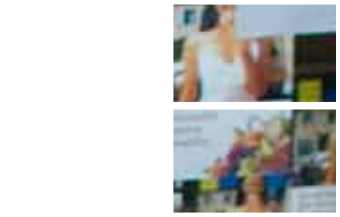
# COLLAGE 2/10

Zeitschrift für Planung, Umwelt und Städtebau
*Périodique d'urbanisme, d'aménagement et d'environnement*
Publikation FSU, KPK/COSAC/COPC



















THEMA

## Güterversorgung und Logistik
## *Trafic marchandises et logistique*

FORUM

## Partizipative Planung im Fricktal – Fricktal-Charta und Regionales Entwicklungskonzept stärken die Wettbewerbsfähigkeit

# Inhalt / *Sommaire*


**NEWS**

**4** Aktuelles aus Planung, Umwelt und Städtebau / *L'actualité de l'urbanisme, de l'aménagement et de l'environnement*

**THEMA**

**7** Handlungsbedarf, Stossrichtungen und Lösungsansätze für eine nachhaltigere Güterversorgung in Schweizer Agglomerationen / *Besoins et pistes de solutions pour un approvisionnement plus durable des agglomérations suisses* (Martin Ruesch)

**11** Logistik und Güterverkehr: Infrastrukturanforderungen und Raumwirkungen / *Logistique et trafic marchandises: exigences en matière d'infrastructures et impacts sur le territoire* (Thorsten Klaas-Wissing)

**14** Raumplanerische Lösungsansätze zur Verbesserung der Güterversorgung in Agglomerationen / *Comment améliorer le trafic marchandises en milieu urbain?* (Philipp Rütsche)

**19** BESTUFS – Praxisleitfaden für den städtischen Güterverkehr / *BESTUFS – Guide de bonnes pratiques pour le transport de marchandises en ville* (Michael Liebi)

**20** Die Logistik der Migros Zürich im Stadtgebiet – ein Bericht aus der Praxis / *La stratégie de Migros Zurich en matière de logistique en milieu urbain* (Peter Geiger)

**22** Pünktlich in einem zeitkritischen Markt (Michael Jutzi)

**FORUM**

**24** Partizipative Planung im Fricktal – Fricktal-Charta und Regionales Entwicklungskonzept stärken die Wettbewerbsfähigkeit (Patricia Wenk, Hans Rudolf Arm)

**FSU INFO**

**28** Verbandsnachrichten / *Informations de la fédération / Informazioni della federazione*

**AGENDA**

**31** Terminkalender / *Calendrier*





**IMPRESSUM**

**COLLAGE**
Zeitschrift für Planung, Umwelt und Städtebau (erscheint 6 mal pro Jahr) /
*Périodique d'urbanisme, d'aménagement et d'environnement (paraît 6 fois par année)*

**Herausgeber / *Edité par***
FSU *(Fédération suisse des urbanistes /* Fachverband der Schweizer Raumplanerinnen und Raumplaner */ Federazione svizzera degli urbanisti / Federaziun Svizra d'Urbanists)*; Organ der Kantonsplanerkonferenz (KPK) */ Organe de la Conférence suisse des aménagistes cantonaux (COSAC)*

**Redaktion / *Rédaction***
Zentralkomitee */ Comité central:* Léo Biétry, Dominik Frei, Andreas Gerber, Cathérine Karsky, Henri Leuzinger, Michael Liebi, Barbara Wittmer, Nicole Wirz; Westschweizer Komitee */ Comité romand:* Léo Biétry, Cédric Cottier, Regina Gilgen Thétaz, Pierre Meylan, Jean-Daniel Rickli, Stéphane Thiébaud, Marianne Thomann, Urs Zuppinger; Redaktion News */ Rédaction News:* Lea Guidon

**Kontakt und Inserate / *Contact et annonces***
COLLAGE, c/o Henri Leuzinger, Postfach 358, 4310 Rheinfelden 1, Tel. 061 831 70 05, henri.leuzinger@bluewin.ch
Verlangen Sie unsere Inserattarife und Termine / *Demandez nos tarifs d'annonces et nos échéances*

**Redaktionsschluss / *Délai de rédaction***
COLLAGE 4/10: 17.06.10
COLLAGE 5/10: 17.08.10

**Abonnemente / *Abonnements***
Mitglieder FSU: im Mitgliederbeitrag enthalten / *Membres FSU: inclus dans le montant de la cotisation*

Einzelabonnemente Schweiz/Europa pro Jahr (inkl. Porto) / *Abonnements individuels Suisse/ Europe, par année (y.c. frais de port)*
CHF 85.00/€ 64,00

Kollektivabonnemente Schweiz pro Jahr (inkl. Porto) / *Abonnements collectifs Suisse, par année (y.c. frais de port)*
›5 Ex.: CHF 75.00
›20 Ex.: CHF 69.00
Kollektivabos Europa auf Anfrage / *Abonnements collectifs Europe sur demande*

Einzelhefte Schweiz/Europa (exkl. Porto) / *Exemplaires séparés Suisse/Europe (frais de port non compris)*
1 Ex.: CHF 16.00/€ 10,50
2–6 Ex.: CHF 14.50/€ 9,50
7–11 Ex.: CHF 12.50/€ 8,50
›12 Ex.: CHF 9.50/€ 6,50

**Produktion / *Production***
Konzept, Gestaltung / *Graphisme, mise en pages:* Hahn und Zimmermann, Bern (www.von-b-und-c.net)
Druck / *Impression*: Stämpfli Publikationen AG, Bern (http://publikationen.staempfli.com)



**Hinweise / *Avertissements***
Für unverlangt eingereichtes Text- und Bildmaterial wird keine Haftung übernommen. Artikel, Informationen sowie dem Heft beigelegte Prospekte, Initiativen und dergleichen können von der Meinung des FSU abweichen. Nachdruck nur mit Zustimmung der Autoren und Quellenangabe gestattet. Alle Text- und Bildrechte bleiben vorbehalten. */ La rédaction dispose librement des textes et images envoyés spontanément. Les articles et informations publiés dans la revue ainsi que les encarts (prospectus, initiatives, etc.) ne reflètent pas forcément la position de la FSU. Toute reproduction requiert l'autorisation de l'auteur et la mention de la source. Tous les droits sont réservés.*



**Titelblatt / *Couverture***
Markthalle Zürich – Handels- und Umladezentrum für Gemüse und Früchte (Foto: H. Leuzinger, Rheinfelden)

# Editorial



Henri Leuzinger



Michael Liebi

## Güterversorgung und Logistik

Raumplanung und Verkehrsplanung sind die beiden Kernthemen unseres Metiers. Damit decken wir die zentralen Problembereiche ab. Doch wer genauer hinschaut, wundert sich: Weder Raum- noch Verkehrsplanung kümmern sich wirklich um Güterversorgung und Logistik in unserem Land. Das hat fatale Folgen, nicht nur in den Agglomerationen: Viele Frachten kommen nicht mehr rechtzeitig an – und dies ausgerechnet in einem Zeitalter, in dem sich die Produktionsprozesse überall enorm beschleunigt haben, neuhochdeutsch «just in time». Auch die Kundschaft stellt hohe Ansprüche: Was heute per Internet bestellt wurde, hat gefälligst morgen im Briefkasten zu stecken. Und wenn Aktionsware am Vormittag ausgeht, soll der Nachschub um 14 Uhr wieder im Regal liegen.

Doch wie dies bei ständig steigenden Verkehrsvolumina auf Strasse und Schiene konkret ablaufen soll, das kümmerte in unserer Branche bis heute nur wenige. Einer davon ist Martin Ruesch, Rapp Trans AG, Zürich. Er hat innerhalb des NFP 54 in seinem Projekt «Nachhaltige Güterversorgung und -transporte in Agglomerationen» Aufsehen erregende Befunde präsentiert. Sein Einstiegsartikel umreisst die Problematik in ihrer ganzen Breite und Brisanz. Wissenschaftlich befasst sich der Lehrstuhl für Logistikmanagement an der Universität St.Gallen mit der Thematik. Dessen Vize-Direktor Dr. Thorsten Klaas-Wissing geht grundsätzlich den raumrelevanten Aspekten der Güterversorgung nach. Dass trotz verbreiteter Ignoranz auch schon einige konkrete Lösungen verwirklicht wurden, können sodann Martin Ruesch und Philipp Rütsche, IRL ETHZ, belegen.

Auf europäischer Ebene befasst sich ein hochkarätiges Team von Spezialisten schon länger mit der Thematik. Unter dem Kürzel «BESTUFS Best Urban Freight Solutions» publizierten sie einen Praxisleitfaden, der zeigt, wie es geht. Unmittelbar betroffen sind bei uns die Grossverteiler. Stellvertretend für die Branche zeigt Peter Geiger, Leiter Logistik Transport der Genossenschaft Migros Zürich, welche Probleme sein Unternehmen zu bewältigen hat. Und schliesslich stellt sich im Interview Thomas Jeiziner, DHL Express (Switzerland) Ltd den Fragen der COLLAGE.

Gerne hätten wir auch die Bahn zu Wort kommen lassen, doch SBB Cargo mochte aktuell nicht Stellung nehmen. Wir werden zu einem späteren Zeitpunkt darauf zurück kommen, wünschen unserer Leserschaft mit dem aktuellen Heft indessen schon viel Gewinn.

## *Trafic marchandises et logistique*

*Aménagement du territoire et planification des transports sont les deux thèmes centraux de notre métier. Pourtant, ni l'un ni l'autre ne se préoccupent véritablement, dans notre pays, du trafic marchandises et des enjeux de logistique. Or cette surprenante lacune a des conséquences fâcheuses, et pas seulement dans les agglomérations. Les retards de livraison se multiplient, alors même que la production bat au rythme du «juste à temps» et que les exigences de la clientèle augmentent: ce que l'on commande tel jour par Internet, on l'attend le lendemain dans sa boîte aux lettres, tandis qu'un article vendu en action le matin doit avoir été remplacé par une nouveauté l'après-midi.*

*Parmi les rares personnes qui, dans notre domaine, s'intéressent aux solutions concrètes à développer, figure Martin Ruesch, de la société zurichoise Rapp Trans AG, dont le projet «Plus de durabilité pour les transports urbains de marchandises» a fait parler de lui, et dont l'article de cadrage expose la problématique dans toute son acuité. Thorsten Klaas-Wissing, vice-directeur de la chaire de gestion logistique de l'Université de St-Gall, se penche ensuite sur les effets du trafic marchandises sur le territoire. Dans un troisième article, Martin Ruesch et Philipp Rütsche, de l'institut IRL de l'EPFZ, présentent quelques-unes des solutions concrètes qui ont, malgré tout, déjà été mises en œuvre.*

*Au niveau européen, une équipe de spécialistes de haut niveau a publié, sous l'abréviation «BESTUFS» (Best Urban Freight Solutions), un guide de bonnes pratiques dont on s'inspirera avec profit. Dans notre pays, les grands distributeurs sont, bien sûr, directement concernés. Peter Geiger, directeur du département Logistique et transport de la coopérative Migros Zurich, explique les problèmes que doit gérer l'entreprise. Enfin, Thomas Jeiziner, de la société DHL Express (Switzerland) Ltd, répond à nos questions.*

*Nous aurions bien voulu connaître aussi la position de CFF Cargo, mais l'entreprise n'a pas souhaité s'exprimer pour l'instant. Nous y reviendrons ultérieurement. Dans l'immédiat, nous souhaitons à toutes et tous une enrichissante lecture.*

**Avant-première COLLAGE 3/10** «Aménagement du territoire et conjoncture économique» Les crises économiques ont des conséquences sur l'aménagement du territoire. Quelles sont les spécificités de la crise actuelle et en quoi diffère-t-elle de celle des années 1990? Le numéro 3/10 confrontera différents regards (privés, publics, académiques) en mettant en évidence ce qui amène les milieux concernés (immobiliers, entreprises, planificateurs) à développer des stratégies particulières.

NEWS

# Aktuelles aus Planung, Umwelt und Städtebau / *L'actualité de l'urbanisme, de l'aménagement et de l'environnement*

VERANSTALTUNG

**Feierabendgespräche 2010: Naturgefahren – Eine gesellschaftliche Herausforderung**

Von der Risikoerfassung zur Risikoverminderung: Ein Erfahrungsbericht. In den vergangenen Jahren sind enorme Anstrengungen zur einheitlichen Erfassung und räumlichen Darstellung von Naturgefahren unternommen worden. Um bestehende Risiken vermindern zu können werden Gefahrenkarten erarbeitet, welche mit raumplanerischen Instrumenten und/oder technischen Projekten umzusetzen sind. Wo aber liegen die Grenzen der Risikoerfassung und der raumplanerischen Instrumente?

Datum: 28.04.2010
Zeit: 17.00–19.00 Uhr
Ort: St. Gallen, Vortragssaal Hauptbahnhof
Informationen: RPG NO Raumplanungsgruppe Nordostschweiz, St. Gallen
Tel. 071 222 43 43, info@rpg-no.ch
www.rpg-no.ch/cms/index.php?id=8

VERANSTALTUNG

**Glow – Die Netzwerkstadt im Glattal Urbane Prozesse in der Agglomeration**

Inhalt und Ziele: Die Stadt Zürich entsteht neu. Ihre zentrale Funktion als Wirtschafts-, Wissens- und Innovationsstandort verlangt, über ihre Grenzen hinaus zu wachsen. Besonders der Wohnraum in der City wird knapp und beansprucht die letzten Bodenreserven im Umfeld. Ehemals periphere Gemeinden werden zur Agglomeration. In der Region Zürich gibt es zwei bedeutende neue Stadtbildungen: das Limmattal und das Glattal. Das letztere umfasst die Gemeinden Bassersdorf, Dietlikon, Kloten, Opfikon-Glattbrugg, Rümlang, Wallisellen und Wangen-Brüttisellen. Sie wollen selbstständig bleiben, ihre Identität bewahren, aber zugleich zusammenwirken. Sie haben GLOW gegründet, eine Netzwerk-Stadt. Die Exkursion zeigt die architektonischen und sozialen Kennzeichen dieser neuen Entwicklungen. Was macht die Urbanisierung in der Agglomeration aus? Zusammen mit Gemeindevertretern werden Einsichten ausgetauscht, wie die lokale Gesellschaft im spannungsreichen Umfeld zwischen Mobilität, urbanem Lebensstil und dem Bedürfnis nach Identität lebt.

Ablauf der Veranstaltung:
— 9 Uhr Treffpunkt Zürich HB, kommentierte Fahrt mit der Glattalbahn zum Flughafen Zürich
— Mobilität ist Identität – Die soziale Bedeutung von Verkehr, Stationen und Bahnhöfen in Entwicklungsgebieten
— Der schlafende Tiger – Architektonische Tendenzen am Flughafen Zürich
— Das Neue hat Geschichte – Kommentierter Spaziergang durch die 50er-Jahre ins Stadthaus Opfikon
— Zürich entsteht neu – von den Rändern her – Experten, Vertreter von Gemeinden der GLOW-Stadt berichten und antworten auf Fragen
— Nach der Bauphase beginnt die Lebensphase – Erste Erfahrungen im Opfikerpark und Wünsche für die Zukunft
— Ausblick – Welche Bilder bleiben? Was bedeutet der Tag für die eigene Praxis?
— Apéro, 18 Uhr Ende des Programms an der Tramhaltestelle Fernsehstudio

Leitung: Anita Grams, Architektin ETH und Raumplanerin ETH, Prof. BFH–AHB, Dr. H. P. Meier-Dallach, Soziologe Institut cultur prospectiv, Zürich; Kosten: CHF 250.– pro Pers. inkl. Verpflegung
Anmeldeschluss: 23.04.2010

Datum: 28.04.2010
Ort: Zürich HB
Informationen: Sekretariat Weiterbildung Burgdorf; Tel. 034 426 41 03, wb_bu.ahb@bfh.ch

MANIFESTATION

**Des parcs publics pour demain: Développer les espaces verts communaux**

Les espaces verts des communes et villes sont sous pression: les nombreuses exigences de la population et les contraintes économiques les malmènent. Lorsque les budgets communaux diminuent, la conservation et le développement des jardins publics nécessitent des stratégies offensives. Les relations publiques et le lobbying deviennent les outils du responsable des parcs et promenades. La collaboration de différents services pour une réalisation commune d'actions et de mesures demande des méthodes innovatrices.

