zones. Afin de conserver des surfaces pour le transbordement de marchandises dans les quartiers d'habitation, il convient d'élargir l'éventail d'idées et de possibilités en matière de droit de la construction et de la circulation routière. Par exemple, une option pourrait être de créer des zones d'arrêt réservées au trafic de livraison afin d'éviter que les camions de livraison ne stationnent sur les voies rapides des cyclistes.

RIASSUNTO

La garanzia del terreno è il punto di forza della logistica urbana

In futuro, nel Canton Zurigo la logistica dovrà affrontare tre grandi sfide. Innanzitutto un possibile incremento demografico di quasi il 25% entro il 2050, che farà verosimilmente aumentare la domanda di beni. In secondo luogo lo sviluppo centripeto degli insediamenti, che comporta una riduzione delle superfici libere negli abitati e quindi anche degli spazi per gli operatori della logistica. Infine, la costante crescita del commercio online: al traffico merci dai centri di distribuzione ai negozi e agli spostamenti individuali dei consumatori verso quest'ultimi si sostituisce il traffico dei veicoli di consegna dai centri di distribuzione direttamente ai clienti finali. Garantire spazi per la movimentazione delle merci è quindi fondamentale per il buon funzionamento della logistica urbana. Persuaso che le installazioni per il trasbordo tra ferrovia e strada preservino le aree densamente abitate da lunghe file di autocarri, il Canton Zurigo intende inserirne altre nel piano direttore cantonale. I Comuni, più e meno grandi, dovrebbero inoltre prevedere spazi per queste installazioni anche nei loro ordinamenti edilizi e piani di zona. Per quanto riguarda le superfici di trasbordo nelle zone residenziali, occorre una più ampia gamma di idee e di possibilità a livello di norme edilizie e della circolazione. Per esempio creare specifiche aree di sosta per i veicoli di consegna, in modo da evitare che intralcino la mobilità sulle piste ciclabili.