Le colloque traitera également les aspects pratiques de ces tâches et des exemples d'une gestion ciblée des aménagements et de leur entretien différencié compléteront le programme. Une conférence sera consacrée aux besoins en formation continue pour atteindre ces objectifs, et une autre parlera des jardins historiques classés qui nécessitent un programme de revalorisation spécifique.

En conclusion nous vous proposerons une visite guidée de trois parcs biennois, le Stadtpark, le Strandboden et le Kristallpark.

Frais d'inscription: CHF 180.– pour les membres de l'USSP et de la FSAP, CHF 280.– pour les non-membres. Une traduction simultanée allemand/français est prévue pour tous les conférenciers. Les frais d'inscription couvrent les pauses café et le repas de midi.

Date: 29.04.2010
Lieu: Palais des Congrès, Bienne
Informations: Bureau USSP, Tél. 044 771 68 34
vssg@bluewin.ch, www.vssg.ch/formation

VERANSTALTUNG

**Forum «Nachhaltige Mobilität in Freizeit und Tourismus»: Mit innovativen Lösungen zu ökonomischem Mehrwert**

Freizeit und Tourismus sind in der Schweiz nach wie vor wachsende Märkte und nehmen in unserer Gesellschaft einen wichtigen Stellenwert ein. Mit dem steigenden Volumen wächst allerdings auch das Verkehrsaufkommen. Denn Freizeit ist stark mit Autofahren gekoppelt.

Gesucht sind innovative Lösungen und Kooperationen, die das unausgeschöpfte Potential an kombinierter, öffentlicher und sanfter Mobilität ausnutzen und einen Mehrwert für die Region generieren.

Am Forum vereinen sich schweizerische Leistungsträger aus Verkehr und Mobilität mit Akteuren aus Freizeit und Tourismus, suchen nach innovativen Lösungen für einen nachhaltigeren Freizeitverkehr in Agglomerationen sowie im Tourismus und bilden Kooperationen.

Ziele: Die Teilnehmenden verstehen die Rahmenbedingungen und Stossrichtungen der neuen Strategie Freizeitverkehr des ARE und erkennen ihre Chancen und Handlungsmöglichkeiten, lernen aus Best-Practice-Beispielen, besprechen mögliche Lösungsansätze zur Optimierung ihrer Angebote und kennen mögliche Partner für eine zukünftige Zusammenarbeit.

Wirkungsziel und Nutzen: Durch einfache Anreizsysteme, attraktive Angebotsgestaltung, kombinierte Verkehrslösungen und regionale Kooperationen verlagert sich der Modalsplit im Freizeitverkehr weg vom motorisierten Individualverkehr Richtung öffentlicher und langsamer Verkehr und die Verkehrsbelastung an den Wochenenden wird entschärft.

Dadurch entsteht sowohl für die Leistungsträger aus Verkehr, öffentlicher Hand wie auch aus der Freizeit ein Nutzen: bessere Bekanntheit als nachhaltige Region, Förderung regionaler Produkte, nachhaltiges Image, bessere Auslastung der Fahrzeuge/Linien, höhere Frequenzen, erhöhte Lebens- und Aufenthaltsqualität, geringeres Verkehrsaufkommen (MIV), bessere Luftqualität sowie geringerer Bedarf an Parkplätzen.

Zielpublikum: Sowohl Akteure aus Mobilität und Verkehr wie auch aus Freizeit und Tourismus sind auf allen Ebenen gefordert, auf die heutigen Mobilitätsbedürfnisse zu agieren und entsprechende Angebote zu generieren.

Datum: 30.04.2010
Zeit: 9.15–17.15 Uhr
Ort: Bahnhof Restauration Luzern (im HB)
Informationen: sanu | bildung für nachhaltige entwicklung; Marc Münster, Projektleiter, mmuenster@sanu.ch; Simone Dietrich, Projektassistentin, sdietrich@sanu.ch

VERANSTALTUNG

**Blicklandschaften – LandscapeVideo**

Das Projekt «Blicklandschaften» der Professur für Landschaftsarchitektur von Christophe Girot präsentiert Ergebnisse aus Lehre und Forschung im Bereich LandscapeVideo zur Wahrnehmung und Darstellung der zeitgenössischen urbanen Landschaften. Am 14. Mai 2010 startet die zweiwöchige Ausstellung auf der Polyterrasse der ETH mit Einführungsreferat und Vernissage zur Publikation «Blicklandschaften. Landschaft in Bewegung». Gleichzeitig findet die internationale Tagung «Blicklandschaften. LandscapeVideo Conference» statt. Hier diskutieren internationale Expertinnen und Experten der visuellen Forschung in der Landschaftsarchitektur die methodischen Ansätze der Landschaftsanalyse und des Landschaftsdesigns mit Video. Das Ziel der Tagung ist die transdisziplinäre Vernetzung, um die spezifischen Fortschritte des Mediums in der Landschaftsarchitektur zu erörtern und zu bewerten und zukünftige Prioritäten in der Forschung zu setzen.

Tagung: 13.–15.05.2010
Vernissage: 14.05.2010
Ausstellung: 15.–28.05.2010
Ort: ETH Zürich
Informationen: www.landscapevideo.net

VERANSTALTUNG

**Lueg is Land: Ein Anwalt der Landschaft und ein Städtebauer im Diskurs**

Die Fahrradtour führt uns quer durch Kirchlindach's 825-jährige Kulturgeschichte. In diesem Agglomerationsgürtel von Bern lassen sich landschaftliche Veränderungen optimal beobachten. Neues steht neben Altem, Siedlung und Landschaft greifen fragmentarisch immer wieder ineinander. In einem forstwirtschaftlich genutzten Mischwald liegt ein einsames Moor, stattliche Bauernhäuser verschmelzen mit neuzeitlichen Wohnsiedlungen, alte Bäume markieren einen längst vergessenen Kirchweg durch die weite Flur, nebenan produziert ein Biobauer in modernen Hallen seine Produkte. Jedes dieser Fragmente hat eine eigene unverwechselbare Gestalt. Wir beschreiben ihre ästhetischen Werte und untersuchen ihre Auswirkungen auf das gesamte Landschaftsbild. Ein gemeinsamer Imbiss in der Siedlung Halen ermöglicht, das Gesehene zu reflektieren.

Zielpublikum: Architekten, Landschaftsarchitektinnen, Planer, Planungsbehörden und weitere Interessierte.
Anmeldeschluss: 14.05.2010
Preis: CHF 120.– inklusive Imbiss
Leitung: Urs Heimberg, Prof. für Raumplanung und Städtebau, Raimund Rodewald, Biologe, Geschäftsleiter Stiftung Landschaftsschutz Schweiz; Mitnehmen: Gutes Fahrrad (Feld- und Waldwege), Helm (einfache Velotour, max. 20 km, wenig Steigung)

Datum: 28.05.2010
Zeit: 9.00–17.00 Uhr
Ort: Bahnhofsplatz Bern
Informationen: Sekretariat Weiterbildung Burgdorf; Tel. 034 426 41 03, wb_bu.ahb@bfh.ch

VERANSTALTUNG

**Fuss- und Veloverkehr: Nur was gezählt wird, zählt**

Quantitativ und qualitativ geeignete Datengrundlagen sind die Basis für Infrastrukturprojekte sowie für die Evaluation und Umsetzung von Fördermassnahmen aller Art. Noch immer bestehen kaum Zahlen zu Frequenzen und Aufenthalt auf Strassen, Wegen und Plätzen von Personen, die zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs sind. Bei der Lancierung von Projekten zeigt sich immer wieder die Schwierigkeit, dass geeignete Datengrundlagen fehlen. Der Anteil und die Bedeutung des Fuss- und Veloverkehrs werden oft nur abgeschätzt und meistens auch unterschätzt. Für die Argumentation und die bessere Wahrnehmung des Fuss- und Veloverkehrs in der Politik und der Öffentlichkeit sind messbare Grundlagen erforderlich, denn es zählt nur, was gezählt wird.

In den letzten Jahren sind an verschiedenen Orten Erhebungen durchgeführt worden. Dabei konnten wertvolle Erkenntnisse über Methodik, Genauigkeit und Aussagekraft ermittelt werden. Neue Erhebungskonzepte sind in Vorbereitung. Die Tagung zeigt den Stand der Entwicklung und der Erfahrungen auf und liefert wertvolle Hinweise für die Konzipierung von künftigen Erhebungen.

Tagungsgebühr CHF 180.– inkl. SVI-Forschungbericht 503/2001 Erhebung des Fuss- und Veloverkehrs; Anmeldeschluss: 24.05.2010

Datum: 08.06.2010
Zeit: 9.00–16.00 Uhr (anschliessend Apéro)
Ort: HSR Hochschule für Technik Rapperswil, Gebäude 4, Aula
Informationen: kbaettig@hsr.ch
Tel. 055 222 49 41
www.hsr.ch/langsamverkehr

NACHRICHTEN

**Sonderpräsentation muba 2010: Tag der Frau zum Thema Raumplanung**




Am 6. Februar 2010 fand im Congress Center in Basel der Tag der Frau statt. Der Anlass war dem Thema «Raumplanung» gewidmet.

Die Delegierten der 23 Trägerorganisationen und der Vorstand des Trägervereins haben zum 36. Tag der Frau eingeladen. Es kamen rund 220 Personen, darunter auch Persönlichkeiten aus Politik und Wirtschaft, um das Referat von Frau Dr. Maria Lezzi und die anschliessende Podiumsdiskussion zum Thema Raumplanung zu hören.

Die Präsidentin des Trägervereins, Josy Nussbaumer, begrüsste die Teilnehmenden herzlich. Darunter besonders Frau Regierungsrätin Dr. Sabine Pegoraro, Baselland, Herrn Regierungsrat Klaus Fischer, Solothurn, Frau Bürgerratspräsidentin Sonja Kaiser, Basel, die Nationalrätinnen Silvia Schenker und Anita Lachenmeier, Ständerat Claude Janiak, Dr. A. Burckhardt sowie das Ehrenmitglied des Trägervereins, Marie-Mathilde Freuler. Herr Chris Eichenberger, Leiter MUBA überbrachte die Grüsse der Messe Basel, die sich ausdrücklich zum Tag der Frau bekennt und diesen als Hauptsponsorin unterstützt. Herr Regierungsrat Dr. Hans-Peter Wessels überbrachte die Grüsse des Kantons Basel-Stadt.

Eindrücklich zeigte Dr. Maria Lezzi in ihrem Referat auf, dass Raumplanung alle betrifft: Jede Sekunde wird in der Schweiz 1 $m^2$ Land für Siedlungszwecke verbraucht, in etwa 300 Jahren wird die Schweiz vollständig verbaut sein. Gleichzeitig stehen wir vor grossen Herausforderungen: Bevölkerungsentwicklung, Flächenverbrauch, Infrastruktur, europäische und globale Integration und Klimaschutz. Wir müssen uns fragen: Wie wollen wir leben?

Ina Held moderierte das anschliessende Podiumsgespräch mit Frau Dr. Maria Lezzi, Direktorin des Bundesamtes für Raumentwicklung ARE, Frau Barbara Alder, Historikerin und Museologin, Theres Wernli, Stadteilsekretärin Kleinbasel, Dr. Ingrid Duplain, Präsidentin metrobasel und Felix Knobel, Architekt SIA/ETH.

Raumplanung findet in der Schweiz in demokratischen Prozessen statt, in denen sich alle Interessierte einbringen können: als Einzelperson, beispielsweise als Frau mit oder ohne Kinder, als Verband oder als wirtschaftliche Interessengruppe. Raumplanerischen Anliegen wirken oftmals auf den ersten Blick abstrakt und Zusammenhänge sind nicht offenkundig. Es braucht dafür ein ganzheitliches, nachhaltiges Denken, was gerade eine Schlüsselqualifikation der Frauen ist. Die Entscheidungsgremien sind noch vorwiegend durch Männer besetzt. Der Anteil der weiblichen Architekturstudentinnen hat sich in den letzten Jahren stark erhöht, sodass hoffentlich künftig mehr fachkundige Frauen Eingang in die Entscheidungsgremien finden und die Diskussion mit dem weiblichen Blickwinkel führen und bereichern können.

Die Gesellschaft braucht Raum für verschiedene Lebensbedürfnisse und neue Rollenverständnisse, dabei muss die Lebensqualität im Vordergrund stehen. Bei der Planung müssen Freiräume zugelassen werden, die es den Bewohnerinnen und Bewohnern erlauben, diese weiterzuentwickeln, um den vielseitigen Bedürfnissen gerechter zu werden.

Abschliessend fassten die Podiumsteilnehmerinnen und Podiumsteilnehmer ihre Anliegen wie folgt zusammen:

— Theres Wernli wünscht, dass der städtische Raum für Frauen und insbesondere für Mädchen sicherer wird.
— Felix Knobel plädiert für eine visionäre Architektur und nennt beispielhaft die bekannte Architektin Zaza Hadid.
— Dr. Ingrid Duplain hofft, dass Basel weiterhin eine lebendige und kulturelle Stadt bleibt, die vor allem vom Engagement ihrer Bewohnerinnen und Bewohner getragen wird.
— Barbara Alder betont, dass das gesellschaftliche Zusammenleben mit verschiedenen Lebensformen immer ein Kompromiss ist.
— Dr. Maria Lezzi erinnert, dass Heimatbewusstsein und Identifikation wesentliche Wohlfühlfaktoren sind und ermuntert alle, insbesondere Frauen, an politischen Prozessen teilzunehmen.

Anschliessend wurde im traditionellen Marktplatz der Unternehmerinnen flaniert und während Apéro und Stehlunch fand wie üblich ein reger Gedankenaustausch statt. Der nächste Anlass findet am 5. Februar 2011 wieder am gleichen Ort statt und ist dem Thema «Netzwerke» gewidmet.

Informationen: Georgia Bross (Autorin), Medienbeauftragte; www.tag-der-frau.ch

AUSBILDUNG

## Lust auf Raumplanung: Eine Einführung in die Raumplanung

Die zweiwöchige Veranstaltung «Lust auf Raumplanung» soll den Teilnehmenden die Tätigkeiten des Berufs Raumplaner/Raumplanerin näher bringen und die wichtigsten Fertigkeiten und Kenntnisse vermitteln.

Angesprochen werden vor allem Personen aus nicht zum Studium direkt zugelassenen Berufsabschlüssen (mit Berufsmatura) oder solche mit gymnasialer Matura, die beabsichtigen, Wissen in Raumplanung zu erwerben, um später ein Hochschulstudium in diesem Bereich aufzunehmen. Viele Büros und Ämter erwarten, dass Praktikanten und Praktikantinnen schon gewisse Vorkenntnisse und praktische Fähigkeiten mitbringen. Durch die vermittelten Kenntnisse soll «Lust auf Raumplanung» den Entscheid für eine Praktikumsstelle erleichtern.

«Lust auf Raumplanung» findet in den zwei Wochen vom 30. August bis zum 10. September 2010 in den Schulungsräumen der HSR statt. In der ersten Woche vermitteln Dozierende der HSR theoretische Grundkenntnisse der Raumplanung sowie der wichtigsten EDV-Anwendungen. Die zweite Woche wird von externen Fachleuten aus öffentlichen Ämtern und privaten Planungsbüros betreut und besteht aus praxisnahen Übungen, sowie dem Besuch von Büros bzw. Ämtern.

Die HSR rechnet diese zwei Wochen an die geforderte Praxiszeit an. Anmeldung: sobald als möglich, spätestens bis 2. August 2010.

Datum: 30.08.–10.09.2010
Ort: HSR Hochschule für Technik Rapperswil
Informationen: www.hsr.ch/Vorkenntnisse.1899.0.html

PUBLIKATIONEN

## zone*imaginaire: Zwischennutzungen in Industriearealen




Weltweit werden ehemalige Industrieareale mit neuen, nicht definitiven Nutzungen – sogenannten Zwischennutzungen – belegt. Sie beleben die Areale und füllen mit ihren vielfältigen Aktivitäten die Räume. Das Projekt zone*imaginaire hat Dutzende solcher Areale in der Schweiz und im Ausland zum Thema gemacht und in sieben ehemaligen Industriearealen in Aarau, Winterthur und Zürich eingehende Untersuchungen durchgeführt. Es darf von einem Pionierwerk gesprochen werden, da es europaweit erstmals systematisch die Aktivitäten in zwischengenutzten Arealen, deren Wert und Bedeutung, empirisch untersucht. Die Areale haben sich als spannende und innovative Gebiete erwiesen, als «Espaces de l'Imaginaire», wo vieles möglich ist.

zone*imaginaire zeigt auch Wege auf, wie mit den Arealen planerisch verfahren werden kann: einerseits mit den Zwischennutzungen selber, andererseits mit Umnutzungsprozessen oder gar Modellen, die den Verbleib bisheriger Aktivitäten ermöglichen. Selbst ein Zwischennutzungsprojekt mit mobilen Immobilien, welches aus zone*imaginaire hervorgegangen ist, wird beschrieben. Dazu kommen Fotoportraits und Interviews mit Zwischennutzenden, Investoren sowie StadtpräsidentInnen. Ein umfangreicher «Werkzeugkasten» am Ende des Buches liefert konkrete Instrumente und Anleitungen für die beteiligten Akteure. Zielpublikum: Fachleute aus Wirtschaft, Politik, Kultur und Raumplanung, Behörden, Arealeigentümer, Investoren und Zwischennutzende

AutorInnen: Marc Angst, Philipp Klaus, Tabea Michaelis, Rosmarie Müller, Stephan Müller, Richard Wolff (Hrsg.)
1. Auflage 2009, 220 Seiten
Format: 20×26.5 cm, englisch broschiert; zahlreiche Fotos und Grafiken, durchgehend farbig, mit zusätzlicher Broschüre zu Zwischennutzungen (16 Seiten): CHF 58.–
ISBN 978-3-7281-3277-2

PUBLIKATIONEN

## Der urbane Code Chinas




Bei der Lektüre chinesischer Städte, wie sie dieser Band vornimmt, geht es nicht in erster Linie um Beijing, Shanghai, Xi an, Shenzhen und andere bekannte Adressen, sondern vielmehr um das Chinesische an der chinesischen Stadt, um jene Merkmale, die alle chinesischen Städte mehr oder weniger aufweisen, um deren Kern, um ihre Syntax, kurz: ihren Code.

Erst die Entschlüsselung dieses Gemeinsamen öffnet den Blick auf ihre innere Struktur und lässt uns die Vielfalt der empirischen Eindrücke gewichten und sinnvoll ordnen. Eine solche Stadtlektüre liefert die Bausteine des Codes der chinesischen Stadt: den Dualismus von offenem und abgeschlossenem Raum, der die Grundstruktur der chinesischen Stadt nachdrücklich bestimmt; die eindeutige Bevorzugung des privaten oder gemeinschaftsbezogenen gegenüber dem öffentlichen und gesellschaftlichen Raum; sowie die selbstverständliche Praxis, Wohnsiedlungen als exklusive, abgeschlossene Räume zu deuten und zu gestalten und vieles andere mehr.

Mit diesem Code vermag der Autor dann auch neue, von europäischen Architekten geplante Stadtgründungen in China zu lesen. Der urbane Code Chinas verhilft dem Leser so auch zu Einsichten in die boomende Stadtentwicklung Chinas.

Autor: Dieter Hassenpflug
Birkhäuser Verlag, 2008, 211 Seiten
mit 82 Farbabbildungen
ISBN-13: 9783764388065
ISBN-10: 3764388064

THEMA

# Handlungsbedarf, Stossrichtungen und Lösungsansätze für eine nachhaltigere Güterversorgung in Schweizer Agglomerationen

**MARTIN RUESCH**
Dipl. Bau-Ing. ETH / SIA / SVI
Martin Ruesch ist Mitglied der Geschäftsleitung und Partner des Schweizer Verkehrs- und Transportberatungsunternehmens Rapp Trans AG. Er ist Projektleiter des NFP54-Projektes «Nachhaltige Güterversorgung und -transporte in Agglomerationen».

**Die Schweizerischen Agglomerationen entwickeln sich mehr und mehr in dienstleistungsorientierte Konsumregionen. Der mit Liefer- und Lastwagen abgewickelte Güterverkehr nimmt markant zu. Dessen Luft- und Lärmbelastung sowie steigende Unfallzahlen beeinträchtigen die urbane Lebensqualität. Gleichzeitig fehlt dem Güterverkehr der Raum, um die Versorgung der urbanen Räume zu garantieren. Zudem beeinträchtigen die zunehmenden Stausituationen die Zuverlässigkeit und Kosten der Transporte und schmälern die Standortgunst für Unternehmen. Neue Strategien und Massnahmen sind notwendig damit eine nachhaltigere Güterversorgung der Agglomerationen erreicht werden kann. Der Güterverkehr muss in der Raum- und Verkehrsplanung stärker berücksichtigt werden. Für eine erfolgreiche Umsetzung sind die massgebenden Erfolgsfaktoren zu beachten. Der Beitrag stützt sich auf Ergebnisse des Projektes «Nachhaltige Güterversorgung und -transporte in Agglomerationen», welches im Rahmen des Nationalen Forschungsprogrammes 54 durchgeführt wurde (siehe Seite 10).**

## Trend zu dienstleistungsorientierten Konsumregionen

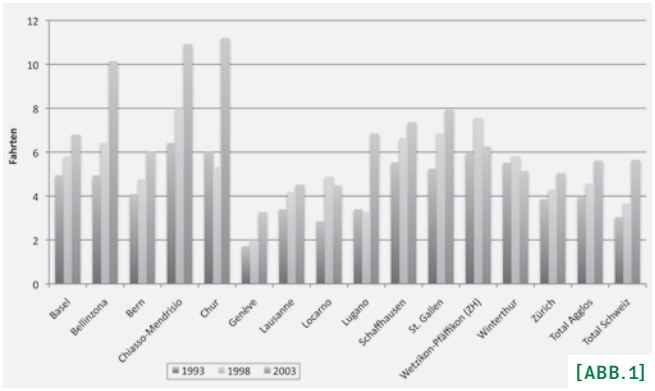
Die meisten Schweizerischen Agglomerationen haben sich in den letzten Jahrzehnten zu dienstleistungsorientierten Konsumregionen entwickelt. Die industriellen und gewerblichen Nutzungen wurden aus den Kernstädten verdrängt aufgrund steigender Landpreise, Umwelt- und Nutzungskonflikten, Stadtentwicklungsabsichten und einer dienstleistungsorientierten Wirtschaftspolitik. Zu dieser Entwicklung hat auch die Globalisierung beigetragen, die zu einer stark arbeitsteiligen Wirtschaft und einer Abwanderung der industriellen Produktion geführt hat.

## Kritische Entwicklungen im städtischen Güterverkehr

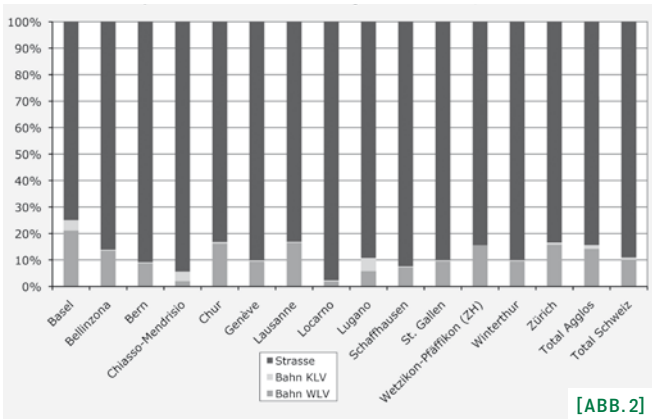
Eine Analyse des städtischen Güterverkehrs in verschiedenen Schweizer Agglomerationen zeigt folgendes Bild:

— Seit Mitte der 90 er-Jahre wächst der Güterverkehr (in Tonnenkilometern) stärker als der Personenverkehr (in Personenkilometern). Da die Tonnage mehr oder weniger konstant blieb hat die Anzahl Fahrten markant zugenommen. Zwischen 1993 und 2003 hat zum Beispiel die Güterverkehrsintensität (hier als Fahrten pro Einwohner und Beschäftigten verstanden) um 50 % zugenommen. Es ist zu erwarten, dass die Atomisierung der Transporte noch weiter gehen wird. Wesentlich für diese Entwicklung sind die Liberalisierung, die Individualisierung der Nachfrage, der Trend von Massengütern zu Konsumgütern und vor allem auch die abnehmende Lagerhaltung. Die abnehmende Lagerhaltung führt dazu, dass häufiger angeliefert werden muss. Die Liberalisierung hat auch dazu geführt dass mehrere Anbieter parallele Verteilnetze betreiben wie zum Beispiel die Kurier-. Express- und Postdienste. Zwischen 1993 und 2003 hat die Anzahl der immatrikulierten Lieferfahrzeuge um 25 % zugenommen **[ABB. 1]**.

— Auch die Struktur der Städtebelieferung hat sich verändert. Wie die gewerbliche und industrielle Produktion wurden auch die Logistikaktivitäten aus den Kernstädten und Agglomerationen ins Umland verlagert. Ein grosser Teil der Transporte wird heute durch externe Dienstleister via nationale oder regionale Verteilplattformen durchgeführt. In diesen Verteilplattformen werden die Sendungen kundengerecht zusammengestellt. Die grössten Logistikplattformen in der Schweiz befinden sich denn auch in den bedeutendsten Wirtschaftsräumen Zürich, Basel, Genf und Bern oder dann im Raum Egerkingen / Olten wo sich die wichtigsten Schweizer Nationalstrassen A1 und A2 kreuzen.



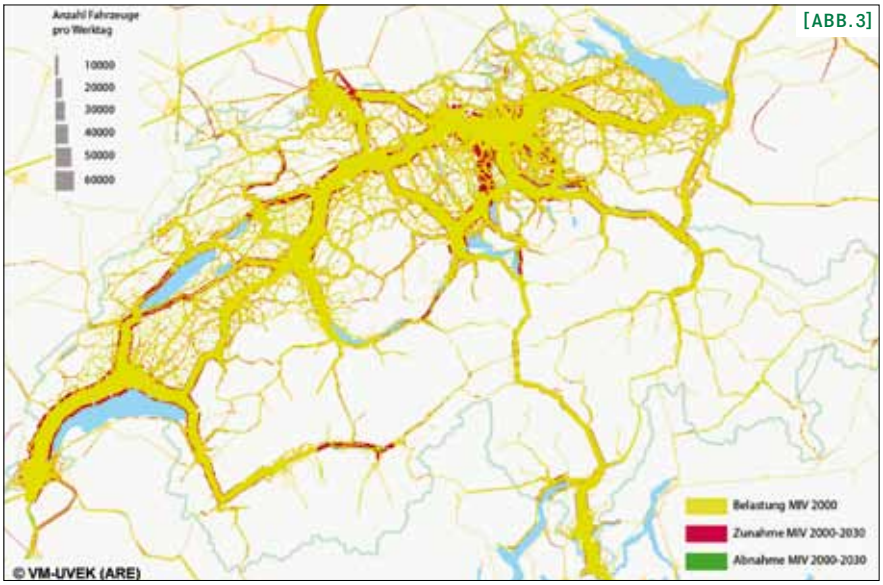

**[ABB. 1]**




**[ABB. 2]**

**[ABB. 1]** Entwicklung der Güterverkehrsfahrten pro Einwohner und Beschäftigten (Quelle: Rapp Trans AG/Interface/IRL ETHZ)

**[ABB. 2]** Entwicklung Modal Split in Agglomerationen – ohne Durchgangsverkehr (Quelle: Rapp Trans AG/Interface/IRL ETHZ)




[ABB. 3]

**[ABB. 3]** Netzbelastung des motorisierten Individualverkehrs 2030 und Veränderungen gegenüber 2000 in Anzahl Personenwagen, Basisszenario (Quellen: Perspektiven des schweizerischen Personenverkehrs bis 2030, ARE 2006; Verkehrsmodellierung ARE, eigene Berechnungen)



[ABB. 4]

**[ABB. 4]** Güterversorgungs-Alltagsszene in Stadtkernen

— Der Flächenbedarf für die Logistik- und Transportaktivitäten steigt. Die wesentlichen Gründe sind der weiter wachsende Logistikmarkt (inkl. Outsourcing) und die Verdrängung der Logistik- und Transportbranche aus den Kernstädten. Es werden mehr Flächen benötigt für Lagerhallen, Umschlaghallen, Hochregallager, Gewerbe- und Industrieparks und Logistikzentren. Heute ist das Angebot an solchen Flächen für Logistiknutzungen zu gering, insbesondere auch für grössere Güterverkehrs- und Logistikanlagen. Bei den Städten besteht heute (häufig) nur ein geringes Interesse an der Ansiedlung von Logistiknutzungen, insbesondere wegen der relativ geringen Wertschöpfung und den Umweltkonflikten.

— Der Anteil des Strassengüterverkehrs beträgt in Schweizer Agglomerationen rund 85 % und dominiert damit den Güterverkehr. Ein grosser Teil der Transporte basiert auf kurzen Distanzen (< 75 km) mit einem beschränkten Verlagerungspotential auf die Schiene **[ABB. 2]**.

— Der Anteil des Güterverkehrs an den Luftschadstoffemissionen steigt. Zwischen 1980 und 2005 hat zum Beispiel der Anteil des Strassengüterverkehrs an den Stickoxidemissionen von 28 % auf 50 % zugenommen.

— Der Anteil der Unfälle mit Verunfallten mit Beteiligung von Lieferfahrzeugen nimmt in Schweizerischen Agglomerationen zu. So haben diese zwischen 1993 und 2003 von 25 % auf 30 % zugenommen. Das gilt insbesondere für die grösseren Agglomerationen.

— Kapazitätsengpässe und Staus auf der Strasse konzentrieren sich vor allem auf die Agglomerationen. Das wirkt sich negativ auf die Erreichbarkeit und die Zuverlässigkeit der Gütertransporte aus. Zudem steigt der Transportaufwand für die letzte Meile. Da der Güterverkehr zwischen 15 und 25 % des Gesamtverkehrs ausmacht, trägt er auch zu Staus bei. Die Morgenspitzen des Personenverkehrs und des Wirtschaftsverkehrs überlagern sich **[ABB. 3]**.

— Aufgrund der Kapazitätsengpässe im Schienennetz und der starken Zunahme des regionalen Schienenpersonenverkehrs ist auch die Belieferung der Agglomerationen per Schiene nicht unproblematisch. Kommt dazu, dass die vertakteten Personenzüge gegenüber Güterzügen priorisiert werden. Auch dies wirkt sich ungünstig auf die Erreichbarkeit und Zuverlässigkeit der Schienengütertransporte aus.

— Im Vergleich zum Personenverkehr beschäftigt sich die Verwaltung nur wenig mit dem Güterverkehr. Aus einer Umfrage im Rahmen des Projektes BESTUFS ging hervor, dass rund 70 % der europäischen Städte (> 50 000 Einwohner) nur 50 % oder weniger Stellenprozente dem Güterverkehr widmen. Damit wird der Güterverkehr in der Planung vernachlässigt. Im Vergleich zum Personenverkehr besteht auch eine schlechtere Datenlage.

Die Entwicklungen in anderen Europäischen Agglomerationen verlaufen ähnlich und die Probleme sind in Abhängigkeit der Stadtgrösse vergleichbar.

**Hauptprobleme und Handlungsbedarf**

Aus der Sicht der öffentlichen Hand liegen die Probleme des städtischen Güterverkehrs vor allem bei den Umweltbelastungen, bei den Behinderungen des Personenwagenverkehrs, bei den Behinderungen des Langsamverkehrs durch den Warenumschlag (insbesondere in Ortskernen) und der ungenügenden Anlieferinfrastruktur der Verlader.

Aus der Sicht der Wirtschaft liegen die Hauptprobleme bei den überlasteten Verkehrsnetzen mit Stau, bei den Lieferrestriktionen in den Innenstädten, bei den fehlenden Flächen für den Be- und Entlad, beim hohen Transportaufwand für die letzte Meile und bei der abnehmenden Standortqualität.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass die Bedeutung des städtischen Güterverkehrs bezüglich Auslastung des Verkehrssystems, der negativen Auswirkungen auf die Umwelt und der Versorgungsqualität zunimmt.

Es besteht damit Handlungsbedarf in zweierlei Hinsicht. Einerseits sollen die negativen Auswirkungen des städtischen Güterverkehrs reduziert werden. Andererseits soll eine zuverlässige und effiziente Güterversorgung sichergestellt werden und die Standortgunst erhalten werden.

**Strategische Stossrichtungen und Lösungsansätze für eine nachhaltigere Güterversorgung**

Aufgrund der bestehenden Konflikte und des Handlungsbedarfs wurden für die Schweizerischen Agglomerationen folgende strategischen Stossrichtungen abgeleitet:

— Effizienz und Qualität der Güterversorgung sicherstellen und steigern

— Erreichbarkeit güterverkehrsintensiver Nutzungen sicherstellen und verbessern (inkl. Schaffung raumplanerischer Voraussetzungen)

— Negative Auswirkungen des Güterverkehrs auf die Umwelt minimieren
— Konflikte mit dem Personen- und Langsamverkehr reduzieren
— Sensibilisierung, Ausbildung und Innovationen fördern und unterstützen
— Grundlagen, Daten und Modelle verbessern
— Zusammenarbeit der Akteure verbessern

Um diese Stossrichtungen zu unterstützen sind verschieden Lösungsansätze denkbar **[ABB.5]**.

Die Probleme des städtischen Güterverkehrs können nicht durch Einzelmassnahmen gelöst werden sondern es braucht ein Massnahmenbündel von Haupt- und unterstützenden flankierenden Massnahmen. Aus über 70 Massnahmen wurden im Projekt diejenigen mit einem überdurchschnittlichen Wirksamkeits-/Realisierbarkeitspotential identifiziert.

Zu den Hauptmassnahmen zählen unter anderem die Bereitstellung von Be- und Entladezonen für den Warenumschlag in Innenstädten, überkommunale Industrie- und Gewerbezonen, Signalisation von LKW-Routen, Modal-Split Vorgaben für güterverkehrsintensive Einrichtungen, Raumplanerische Standort- und Trassensicherung für den Schienengüterverkehr, Emissionsauflagen von Grossbaustellen und Dauerlieferungen, die Einführung von Limiten für die maximale Be- und Entladedauer und unterirdische Anlieferungen für Areal/Überbauungen.

Für einzelne dieser Massnahmen wurden bereits gute Lösungen bzw. sogenannte good practices identifiziert. Positive Erfahrungen mit einer Bereitstellung von Be- und Entladezonen für den Warenumschlag liegen zum Beispiel aus München, Düsseldorf, London und Barcelona vor. Ansätze für überkommunale Industrie- und Gewerbezonen für güterverkehrsintensive Einrichtungen wurden im Kanton Solothurn in der Schweiz realisiert. Ein erfolgreiches Beispiel für eine Signalisation von LKW-Routen in Agglomerationen ist Bremen. Beispiele für Modal Split Vorgaben für güterverkehrsintensive Einrichtungen (mit einer Festlegung des Anteils von Schienentransporten oder Transporten im Kombinierten Verkehr) existieren in der Schweiz (zum Beispiel für Aushub-, Kies-, Abfall- und Holztransporte)[1]. Emissionsauflagen werden heute in der Schweiz vor allem für Grossbaustellen gemacht. In Einzelfällen wird der Bahntransport mit Gleisanschluss vorgeschrieben. Gute Lösungen für unterirdische Anlieferungen bestehen zum Beispiel in Zürich (z.B. Sihlcity).

[1] siehe Seite 16

**Zu den unterstützenden flankierenden Massnahmen zählen:**
— Stärkerer Einbezug der privaten Güterverkehrsakteure in die staatliche Güterverkehrsplanung
— Verbesserung Information über nachhaltige Gütertransportabwicklungsmöglichkeiten
— Verbesserung von Modellinstrumenten für den städtischen Güterverkehr
— Aufbau Monitoring und Erfolgskontrollen Güterverkehr
— Verbesserung der Datengrundlagen im Güterverkehr
— Ausbildung Logistik-Disponenten/Verlader und Verwaltungsangestellte
— Promotion von «Best Practices»
— Förderung von Kooperationen zwischen Logistikdienstleistern/Transporteuren und Förderung von Koordination zwischen Verladern/Logistikdienstleistern
— Förderbeiträge an Forschung und Entwicklung innovativer Konzepte und Technologien
— Optimierung der Erschliessung und Anlieferung in Entwicklungsgebieten oder Arealüberbauungen.

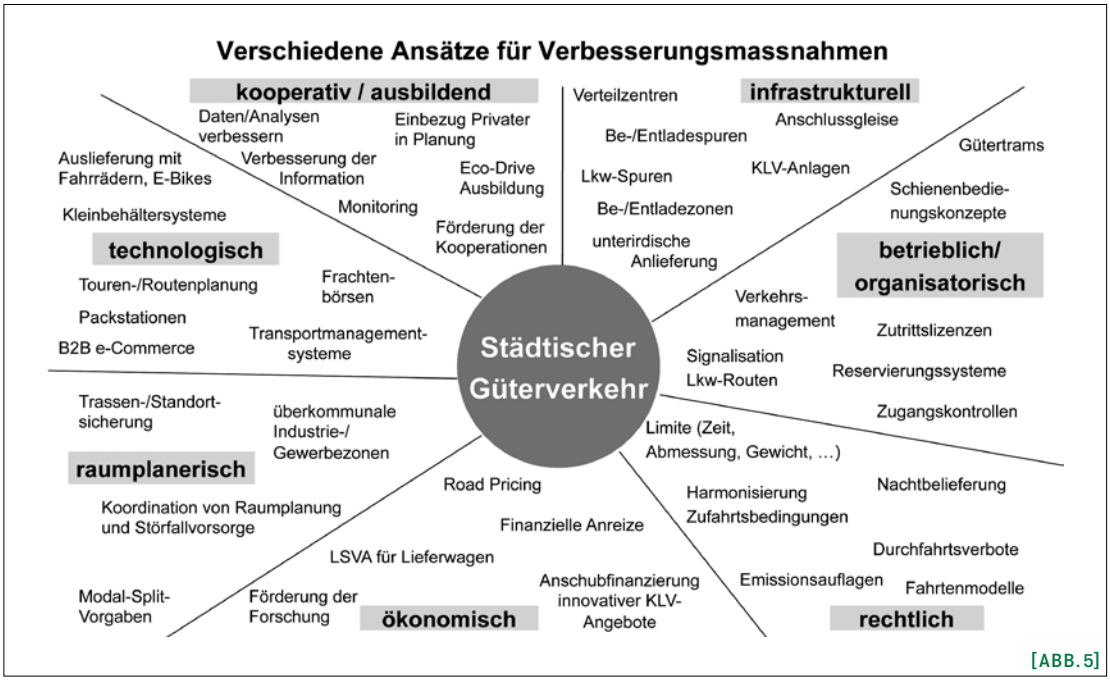
Eine wichtige Voraussetzung ist eine bessere organisatorische Integration der Güterverkehrsplanung in die Verwaltung.

**Umsetzung und Erfolgsfaktoren**

Der Güterverkehr muss in der Raum- und Verkehrsplanung künftig stärker berücksichtigt werden sonst können die anstehenden Probleme nicht gelöst werden.

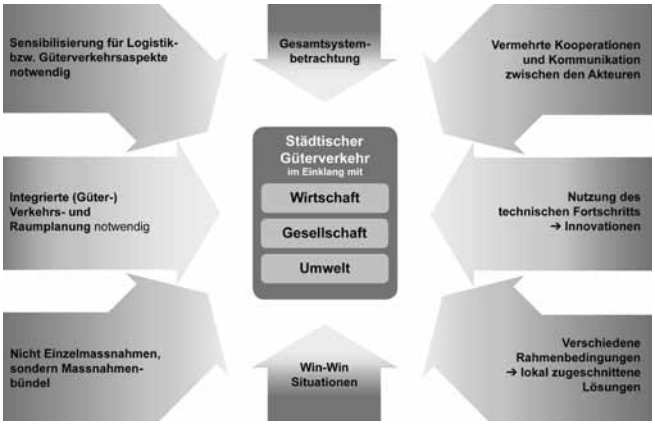
Für die Umsetzung eignet sich die Erarbeitung von agglomerationsspezifischen Aktionsplänen welche die lokalen Rahmenbedingungen und Probleme berücksichtigen und massgeschneiderte Lösungen anstreben. Positive Erfahrungen mit solchen Aktionsplänen liegen aus Zürich, Lugano und Chur vor.

Eine wichtige Voraussetzung für eine erfolgreiche Güterverkehrsplanung stellt deren organisatorische Integration in die Verwaltung dar. In zahlreichen Städten und Gemeinden ist dies leider heute noch nicht der Fall. Weitere Erfolgsfaktoren gehen aus der **[ABB.6]** hervor.



[ABB.5]

**[ABB.5]** Ansätze und Massnahmen für den städtischen Güterverkehr (Quelle: Rapp Trans AG, 2009)




**[ABB. 6]** Erfolgsfaktoren für die Umsetzung (Quelle: Rapp Trans AG/ Econsult)

**Schlussfolgerungen und Empfehlungen**

Innovative Güterverkehrsstrategien und -massnahmen können einen wesentlichen Beitrag für eine nachhaltigere Abwicklung der Güterversorgung und -transporte in Agglomerationen leisten. Die öffentliche Hand kann dabei eine tragende Rolle spielen.

Gestützt auf die Projektergebnisse empfehlen wir der Bundesverwaltung die nationale Güterverkehrsstatistik besser auf die Bedürfnisse auf die Agglomerationen abzustimmen, Güterverkehrsaspekte und in die Agglomerationsprogramme zu integrieren und einen Masterplan Güterverkehr mit Fokus Import/ Export und Binnenverkehr auszuarbeiten.

Den Kantonen und Städten empfehlen wir eine bessere organisatorische Integration der Güterverkehrsplanung in die Verwaltung, ein stärkerer Einbezug der Logistik und des Güterverkehrs- in der Verkehrs- und Raumplanung und eine Erarbeitung von Güterverkehrsstrategien und konkreten Aktionsplänen.

**PROJEKT IM NFP 54**

Das Projekt «Nachhaltige Güterversorgung und -transporte in Agglomerationen» ist Teil des Schweizerischen nationalen Forschungsprogramms 54 «Siedlung und Infrastruktur» und wurde zwischen 2006 und 2009 durchgeführt. Ein Forschungsteam von Rapp Trans AG, Interface – Institut für Politikstudien und dem Institut für Raum- und Landschaftsentwicklung der ETH Zürich analysierte den städtischen Güterverkehr, leitete den Handlungsbedarf ab und entwickelte Strategien und Massnahmen für eine nachhaltigere Güterverkehrsabwicklung. Das Projekt wurde finanziell unterstützt durch den Schweizerischen Nationalfonds, das Bundesamt für Strassen, das Bundesamt für Verkehr, die Kantone Zürich, Graubünden, Chur und Schaffhausen und die Stadt Zürich. Für die Agglomerationen Zürich, Chur und Lugano wurden konkrete Aktionspläne erarbeitet. Das Projekt wurde abgestimmt mit dem EU-Projekt Best Urban Freight Solutions (BESTUFS und BESTUFS II) welches sich zwischen 2001 und 2008 intensiv mit Fragen des städtischen Güterverkehrs auseinandersetzte.

**WEITERFÜHRENDE LINKS**

www.nfp54.ch (Homepage des nationalen Forschungsprogramms 54 Siedlung und Infrastruktur)
www.bestufs.net (Homepage des Europäischen Projektes Best Urban Freight Solutions)
www.rapp-trans.ch (Homepage des Beratungsunternehmens Rapp Trans AG)

Kontakt:
Rapp Trans AG, Uetlibergstrasse 132, 8045 Zürich
Tel. 043 268 60 43, martin.ruesch@rapp.ch

**RÉSUMÉ**

## *Besoins et pistes de solutions pour un approvisionnement plus durable des agglomérations suisses*

*Les agglomérations suisses ont toujours plus tendance à se muer en des zones de consommation à dominante tertiaire. Le transport de marchandises par camions et autres véhicules de livraison augmente de façon spectaculaire. Le bruit, la pollution atmosphérique et le nombre croissant d'accidents qu'il occasionne nuisent à la qualité de vie dans les villes. En même temps, l'espace dévolu au transport de marchandises ne suffit pas pour garantir un bon approvisionnement des régions urbaines. Les bouchons, toujours plus fréquents, ont des effets négatifs sur la fiabilité et les coûts des transports, ce qui diminue à son tour l'attractivité de certains sites pour les entreprises. Un approvisionnement plus durable des agglomérations requiert dès lors de nouvelles stratégies et mesures. Il s'agit de tenir davantage compte du trafic marchandises dans la planification territoriale et des transports. Les résultats du projet «Plus de durabilité pour les transports urbains de marchandises», mené dans le cadre du Programme national de recherche 54, renseignent sur ce que sont ici les principaux facteurs de succès.*

# Logistik und Güterverkehr: Infrastrukturanforderungen und Raumwirkungen

**THORSTEN KLAAS-WISSING**
Vize-Direktor Universität St. Gallen, Lehrstuhl für Logistikmanagement

**Im Zuge der wirtschaftlichen und technischen Entwicklung moderner Volkswirtschaften kommt es zu einer zunehmenden fachlichen Spezialisierung von Unternehmen und Ausdifferenzierung von Branchen. Unternehmen konzentrieren sich auf ihre Kernkompetenzen, mit der Folge, dass die unternehmensübergreifende Arbeitsteilung, sei es auf nationaler, internationaler oder gar globaler Ebene, kontinuierlich zunimmt. Die unmittelbare Herausforderung für die Logistik besteht dabei generell in der güterwirtschaftlichen Vernetzung von räumlich dislozierten Betriebsstandorten, die auf der Basis neuer technischer Möglichkeiten und dem fortschreitenden Trend zur Marktliberalisierung in einem intensiveren güterwirtschaftlichen Austausch miteinander stehen.** [1] **Neben einem funktionierenden Banken- und Finanzsystem oder der informationstechnologischen Vernetzung wird daher insbesondere einer effizienten, leistungsfähigen und zuverlässigen Güter- und Informationslogistik heutzutage eine hohe Bedeutung für die Entwicklung moderner Volkswirtschaften wie auch für das erfolgreiche Funktionieren der globalisierten Weltwirtschaft zugesprochen.** [2] **So verdeutlicht beispielsweise auch die Weltbank mit ihrem «Logistics Performance Index», welchen Einfluss eine leistungsfähige Logistik auf die wirtschaftliche Entwicklung einzelner Länder wie auch den internationalen Warenverkehr hat: «(…) better logistics performance is strongly associated with trade expansion, export diversification, ability to attract foreign direct investments, and economic growth.»** [3]

Vor diesem Hintergrund widmet sich die Wissenschaftsdisziplin der betriebswirtschaftlichen Logistik mit der Erforschung und Entwicklung von Lösungskonzepten zur effizienten Güterversorgung von Wirtschaftseinheiten (Unternehmen, private und öffentliche Haushalte). Logistik beschäftigt sich im Kern mit allen relevanten Aspekten der räumlichen und zeitlichen Überbrückung von Güterbedarfen, die aus der Trennung von Güterbereitstellung und -verwendung resultieren. Durch intelligente Logistiklösungen soll die Verfügbarkeit des richtigen Gutes, in der richtigen Menge, im richtigen Zustand, am richtigen Ort, zur richtigen Zeit, für den richtigen Kunden, zu den richtigen Kosten sichergestellt werden. [4] Solche Logistiklösungen umfassen die Organisation, Planung, Steuerung, Abwicklung sowie die Kontrolle der güterflussbezogenen Aktivtäten – insbes. Transport,



[ABB. 1]

[1] Klaus, Peter: Märkte und Marktentwicklungen der weltweiten Logistikdienstleistungswirtschaft. In: Baumgarten, Helmut (Hrsg.): Das Beste der Logistik. Innovationen, Strategien, Umsetzungen. Springer, Berlin, Heidelberg 2008, S. 333–350.

[2] Randow von, Matthias: Güterverkehr und Logistik als tragende Säule der Wirtschaft zukunftssicher gestalten. In: Baumgarten, Helmut (Hrsg.): Das Beste der Logistik. Innovationen, Strategien, Umsetzungen. Springer, Berlin, Heidelberg 2008, S. 47–53.

[3] Arvis, JoJean-François; Mustra, Monica Alina; Ojala, Lauri; Shepherd, Ben; Saslavsky, Daniel: Connecting to Compete 2010. Trade Logistics in the Global Economy. The Logistics Performance Index and Its Indicators, Washington, 2010., S. 1. Download unter: http://siteresources.worldbank.org/INTTLF/Resources/LPI2010_for_web.pdf

**[ABB. 1]** Autobahnkreuz A1-A2: bevorzugter Standort für Logistikplattformen



[ABB. 2]

**[ABB. 2]** Sortieranlage für Postpakete (Foto: Postlogistics, Bern)

Umschlag, Lagerhaltung und Kommissionierung – innerhalb und zwischen Wirtschaftseinheiten und dies immer in enger Abstimmung mit den damit verbundenen Informations- und Werteflüssen. **[5]** Dabei wird dem Aspekt der Nachhaltigkeit seit einiger Zeit zunehmend Beachtung geschenkt. Nachhaltige Logistiklösungen erbringen qualitativ hochwertige Logistik- und Transportdienstleistung, realisieren eine signifikante Kosteneffizienz im operativen Bereich, achten auf Umweltverträglichkeit der Serviceleistungen und Lösungsangebote und berücksichtigen die sozialen Belange ihrer Mitarbeiter und der Gesellschaft. **[6]**

Für eine Vielzahl von Unternehmen mit hohem güterwirtschaftlichen Wertschöpfungsanteil (z. B. Handelsunternehmen, Produzenten, Transporteure, etc.) hat sich die Logistik in den letzten Jahren zu einem strategischen Rationalisierungs- und Differenzierungsinstrument entwickelt, um sich im immer schärfer werdenden Wettbewerb zu behaupten. **[7]** Ganzheitliche, auf wichtige Lieferanten und Kunden ausgerichtete Logistikkonzepte sollen dafür sorgen, Kosten durch z. B. Bündelungs- und Verbundeffekte zu senken und den Servicegrad der Güterversorgung (Schnelligkeit, Pünktlichkeit, etc.) zu erhöhen. Dabei ist die Ausgestaltung dieser Logistikkonzepte sehr stark von den spezifischen güterwirtschaftlichen Rahmenbedingungen einer Branche abhängig. So haben sich beispielsweise im schweizerischen Detailhandel aufgrund der vielfältigen grössenbedingten Konsolidierungsmöglichkeiten in der Beschaffung, Lagerhaltung und Distribution zunehmend zentralisierte Lager- und Belieferungskonzepte etabliert, mit entsprechender räumlicher Bündelung der Güterströme in zentralen Distributionsplattformen. Die Migros beispielsweise unterhält drei zentrale, auf bestimmte Produktgruppen spezialisierte Verteilzentren in Neuendorf (Nonfood, Nearfood und Tiefkühl), in Volketswil (Textil) und in Suhr (Kolonialwaren) in räumlicher Nähe zu den bevölkerungsreichen Agglomerationen Basel, Bern und Zürich. Von hier aus werden die Filialen jeweils direkt, aber auch die insgesamt 10 regionalen (Frische-)Distributionsplattformen der Genossenschaften mit Produkten beliefert. Die Güterverteilung von Coop basiert auf einem ähnlichen Logistikkonzept wie auch die neu eintretenden Wettbewerber Aldi und Lidl ebenso ihre Marktentwicklung auf zentralisierten Distributionsstrukturen aufbauen. Auch die Schweizerische Post hat die zentralen Dreh- und Angelpunkte ihres Brief- und Paketnetzes auf wenige zentrale Standorte konzentriert (Brief: Eclépens, Härkingen und Zürich-Mülligen/ Paket: Daillens, Härkingen und Frauenfeld). Diese Beispiele zeigen, dass ohne eine entsprechend leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur Schiene/Strasse sowohl die grossvolumige Versorgung der zentralen Verteilstandorte, als auch die Feindistribution bis in die Filialen bzw. Haushalte kaum wirtschaftlich realisierbar ist. Zugleich sind spezifische Raumwirkungen der Zentralisierung beobachtbar, denn gerade für die Flächenversorgung der Schweiz haben Standorte in der Nähe der dicht besiedelten Regionen (Wirtschaftsbanane) eine ausgeprägte Standortattraktivität und Anziehungskraft.

Die Betrachtung einzelner Branchen zeigt, dass die Berücksichtigung branchenspezifischer Logistikanforderungen und die daraus resultierenden Güterströme wichtige Informationen für die Raum- und Infrastrukturplanung liefern. Wenngleich der Branchenbezug in der Logistikforschung üblich ist, ist diese Sicht in der Raum- und Verkehrsplanung bisher jedoch kaum vorhanden. Für eine nachhaltige, anforderungsgerechte Raum-, Verkehrs- und Infrastrukturpolitik müssen die Bedürfnisse, die räumlichen und marktlichen Strukturen wie auch die zukünftig zu erwartenden Entwicklungen der wirtschaftlich bedeutendsten und güterverkehrsintensiven Branchen («Schlüsselbranchen des Güterverkehrs») analysiert und nachvollzogen werden. Nur so können gezielt raumplanerische Massnahmen sowie Infrastrukturplanungen in Angriff genommen werden, die den Anforderungen wichtiger Wirtschaftszweige gerecht werden. Um die Schlüsselbranchen des Güterverkehrs identifizieren zu können, ist es daher u. a. erforderlich, die Güterverkehrsströme zwischen den Branchen bis hin an den Endkunden gerichtet im Detail zu analysieren, zu quantifizieren und qualitativ mit spezifischen Brancheninformationen zu unterlegen. Studien dieser Art liegen teilweise z. B. im Rahmen des Nationalen Forschungs-Programms (NFP) 54

schon vor,[8] allerdings nicht mit der konkreten Zielsetzung, die Schlüsselbranchen des Güterverkehrs zu ermitteln und zu untersuchen. Auch das aktuell unter Federführung des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE) in Entwicklung befindliche nationale Güterverkehrsmodell[9] ist so konzipiert, dass Güterverkehrsströme nach ihrem Modal Split auf Basis von Brancheninformationen gezielt abgebildet werden können – aber auch ein solche Modell ist nur so gut wie die ihm zu Grunde liegenden Informationen. Diese Wissenslücke wird aktuell durch das Forschungsprojekt «B1 – Güterverkehrsintensive Branchen und Verkehrsströme in der Schweiz» geschlossen. Das Projekt ist Teil des UVEK/ASTRA Forschungspakets «Strategien zum wesensgerechten Einsatz der Verkehrsmittel im Güterverkehr» und wird unter Leitung des Lehrstuhls für Logistikmanagement der Universität St. Gallen (LOG-HSG) in Kooperation dem Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme der ETH Zürich (IVT) durchgeführt.[10]

Zusammenfassend bleibt festzustellen, dass aus unternehmenslogistischer Sicht gerade die räumlich-geographischen Rahmenbedingungen wie auch die Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur wichtige Einflussfaktoren für eine effiziente und umweltgerechte Bewältigung des Güterverkehrsaufkommens sind. Wie eingangs erwähnt, ist Logistik auf die räumliche und zeitliche Überbrückung von Güterbedarfen ausgerichtet und hier sind je nach Branche unterschiedliche Anforderungen und Lösungskonzepte zu finden. Für die Raum-, Verkehrs- und Infrastrukturplanung ist die Logistik mit ihren branchenbezogenen Anforderungen an Standorte und Güterverkehr eine weiterer wichtiger Partner, dessen Bedürfnisse es neben den spezifischen Erwartungen anderer Anspruchsgruppen, wie z. B. dem Personenverkehr und der Wohnbevölkerung, in die einschlägigen Verfahren einzubeziehen gilt. Kommt die Logistik ins Spiel, befinden wir uns allerdings schnell in einem planerischen Interessensdilemma, das sich häufig in dem Phänomen «wasch mir den Pelz, aber mach mich nicht nass» äussert. So gilt der Schienengüterverkehr zwar als umweltfreundlich und eine Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene ist gesellschaftlich erwünscht, aber die Anwohner hochbelasteter Schienentrassen akzeptieren dies verständlicherweise jedoch nur selten. Unbestritten ist der allgemeine Tenor der Wirtschaftsförderung, dass durch attraktive Standortbedingungen Unternehmen angezogen und Wirtschaftsräume belebt werden. Häufig bleiben dabei jedoch die durch die Unternehmen verursachten Güterverkehre unberücksichtigt, die dann für Anwohner, Fremdenverkehr, Individualverkehr, etc. einen negativen Beigeschmack durch höhere Güterverkehrsbelastungen verursachen. Raum-, Verkehrs- und Infrastrukturplanung stehen vor der Herausforderung Logistik und Güterverkehr im Spannungsfeld zwischen qualitativ hochwertiger Güterversorgung und Minimierung der gesellschaftlich akzeptierten Güterverkehrsbelastung zu berücksichtigen. Dabei ist eines klar: Auch in Zukunft ist wirtschaftlicher Wohlstand ohne intelligente Logistiklösungen nicht zu haben.

Informationen zum Autor:
Geb. 1967, Berufsausbildung zum Industriekaufmann, Studium der Betriebswirtschaftslehre mit den Fächern Strategisches Management, Logistik, Operations Management und Wirtschaftsgeographie an der Universität zu Köln. Von 1996 bis 2002 Forschungs- und Lehrassistent am Seminar für Unternehmensführung und Logistik der Universität zu Köln. Gewinner des Wissenschaftspreis Logistik 2003 mit der Dissertation «Logistik-Organisation». Von 2002 bis 2005 Consultant, Senior Consultant und Freelance Senior Consultant bei Droege & Comp. GmbH, Düsseldorf, Simon-Kucher & Partners, Bonn und Dr. Klaas Logistik-Beratung, Köln. Seit 2006 Projektleiter und Habilitand am Lehrstuhl für Logistikmanagement, Universität St. Gallen, Schweiz. Seit 2009 Vize-Direktor und Leiter des Kompetenzbereichs Transport und Verkehr. Seit 2007 Studienleiter des berufsbegleitenden Diplomstudiums Logistikmanagement.

Kontakt:
Dufourstrasse 40a, 9000 St. Gallen, thorsten.klaas@unisg.ch
Tel. 071 224 72 99, Fax 041 71 224 73 15

[4] Siehe z. B. die aktuelle Auffassung der Bundesvereinigung Logistik unter: http://www.bvl.de/68_1

[5] Glossar der GS1 Schweiz unter dem Stichwort Logistik: http://www.gs1.ch/Glossar/tabid/202/Default.aspx

[6] Siehe hierzu z. B. das EU-Projekt «bestLog». http://www.bestlog.org/

[7] Ihde, Gösta B.: Transport, Verkehr, Logistik, 3. Aufl., Vahlen, München 2001, S. 26ff.

[8] http://www.nfp54.ch

[9] http://www.are.admin.ch/themen/verkehr/00258/00520/index.html?lang=de

[10] http://www.aramis.admin.ch/Default.aspx?page=Grunddaten&ProjectID=27089

**RÉSUMÉ**

## *Logistique et trafic marchandises: exigences en matière d'infrastructures et impacts sur le territoire*

*Pour les entreprises, les conditions géographiques et la performance des infrastructures de transport sont des facteurs déterminants pour une gestion du trafic marchandises qui soit efficace et respectueuse de l'environnement. La logistique, qui assure l'approvisionnement dans l'espace et dans le temps, doit trouver des solutions spécifiques à chaque branche. Elle doit être intégrée dans la planification territoriale et des infrastructures au même titre que le transport de personnes. Dès que les questions de logistique entrent en jeu, toutefois, des intérêts contradictoires se manifestent. Ainsi, alors que le transfert du fret de la route au rail est généralement souhaité pour des raisons environnementales, les riverains des lignes à fort trafic ne sont, on le comprend aisément, pas toujours prêts à l'accepter. Et si les objectifs de promotion économique sont rarement contestés, on néglige souvent les effets négatifs que le trafic marchandises occasionné par les entreprises exerce sur les habitants, le tourisme, la mobilité individuelle, etc. Les planificateurs sont donc mis au défi de trouver le bon compromis entre un approvisionnement de qualité et la limitation des nuisances qu'il génère. Une chose est en tout cas certaine: il n'y aura pas de prospérité économique à long terme sans une résolution intelligente des problèmes de logistique.*

# Raumplanerische Lösungsansätze zur Verbesserung der Güterversorgung in Agglomerationen

MARTIN RUESCH

PHILIPP RÜTSCHE
Dipl. Kult. Ing. ETH, Wissenschaftlicher Mitarbeiter am Institut für Raum- und Landschaftsentwicklung (IRL) am Fachbereich Planning of Landscape and Urban Systems (PLUS) der ETH Zürich. Er ist Projektmitarbeiter des NFP54-Projektes «Nachhaltige Güterversorgung und -transporte in Agglomerationen».

**Die Güterversorgung in den Agglomerationen ist nicht nachhaltig. Zu diesem Schluss kommt das Projektteam des Forschungsprojektes «Nachhaltige Güterversorgung und -transporte in Agglomerationen». Der Handlungsbedarf ist erheblich. Verschiedene Lösungsansätze können zu einer nachhaltigeren Güterversorgung in Agglomerationen beitragen. Dabei spielen auch raumplanerische Massnahmen und Instrumente eine wesentliche Rolle. Im Rahmen des Forschungsprojektes «Nachhaltige Güterversorgung und -transporte in Agglomerationen» (vgl. Kasten auf Seite 10) wurden die Massnahmen Überkommunale Industrie- und Gewerbezonen, Modal-Split-Vorgaben für güterverkehrsintensive Einrichtungen, Standort- und Trassensicherung für den Schienengüterverkehr und Optimierung der Erschliessung und Anlieferung in Entwicklungsgebieten oder Arealüberbauungen näher untersucht. Der nachfolgende Beitrag zeigt die Potentiale und Erkenntnisse dieser Massnahmen auf.**

## Raumplanerische Konflikte und Lösungsansätze

Güterverkehrsintensive Einrichtungen und Logistikzentren beanspruchen enorme Flächen und haben erhebliche Auswirkungen auf Raum und Umwelt. Der Bodenverbrauch für solche Einrichtungen und Anlagen ist enorm. Der Güterverkehr in den Ballungsgebieten wird weiter zunehmen, was zu einem steigenden Anteil des Güterverkehrs am Gesamtverkehr führt. Dadurch nimmt der Anteil des Güterverkehrs an der Lärmbelastung und an den Luftschadstoffemissionen zu. Durch die vermehrte Verlagerung der Transporte auf Lieferwagen und die Erhöhung der Lieferhäufigkeiten nimmt die Flächenbelegung im fliessenden und ruhenden Verkehr zu. Die negativen Auswirkungen dieser Entwicklung sind in allen europäischen Städten und Agglomerationen sichtbar: Flächenverbrauch, Verkehrsstau, Lärm und Umweltverschmutzung.

Die Raumplanung dient nach Art. 75 Abs. 1 der Bundesverfassung der zweckmässigen und haushälterischen Nutzung des Bodens und der geordneten Besiedelung des Landes. Sie hat als zentrales Anliegen die Abstimmung von Schutz- und Nutzungsinteressen. Die Raumplanung ist innerhalb der vom Bund festgelegten Ziele und Grundsätze Sache der Kantone, wobei als wichtiges Instrument der räumlichen Festlegungen und der Interessenabstimmung die Richtplanung zur Verfügung steht. Die kantonale Richtplanung legt in ihrer Zielsetzung den Umgang mit dem Güterverkehr fest und bezeichnet (geplante) Standorte und Anlagen für den Güterumschlag. Der kantonale Richtplan von Zürich besteht beispielsweise aus verschiedenen Teilrichtplänen. Der Verkehrsrichtplan legt bestehende und geplante Bahnlinien und Anlagen für den Güterumschlag fest. Ebenfalls können regionale Verkehrsrichtpläne den Kantonalen enger umschreiben und weiter konkretisieren. Strassen, Parkierungsanlagen von regionaler Bedeutung, sowie Bahnlinien und Anschlussgleise für den Güterumschlag werden festgelegt.

Die Agglomerationen haben im Rahmen der Agglomerationsprogramme Ziele bezüglich der Entwicklung der Siedlung und des Verkehrs formuliert. Der Güterverkehr wurde dabei kaum berücksichtigt. Es stellt sich somit die Frage, welche Massnahmen am besten geeignet sind, die nachhaltige Güterversorgung in den Agglomerationen zu gewährleisten, unter Berücksichtigung der allgemeinen Entwicklungen im Güterverkehr und der agglomerationsspezifischen Zielen bezüglich Siedlung und Verkehr.

Die raumplanerischen Massnahmen können dabei eine wichtige Rolle einnehmen (Hauptbeitrag Seite 7f), da für diese ein grosses Wirksamkeits-/Realisierbarkeitspotential identifiziert wurde. Folgende vier raumplanerische Massnahmen werden näher beleuchtet:

- überkommunale Industrie- und Gewerbezonen für güterverkehrsintensive Nutzungen
- Modal Split Vorgaben für güterverkehrsintensive Einrichtungen
- Raumplanerische Standort- und Trassensicherung für den Schienengüterverkehr
- Optimierung der Erschliessung und Anlieferung in Entwicklungsgebieten oder Arealüberbauungen

## Überkommunale Industrie- und Gewerbezonen für güterverkehrsintensive Nutzungen

Güterverkehrsintensive Nutzungen benötigen oft grosse Flächen und siedeln sich vorwiegend in Industrie- oder Gewerbezonen an. Durch die Kleinräumigkeit der Schweiz und der bereits intensiven Nutzung der häufig zersiedelten Landschaft sind jedoch grosse zusammenhängende Gebiete von mehr als 80 ha für die Neuansiedlung oder Verlagerung von güterverkehrsintensiven Nutzungen kaum vorhanden. Zudem haben diese Nutzungen oftmals grosse Auswirkungen auf die Umwelt, benachbarte Gebiete sind der erhöhten Luftbelastung und den Lärmemissionen durch Mehrverkehr ausgesetzt. Bestimmte Strassenabschnitte werden stark belastet, eine Anbindung an Industriegeleise ist oft schwierig. Um genügend grosse Flächen bereit stellen zu können, bietet es sich an, überkommunale Industrie- und Gewerbezonen für güterverkehrsintensive Nutzungen festzulegen, die einem dem regionalen oder gar überregionalen Raumbedarf Rechnung tragen.

Die überregionale und regionale Festlegung von Industrie- und Gewerbezonen für güterverkehrsintensive Nutzungen bezweckt, Flächen räumlich so anzulegen, dass an einer




[ABB. 1]

**[ABB. 1]** Oft wird es beim Anliefern in Innenstädten sehr eng.

strategisch günstigen und gut erschlossenen Lage eine Industrie- und Gewerbezone von regionaler Bedeutung entsteht. Dabei ist auf zusammenhängende Flächen zu achten. Die strategisch günstige Festlegung dieser Zonen kann die Umweltbelastung auf benachbarte Gebiete minimieren, Betriebe und Anlagen werden konzentriert und von anderen Nutzungen räumlich getrennt, die Erschliessung wird optimiert.

Die Festlegung entsprechender Spezialzonen sichert die Erschliessung und präzisiert die Überbauung, zudem kann die Nutzung der güterverkehrsintensiven Einrichtung über die in der Bau- und Zonenordnung definierte Industrie- oder Gewerbenutzung hinausgehen. Weiterhin kann die Anbindung mit Anschlussgleisen effizient geplant und als Ansiedlungsvoraussetzung festgelegt werden. Eine solche Spezialzone kann auch als Umnutzung auf ehemals anders genutzten Flächen wie Industriebrachen vorgesehen werden.

Die interkommunale Festlegung von Industrie- und Gewerbezonen wird in der Schweiz noch wenig angewandt, da die Erschliessung solcher Gebiete mehrere Gemeinden betrifft und die Kooperationsbereitschaft der betroffenen Gemeinden gross sein muss. Die Erschliessung solcher Flächen kann durch eine interkommunale Landumlegung erfolgen. Dieses Instrument wird zurzeit diskutiert und verschiedene Projekte widmen sich der Umsetzbarkeit interkommunaler Landumlegungen.

**BEISPIEL: RICHTPLANUNG KANTON SOLOTHURN**

Der Kanton Solothurn beschreibt in seiner Richtplanung die regionale Festlegung von Industrie- oder Gewerbezonen. Im Teil «Siedlung und Wirtschaft» im Kapitel 4.2 Arbeitsplatzgebiete von überörtlicher Bedeutung und im Kapitel 4.5. Industrieanlagen von überörtlicher Bedeutung. Dabei werden die Ziele verfolgt, Standorte regional koordiniert festzulegen und die Auswirkungen auf die Umwelt und die Volkswirtschaft zu berücksichtigen. Standortkriterien für güterverkehrsintensive Anlagen sind zu beachten. Der Kanton Solothurn hat in den Nachführungen zum Richtplan 2005 im Teilrichtplan Siedlung und Wirtschaft das Kapitel 4.4 «Standortkriterien für güterverkehrsintensive Anlagen» neu geschaffen. Ziel dabei ist es, güterverkehrsintensive Anlagen an geeigneten Standorten anzulegen, so dass die Lärmbelastung von Wohngebieten sowie die Luftbelastung minimiert werden.

Die überkommunale Festlegung von Industrie- und Gewerbezonen für Güterverkehrsintensive Nutzungen schafft die Möglichkeit, Grossbetriebe gezielt anzusiedeln an regional optimalen Standorten. Der Flächenverbrauch kann minimiert werden im Gegensatz zur Ansiedlung von güterverkehrsintensiven Dienstleistungen an verschiedenen kleinen Orten und diese emissionsreichen Nutzungen können vom umliegenden Siedlungsgebiet getrennt werden. Durch die koordinierte, regional abgestimmte Vorgehensweise kann diese Massnahme einen wesentlichen Beitrag für eine nachhaltige Güterverkehrsabwicklung einer Region leisten.

### Modal Split Vorgaben für güterverkehrsintensive Einrichtungen

Die Konzentration der Produktion und die Realisierung von Grossanlagen führen insbesondere im Zusammenhang mit Massengütern zu Betrieben mit einem sehr grossen Güterverkehrsaufkommen. Dies führt zu Umweltproblemen mit den Standortquartieren und -gemeinden (Lärm, Luftbelastung etc.) sowie zu Konflikten entlang der Strassenzufahrten. So machen beispielsweise im Kanton Zürich Aushub und Baurohstoffe wie Kies, Steine und Erde einen erheblichen Teil der transportierten Güter aus. Im Kanton Zürich werden pro Jahr rund 6.3 Millionen Tonnen oder 3.7 Millionen Kubikmeter Kies transportiert, oft als Gegenfuhr zum Aushub. Aushub- und Kiesverkehr tragen zusammen rund 20 % zum gesamten Güterverkehr im Kanton Zürich bei.

Die Massnahme «Modal-Split-Vorgaben für güterverkehrsintensive Einrichtungen» macht im kantonalen Richtplan für den gesamten Kanton geltende Zielvorgaben zum Modal-Split für den Transport von Baurohstoffen und Aushub. Ebenfalls besteht die Möglichkeit, dass die Anbindung an einen Bahnanschluss zum Abbau von Rohstoffen nötig sein muss. Modal-Split Vorgaben können auch in anderen Planungsinstrumenten Eingang finden. Beispielsweise kann in Gestaltungsplanvorschriften, Bewilligungen, öffentlichrechtlichen Verträgen und Verfügungen vereinbart werden, dass der Staat mit Betreibern oder Branchenverbänden güterverkehrsintensiver Einrichtungen konkret individuelle Vorgaben zum Modal-Split und zur Nutzung von KLV-fähigen Transportsystemen macht.

Die Umsetzung der Massnahmen setzt politischen Willen voraus, die vorhandenen Planungs- und Bewilligungsinstrumente in diesem Sinne zu nutzen. Weiterhin sollte eine Kultur des Dialogs und der partnerschaftlichen Zusammenarbeit zwischen den privaten und den öffentlichen Akteuren herrschen, um eine Verhärtung der Fronten zu vermeiden. Die öffentliche Hand muss jedoch gleichzeitig über angemessene und wirkungsvolle Sanktionsmassnahmen verfügen, wenn die Modal-Split-Vorgaben nicht erfüllt werden.

**BEISPIEL: MODAL-SPLIT-VORGABEN PLANUNGSINSTRUMENTEN**

Im Kanton Zürich gibt es seit Anfang der 1990er-Jahre Modal-Split-Vorgaben in Richt- und Gestaltungsplänen sowie bei Baubewilligungen. So wurde beispielsweise in der Umweltverträglichkeitsprüfung für die Grossbaustelle Zürcher Westumfahrung im Jahr 1990 festgelegt, dass der Transport des Ausbruchs in alte Kiesgruben auf der Schiene erfolgen muss. Materialtransporte, vor allem der Abtransport von Tunnelausbruchmaterialien, aber auch die Anlieferung von Kies und Betonzuschlagstoffen, werden über die drei eigens für den Bau der Westumfahrung Zürich erstellten Bahnverladeanlagen abgewickelt. Damit wurden pro Zug rund 55 Lastwagenfahrten gespart.

**BEISPIEL GROSSSÄGEWERK**

Ein weiteres Beispiel ist das Grosssägewerk Stallinger (heute Swiss Timber) in Domat/Ems im Kanton Graubünden. Es wird seit 2007 betrieben und ist das grösste Holzsägewerk der Schweiz mit einer Kapazität von bis zu 350 000 Kubikmetern Sägerundholz pro Jahr. Der Standort ist per Bahn mit Normal- und Schmalspur erreichbar und liegt direkt an der Autobahnausfahrt Domat/Ems. Mit der Gewährung von Investitionsbeiträgen und der Mitfinanzierung des Anschlussgleises wurde per Verfügungen festgelegt, dass Transporte nach Möglichkeit im Ganzzugsverkehr von und zum Sägewerk erfolgen. Das Schnittholz muss wenn immer möglich, jedoch mindestens zu 50%, per Bahn transportiert werden. Das Sägerestholz muss vollumfänglich per Bahn abtransportiert werden, sofern die Ladung mindestens eine volle Wagenladung ergibt. Die Anzahl von LKW-Fahrten für Zu- und Abtransporte ist auf maximal 75 Fahrten pro Tag beschränkt. Für die Transporte auf der Schiene ist eine Mindesttransportmenge von Jährlich 660 000 Tonnen vorgeschrieben. Die Einhaltung der Auflagen wird im Rahmen eines Monitorings überprüft, als Sanktionsmassnahmen kann die Rückforderung von Finanzierungsbeiträgen herangezogen werden.



[ABB. 2]

**[ABB. 2]** Modal Split-Vorgaben für Strasse und Bahn

**[ABB. 3]** Swiss Timber, Übersicht (Foto: zVg)



[ABB. 3]

Auf Grund der Grösse der Massengüterströme, die durch Grossbaustellen, grosse Unternehmen, Abbaugebiete und Deponien erzeugt werden, sind die genannten Massnahmen äusserst wirksam, um zur Verminderung des Verkehrs auf der Strasse und zur Entlastung der Umwelt beizutragen. Die Akzeptanz der Massnahme bei den privaten Akteuren ist in den meisten Fällen eher gering, hängt aber sehr stark von den spezifischen Rahmenbedingungen jedes Unternehmens ab. Daher kommt es auf den politischen Willen und die Kompetenz der Behörden an, diese Massnahme auch wirklich umzusetzen.

**Raumplanerische Standort- und Trassensicherung für den Schienengüterverkehr**

Ein leistungsfähiges Verkehrssystem trägt wesentlich zur Standortqualität eines Raumes bei. Die Raumplanung auf nationaler, kantonaler und lokaler Ebene plant und koordiniert die bestehenden und zukünftigen Verkehrswege mit den dazugehörigen Infrastrukturen. Sie schafft auch die Rahmenbedingungen für den Güterverkehr und trägt dazu bei, dass der Transport von Gütern möglichst sicher, wirtschaftlich und umweltgerecht durchgeführt werden kann. Die Richtplanung kann vor allem durch die Standort- und Trassensicherung für den Bahngüterverkehr und den kombinierten Verkehr die Zukunftssicherung des Güterverkehrs in Agglomerationen fördern, da solche Anlagen einer zunehmend schärferen Nutzungskonkurrenz ausgesetzt sind. Die kommunale Nutzungsplanung kann Anschlussgleise und andere Verkehrseinrichtungen durch Baulinien raumplanerisch sichern.

Die Massnahme zur Standort- und Trassensicherung für Bahnareale sowie Güter- und Aushubumschlagsanlagen kann auf verschiedenen Ebenen ansetzen:

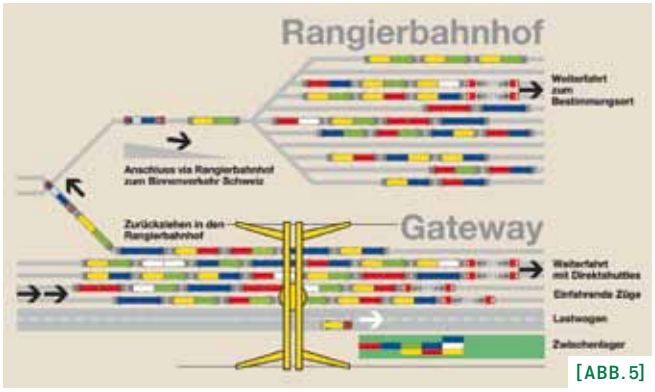
— Bundesebene: Eintrag im Sachplan Verkehr
— Kantonale / regionale Ebene: Eintrag im kantonalen / regionalen Richtplan
— Kommunale Ebene: Verkehrsbaulinien oder Baulinien für Anschlussgleise in der kommunalen Nutzungsplanung für Anschlussgleis- und Logistikinfrastrukturen

**BEISPIEL: KOMMUNALE EBENE – SICHERUNG UND FÖRDERUNG VON ANSCHLUSSGLEISEN IN DER STADT ZÜRICH**

Die Stadt Zürich bekennt sich zur Erhaltung von Anschlussgleisanlagen: «Die Nutzungsmöglichkeiten der vorhandenen Industriegleise bleiben erhalten und werden ausgeschöpft» (Stadtratsbeschluss 1826/95: Ziele für den Güterverkehr in der Stadt Zürich). Zur grundeigentümerverbindlichen Sicherung von Anschlussgleis-Trassen können Baulinien herangezogen werden (PBG § 96 Abs. 2 lit. c). Die Neuerstellung eines Anschlussgleises löst eine Sondernutzungsplanung aus. Auch bei Umnutzung von ehemaligen Industriegebieten gibt es Möglichkeiten bestehende Anschlussgleise zu erhalten **[ABB. 4, ABB. 5]**. Die Anschlussgleise sind heute auf der regionalen Richtplanstufe festgesetzt und werden auch zukünftig auf dieser Sachebene abgehandelt. Sie sind also vorwiegend der Entscheidfindung der Standortregion anheimgestellt, im Rahmen der vorgeordneten Bedingungen von Bund und Kanton.




**[ABB. 4]** «Gateway Limmattal», Lage




**[ABB. 5]** Verknüpfung von Bahn und Strasse im «Gateway» (Schemata: SBB Cargo)

**BEISPIEL «GATEWAY LIMMATTAL»**

Das Umschlagterminal für den Kombinierten Verkehr «Gateway Limmattal» soll unmittelbar beim Rangierbahnhof Limmattal entstehen. Dieser liegt im Zentrum der stärksten Wirtschaftsregion der Schweiz, die mehr als ein Drittel des Gesamtumschlags des Gateways generiert. Von diesem «Herzstück des Binnengüterverkehrs» aus fahren Güterzüge in die gesamte Schweiz. Das Gateway Limmattal soll künftig 900 Container pro Tag umschlagen können. 80 Prozent davon werden auf der Schiene weiterbefördert, höchstens 20 Prozent erreichen oder verlassen das Gateway per Lastwagen. Die raumplanerische Sicherung des Standorts erfolgte über den Eintrag im Sachplan Verkehr vom 26. April 2006 sowie im kantonalen Richtplan Zürich vom 31. Januar 1995 sowie erneut im kantonalen Richtplan vom 26. März 2007.
Seither sind allerdings Verzögerungen eingetreten; die Konjunkturschwäche von 2009 verringerte den Containerverkehr erheblich. Überdies fordern Standortgemeinden und Nachbarkanton Aargau eine Revision der Planung, die nun frühestens 2012 in die öffentliche Auflage gelangen dürfte, sodass der Gateway erst ab 2015 in Betrieb gehen könnte. Bis dann werden die täglich rund 100 Container im Terminal Niederglatt abgefertigt (red.)

Die raumplanerische Standort- und Trassensicherung erhält die notwendige Infrastruktur für den Schienengüterverkehr und den kombinierten Ladungsverkehr, die einen Bahntransport überhaupt erst ermöglichen. Wie andere raumplanerische Massnahmen wirkt auch diese Massnahme eher mittelbar und schafft vor allem günstige Rahmenbedingungen und Voraussetzungen für einen nachhaltigen Güterverkehr. In diesem Sinne ist sie jedoch unverzichtbar, da gerade in dynamischen Regionen Standorte und Trassen sehr schnell von anderen Nutzungen besetzt werden, wenn sie nicht für einen bestimmten Zweck freigehalten werden.

**Optimierung der Erschliessung und Anlieferung in Entwicklungsgebieten oder Arealüberbauungen**

Städtische Entwicklungsgebiete sowie Arealüberbauungen bieten die Möglichkeit, grössere Flächen entweder neu zu planen und zu überbauen oder umfassend umzugestalten. Neue städtebauliche Akzente können gesetzt werden. Dabei ergeben sich Chancen für die Neugestaltung der Verkehrserschliessung insgesamt und somit auch für die optimale Erschliessung und Anlieferung von Gütern.

Im Rahmen der Erschliessungsplanung für Arealüberbauungen und Entwicklungsgebiete wird der Anlieferungs- und Transporterschliessung im Zusammenhang mit dem übrigen Verkehr optimiert. Hierfür müssen die genannten Anliegen in raumplanerischen Instrumenten ihren Niederschlag finden. Als raumplanerische Instrumente stehen zur Verfügung:

— Planungswettbewerbe; hier können Raumsicherungsansprüche von Gleisanlagen und gemeinsamen Lieferschleusen als Rahmenbedingungen festgelegt werden
— Masterplan; informelles Planungsinstrument das in der Schweiz v.a. bei kooperativen Planungen eingesetzt wird, erfasst und koordiniert u.a. die Verkehrserschliessung zwischen verschiedenen Vorhaben in einem Entwicklungsgebiet
— Gestaltungsplan
— Sonderbauvorschriften; Baubewilligungen

Diese Massnahme ist nur bei Vorhandensein einer Entwicklungsstrategie für einzelne Entwicklungsgebiete oder Arealüberbauungen möglich. Eine intensive und frühzeitige Zusammenarbeit privater und öffentlicher Akteure ist enorm wichtig. Da es sich bei solchen Entwicklungsgebieten oft um ungenutzte Industrieareale handelt, ist die Anbindung an das Schienenetz durch Anschlussgleise oft gewährleistet.

**STADT ZÜRICH**

In Gesprächen mit den Grundeigentümer/-innen und Nutzer/-innen wird das Thema der Güterver- und -entsorgung diskutiert. Durch eine zentrale Anlieferung erfolgt die Güterversorgung flächensparender, als wenn jedes Gebäude über eine Anlieferrampe mit entsprechend dimensionierter Zufahrt verfügen muss. Entsprechende Beispiele liegen vor (z. B. Sihlcity). Anschlussgleise bieten die Option einer späteren gütertransportintensiveren Nutzung, auch wenn bei der aktuellen Gebäudenutzung kein Bedarf dafür besteht. Als Freiraum oder Erschliessungsachsen mit der Möglichkeit, Fusswege darauf zu führen, haben die Anschlussgleise einen Nebennutzen, bringen aber auch neue Nutzungskonflikte und Sicherheitsprobleme mit sich und schränken die Freiheitsgrade bei der Planung des Gebiets ein. Zu diesen Zielkonflikten werden von der Stadt Abklärungen getroffen.

Grosse zusammenhängende Umstrukturierungsflächen werden jedoch wegen der z. T. heterogenen Eigentumsverhältnisse meist in Etappen umgenutzt; die durch gesamtheitliche Verkehrsplanung notwendig werdenden neuen Infrastrukturbauten werden durch solche Etappierungen nur bedingt oder auf lange Sicht möglich. Gemeinsame Verteil- und Anlieferanlagen und deren Zufahrten sind aufgrund der Flexibilität im Grundstückverkauf und in den Bauetappen nur schwierig durchsetzbar und auch nur bei grossen Einzelprojekten gelungen (Beispiel Sihlcity).

Die Optimierung der Erschliessung und Anlieferung in Entwicklungsgebieten oder Arealüberbauungen verbessert die Anlieferungs- und Transportwege zu den güterverkehrsintensiven Einrichtungen und zu den Betrieben und Läden. Umliegende Siedlungsgebiete werden entlastet und Konflikte zwischen Anlieferungsverkehr und weiteren Nutzungen können vermieden werden.

Durch die frühzeitige Koordination und weitsichtige Planung der Güteranlieferung in einem Entwicklungsgebiet können langfristig Kosten reduziert und Konflikte vermieden werden. Die Auswirkungen der Massnahme sind sehr langfristig und leisten damit einen wesentlichen Beitrag zur Zukunftssicherheit des Güterverkehrs in Agglomerationen.

**Schlussfolgerungen und Empfehlungen**

Raumplanerische Massnahmen können für die nachhaltige Güterversorgung in Agglomerationen integriert in Massnahmenpakete Unterstützung bieten oder als flankierende Massnahmen einen wesentlichen Beitrag leisten. Sie schaffen im Sinne einer Positivplanung die mittel- und langfristige Voraussetzung für eine nachhaltige Güterversorgung. Wichtige Erfolgsfaktoren für die Umsetzung sind politischer Wille und Kooperationsbereitschaft mehrer Gemeinden, die frühzeitige Zusammenarbeit von Behörden und privaten Akteuren. Auch die Zusammenarbeit von Behörden untereinander ist wichtig, klare und verbindliche Vorgaben in den verwendeten Planungsinstrumenten festzulegen und Vorgaben für das Monitoring und Controlling einzuhalten. Die Bewusstseinsförderung für die Integration der Güterverkehrsplanung in die Gesamtplanung Siedlung und Verkehr ist entscheidend, um die Güterversorgung in den Agglomerationen nachhaltiger zu gestalten.

**WEITERFÜHRENDER LINK**

www.nfp54.ch (Homepage des nationalen Forschungsprogramms 54 Siedlung und Infrastruktur)

Kontakt:
Phillipp Rütsche, ETH Zürich, IRL-PLUS,
Wolfgang-Pauli-Str. 15, 8093 Zürich
Tel. 044 633 32 97, ruetsche@nsl.ethz.ch oder
Martin Ruesch, Dipl. Bau-Ing. ETH/SIA/SVI (siehe Seite 7)

**RÉSUMÉ**

## *Comment améliorer le trafic marchandises en milieu urbain?*

*Au sein des agglomérations, le transport de marchandises n'est pas durable. C'est à cette conclusion qu'est parvenue l'équipe du projet de recherche «Plus de durabilité pour les transports urbains de marchandises». Pour y remédier, les efforts à fournir sont considérables. Parmi les pistes susceptibles de contribuer à un approvisionnement plus durable, les mesures et instruments d'aménagement du territoire revêtent une importance de premier plan. L'équipe de projet s'est penchée sur le potentiel des mesures consistant à créer des zones industrielles et artisanales intercommunales, à imposer aux installations générant un trafic marchandises important certaines exigences en matière de report modal, à réserver les emprises nécessaires aux infrastructures de transport ferroviaire et à optimiser la desserte des secteurs urbains en développement. Le présent article rend compte des enseignements qui ont été tirés dans le cadre de la recherche.*

THEMA

# BESTUFS – Praxisleitfaden für den städtischen Güterverkehr

MICHAEL LIEBI
Redaktion COLLAGE

Das Projekt «Best Urban Freight Solutions» befasst sich auf europäischer Ebene mit der Güterverkehrsthematik in städtischen Gebieten. Ziel ist es, Lösungen im Bereich des städtischen Wirtschaftsverkehrs zu identifizieren, Erfolgsfaktoren bzw. Problemfelder zu beschreiben und die Ergebnisse einer breiten Öffentlichkeit zugänglich zu machen. Die wichtigsten Erkenntnisse wurden im BESTUFS – Praxisleitfaden zusammengefasst und auf eine verständliche, praxisnahe Weise dokumentiert. Es werden drei Massnahmenfelder behandelt:

- Lieferzonen und Zugangsregelungen für Lieferfahrzeuge
- Lösungen für die letzte Meile
- Städtische Sammel- und Verteilzentren

Der Praxisleitfaden bietet Behörden, Planern und Logistikern einen umfassenden Überblick zur Steuerung und Abwicklung des Güterverkehrs und vermittelt Best-Practice-Beispiele aus verschiedenen europäischen Städten.

**Beispiel Bordeaux**

Nebst bekannten, planerischen Ansätzen wie zeitlichen und räumlichen Zugangsbeschränkungen, Strassenbenützungsgebühren oder Umweltzonen werden auch neue Organisationsformen der Güterversorgung vorgestellt. Ein interessantes Beispiel stellen die lokalen Sammel- und Verteilpunkte (franz. ELP) in Bordeaux dar. Diese wurden eingerichtet, um die Belieferung der Innenstadt zu erleichtern und den damit verbundenen Verkehr zu reduzieren. Die ELP bieten die Möglichkeit, Warenlieferungen an einem zentralen Ort auf kleine und umweltfreundliche Fahrzeuge, Fahrräder oder Handkarren umzuladen. Die Stadt Bordeaux, die Handelskammer und Transportunternehmen finanzieren und betreiben die Verteilpunkte. Den Gewerbetreibenden vor Ort entstehen dadurch keine Kosten. Erste Rückmeldungen zeigen, dass die Verteilpunkte gut angenommen werden. Bereits sind weitere ELP's in Planung oder Ausführung.

**Neue Herausforderungen auf der «letzten Meile»**

In den letzten Jahren sind die Anteile des E-Commerce deutlich angestiegen. Damit verbunden ist eine Änderung der Güterverkehrsorganisation auf der so genannten «letzten Meile». Erfahrungen aus Grossbritannien zeigen, dass damit eine Reduktion von PW-Einzelfahrten, und bei guter Organisation der Verteilzentren, auch eine Reduktion der gefahrenen Kilometer insgesamt erreicht werden kann. Demgegenüber bestehen aber auch Risiken: so nehmen beispielsweise Fahrten mit Lieferfahrzeugen in Wohnquartieren zu.

In einem Leitfaden werden Vor- und Nachteile verschiedener Organisationsformen der letzten Meile dargelegt.

**Städtische Sammel- und Verteilzentren**

Der BESTUFS-Praxisleitfaden widmet sich ausführlich den städtischen Sammel- und Verteilzentren. Diese Einrichtungen verfolgen das Ziel, das Stadtzentrum mit koordinierten und damit wirtschaftlichen (oder umweltschonenden) Transporten zu versorgen. Es werden verschiedene Organisationsformen, mögliche Nutzungen und Wirkungen sowie Vor- und Nachteile aufgezeigt.

WEITERFÜHRENDER LINK
www.bestufs.net




**[ABB. 1]** Bestufs-Leitfaden, kostenlos im Internet

RÉSUMÉ

## *BESTUFS – Guide de bonnes pratiques pour le transport de marchandises en ville*

*Le projet européen «Best Urban Freight Solutions» porte sur la problématique du transport de marchandises en milieu urbain. Son principal objectif est d'identifier, de décrire et de diffuser les pratiques exemplaires, ainsi que les facteurs favorisant la mise en œuvre de solutions adaptées. Les principales conclusions ont été résumées sous une forme très accessible dans un guide qu'il est possible de télécharger ou de commander en 17 langues sur le site: www.bestufs.net/gp_guide.html. Les mesures préconisées concernent les trois domaines suivants:*

- *L'accès et le chargement des véhicules dans les agglomérations*
- *Les problèmes posés par le dernier kilomètre*
- *Les questions liées aux centres de distribution urbaine.*

*Le guide offre aux autorités, aux planificateurs et aux logisticiens un aperçu détaillé des problèmes que pose la gestion du trafic marchandises, et présente toute une série de bonnes pratiques issues de diverses villes européennes.*

THEMA

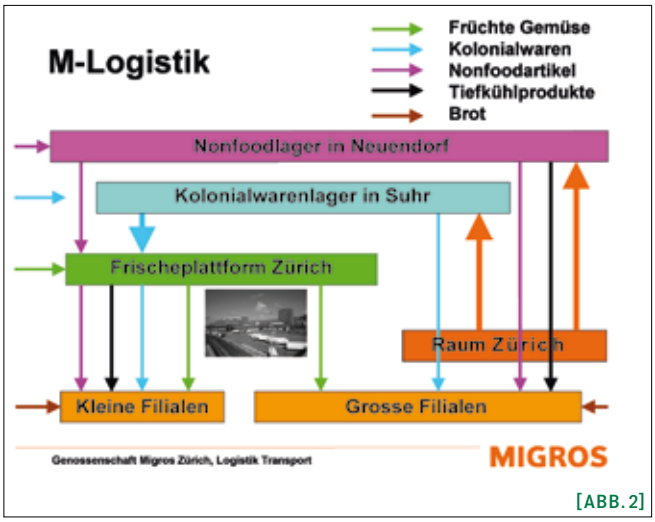
# Die Logistik der Migros Zürich im Stadtgebiet – ein Bericht aus der Praxis

**PETER GEIGER**
Maschinenmechaniker, Umweltingenieur ETH Zürich Leitung Logistik Transport Genossenschaft Migros Zürich




[ABB. 1]

**[ABB. 1]** Die Migros Verteilzentrale liegt optimal am Stadtrand von Zürich.




[ABB. 2]

**[ABB. 2]** Schema der Warenströme in der M-Logistik.



[ABB. 3]

**[ABB. 3]** «Aufliegerkonzept» – Rampen- und Standplätze für zwei Auflieger, die von Sattelschlepper-Zugmaschinen transportiert werden. (Fotos: Henri Leuzinger, Rheinfelden)

**Die Genossenschaft Migros Zürich kann Dank Verteilzentrale auf dem Stadtgebiet von Zürich die Volumen für die Belieferung ihrer Läden bündeln und so mit möglichst wenigen Fahrten zu den Verkaufsstellen im Stadtzentrum und in der Agglomeration gelangen. Dazu sind allerdings klare Grundbedingungen erforderlich, wie der folgende Einblick in die Praxis zeigt.**

### Am Stadtrand von Zürich – Mitten im Zentrum eines boomenden Quartiers

Jede der 10 Migros-Genossenschaften verfügt über eine eigene Verteilzentrale (VZ), welche als Drehscheibe für die Belieferung der Regionen dient. Die VZ der Genossenschaft Migros Zürich liegt im nordwestlichen Stadtgebiet (Züri West) nahe der Stadtgrenze. Der Standort ist durch einen eigenen Bahn- und nahen Autobahnanschluss gut erschlossen und verschiedene Hauptstrassen führen direkt in die Stadtquartiere. Aus Sicht der Logistik stellen explizit diese direkten Zugänge zum innerstädtischen Verkehr einen interessanten Vorteil dar. Im Zusammenhang mit dem Bau der Westumfahrung wurden in der Zürcher Innenstadt diverse flankierende Verkehrsberuhigungsmassnahmen umgesetzt. Unter anderem wird das Verkehrsvolumen geregelt, sodass Transporte von ausserhalb ins Stadtgebiet mehr Zeit beanspruchen und es ein Vorteil darstellt, wenn bereits auf Stadtgebiet gestartet werden kann. Dank dem Bahnanschluss bietet sich ausserdem für die Migros Zürich die Möglichkeit, die Zulieferung auf direktestem Weg und vorallem umweltfreundlich sicher zu stellen.

### Gut ausgelastete Fahrzeuge auch bei kleinen Filialen

Ein Team von Migros-Disponenten optimiert täglich die Auslastung der Fahrzeuge für die Belieferung der einzelnen Supermärkte. Bei den kleinen und mittleren Verkaufsstellen werden die Frischproduktlieferungen nach Möglichkeit mit Volumen von Trocken- und Nonfoodsortimenten ergänzt. Dazu werden diese Produkte per Bahn von den zentralen Lagern in Suhr (Kolonialwaren) und Neuendorf (Nonfood) nach Zürich gebracht. Im Sinne einer Transitbelieferung (Belieferung mit Umschlag) gelangen sie dann via die regionale Verteilzentrale zu den lokalen Standorten. Dadurch können die Fahrten innerhalb der Migros Gruppe bedeutend reduziert werden. Grosse Filialen allerdings, welche eine oder mehrere ganze Lastwagenladungen mit Frische-, Trocken- oder Nonfoodprodukten benötigen, erhalten ihre Waren direkt von den zentralen Lagern, wie nachfolgend dargestellt wird. **[ABB.2]**

### «Aufliegerkonzept» – mehr Frischprodukte mit weniger Fahrten

Die Belieferung der Filialen erfolgt auch innerstädtisch wenn immer möglich mit Sattelschleppern. Diese stellen die beladenen Auflieger an den dafür vorgesehenen Rampenplätzen ab. Die Belieferung kann so unabhängig von den Präsenzzeiten des Personals an die Filialen erfolgen. Die zurückgelassenen Anhänger können von den Filialen tagsüber als gekühlter Lagerraum aber auch als Stauraum für Retouren (Mehrweggebinde, diverse Wertstoffe wie Karton, PET etc.) genutzt werden. Mit diesem Prinzip können Fahrten zu kleinen und mittleren Läden auf ein Minimum reduziert werden. Voraussetzung dafür ist allerdings, dass die Zufahrt mit grossen Fahrzeugen möglich ist und dass die Verkaufsstelle über eine geeignete Infrastruktur im Rampenbereich verfügt. Ideal sind ein bis zwei Plätze, an denen Auflieger mit einem Zugfahrzeug ausgetauscht werden können. Aus wirtschaftlicher Sicht lohnt sich der Bau von grosszügigen Anlieferungen immer dann, wenn dieser nicht direkt auf Kosten von Filialfläche erfolgt, mit welcher erwiesenermassen ein bedeutender Mehrumsatz erwirtschaftet werden kann.

### Mit passenden Transportvolumen das Zentrum der Stadt entlasten

Im Stadtgebiet setzt die Genossenschaft Migros Zürich 11 Lastwagen mit Gasmotoren (CNG-Fahrzeuge) ein, welche eine besonders gute Umweltbilanz aufweisen. Die Fahrzeuge beliefern kleinere Filialen im Stadtzentrum mit Tiefkühlprodukten. Daneben betreibt die Migros aber auch einige grosse Filialen in der Innenstadt. Diese Läden, mit entsprechend grösserem Warenbedarf, werden bewusst und sinnvoller Weise mit Fahrzeugen der maximal zugelassenen Grösse beliefert. Keinen Sinn macht aus Sicht der Stadtbevölkerung und des Detailhandels, eine im Moment von Behördenseite diskutierte Idee, die vorsieht den Güterverkehr am Stadtrand zu bündeln und die Destinationen im Zentrum mit kleineren Fahrzeugen zu beliefern. Kleine Fahrzeuge würden angesichts der zu transportierenden Mengen und der Tonnagen ein Vielfaches an Transporten verursachen, was aus ökologischer und wirtschaftlicher Sicht eine klare Verschlechterung bedeuten würde.

Dieser Umstand lässt sich gut am Beispiel Hauptbahnhof verdeutlichen: Die Anlieferung der Filiale Hauptbahnhof Zürich wurde vor rund 30 Jahren zwar punkto Rampen-Zahl grosszügig, aber leider ohne genügend Platz für ganz grosse Fahrzeuge konzipiert. Zwischenzeitlich hat sich das Untergeschoss des Bahnhofs mit seinen heute zahlreichen Verkaufsgeschäften stark entwickelt. Die Migros-Verkaufsstelle muss aus diesem Grund heute mit täglich über 10 Fahrten beliefert werden. Könnte die Zufahrt mit grösseren Fahrzeugen passiert werden, würde sich die Anzahl Fahrten zu dieser verkehrstechnisch ohnehin stark belasteten Destination um mindestens 30 % reduzieren.

Mit ihrer Verteilzentrale mitten im Zentrum von Zürich kann die Genossenschaft Migros Zürich die Volumen für die Belieferung ihrer Läden bündeln, mit der Bahnanlieferung kombinieren und so mit möglichst wenigen Fahrten, effizient und umweltgerecht zu den Filialen im Zentrum und in der Agglomeration gelangen. Voraussetzung dafür ist ein cleveres Logistikmanagement, eine geeignete Infrastruktur und die Möglichkeit auch weiterhin mit grossen Fahrzeugen ins Stadtzentrum zu gelangen.


**RÉSUMÉ**

## *La stratégie de Migros Zurich en matière de logistique en milieu urbain*

*Avec son centre de distribution situé au cœur de la ville, la coopérative Migros Zurich est en mesure de regrouper les marchandises à livrer, d'exploiter les possibilités de transport ferroviaire et, par conséquent, d'approvisionner de manière efficace et respectueuse de l'environnement ses succursales du centre et de la couronne de l'agglomération. Cela requiert cependant une gestion intelligente de la logistique, des infrastructures adaptées et la possibilité de continuer d'accéder au centre avec des véhicules de grandes dimensions.*

# Pünktlich in einem zeitkritischen Markt

**MICHAEL JUTZI**
Head of Strategy & Business Development DHL Express (Schweiz) AG (Interview: Henri Leuzinger, Redaktion COLLAGE)

**Die DHL Express (Schweiz) AG, ein Unternehmen des weltweit tätigen Logistik-Konzerns Deutsche Post DHL, gehört zu den führenden Anbietern im Bereich «KEP», Kurier-, Express- und Paketdienste, in der Schweiz. DHL Express operiert aktuell von 11 Standorten aus in der Schweiz. Die Zentrale mitsamt einem Logistikzentrum ist am neuen Standort Regensdorf bei Zürich, der im Herbst 2007 in Betrieb ging.**

**COLLAGE: Der DHL-Standort in Regensdorf wurde aufwändig evaluiert. Wie funktioniert er heute, entspricht er den Zielen und Erwartungen der firmeneigenen Planung in der Grossagglomeration Zürich?**

Michael Jutzi: Der Standort, der zwei Unternehmensbereiche beherbergt, nämlich ein Terminal für DHL Freight und ein Terminal und Hub für DHL Express, ist gut. Er wurde nach zahlreichen Faktoren evaluiert, wie Lage in der Agglomeration, Bodenpreis, Infrastruktur und vielem mehr. Die Gespräche innerhalb der Gemeinde Regensdorf waren intensiv, nicht nur über die Aspekte des Verkehrs, sondern die Gemeinde anerkennt auch, dass wir das lokale Gewerbe unterstützen. Als Logistik-Dienstleister operiert DHL Express in einem zeitkritischen Markt: Unsere Kundschaft erwartet die Zustellung ihrer Sendungen am Vormittag bis beispielsweise spätestens 9 Uhr oder 12 Uhr, je nach Dienstleistung. Das halten wir ein, vor allem weil unsere Kuriere sehr gute Ortskenntnisse haben. Die täglichen Staus auf den Strassen berücksichtigen wir bei der Routenplanung, die wir kontinuierlich geänderten Situationen anpassen und optimieren.

**Das Verkehrsaufkommen wächst, gleichzeitig sollen Quartiere beruhigt werden, was die Zugänglichkeit in die Zentren beeinflusst. Stehen Sie als Unternehmen in Kontakt mit den Fachstellen der Raum- und Verkehrsplanung?**

Kontakte bestehen, wir nehmen auch an Veranstaltungen des NFP54 teil, um unsere Haltung darzulegen. Wir Logistiker werden auf lokaler und regionaler Ebene indessen als Einzelunternehmen wahrgenommen. National treten wir im Verband der privatwirtschaftlichen Postanbieter, KEP & Mail, zu deren Gründungsmitgliedern DHL Express gehört, gemeinsam aktiv auf. Hier geht es um grundlegende politische Fragen der Gleichberechtigung mit der Schweizerischen Post, die als «service public»-Provider im Gegensatz zu uns eine Reihe von Vorteilen geniesst, namentlich was Zufahrtsberechtigungen und das Nachtfahrverbot betrifft. Ziel der behördlichen Verkehrsplanung kann es jedoch nicht sein, wenn infolge von Restriktionen am Ende mehr Fahrzeuge in der Agglomeration unterwegs sein müssen, um die Versorgung sicherzustellen, denn unsere Kunden brauchen ihre Sendungen bis zu einer bestimmten Zeit. Wenn das mit einer Tour auf einer bestimmten Strecke nicht zu gewährleisten ist, müsste dann ein weiteres Fahrzeug zum Einsatz kommen. In der Realität heisst das: Ein Kurier hat die Wahl, auf einem Parkverbot schnell anzuhalten und die Ware abzuliefern, dabei aber eine Busse zu riskieren. Oder seinen Wagen in massgeblicher Entfernung abzustellen, auf die Gefahr hin, dann zu Fuss zu spät zu kommen. Hier fehlt uns oftmals eine nachhaltige und effiziente Infrastrukturplanung die versorgungstechnischen Gesichtspunkten Rechung trägt.

**Bisher ist es ja so, dass Logistikdienstleister aus eigenem Antrieb ihre Standorte realisieren. Was halten Sie davon, wenn von der übergeordneten Raum- und Verkehrsplanung entsprechend optimierte und gut erschlossene Standorte angeboten würden, um die Versorgung von Bevölkerung und Wirtschaft mit Gütern sicherzustellen?**

Ein interessanter Gedanke; allerdings wurden wir diesbezüglich noch nicht angegangen, wir verfolgen die nun langsam einsetzenden Bestrebungen indessen sehr aufmerksam. Es macht ja, aus höherer Warte gesehen, nicht viel Sinn, aufwändige Parallelinfrastukturen aufzubauen, die dann möglicherweise nicht voll ausgelastet werden können. Allerdings bewegen wir uns in einem wachsenden, aber hart umkämpften Markt, auf dem wir mit unseren Dienstleistungen und DHL-spezifischen Innovationen erfolgreich bestehen wollen.

Grundsätzlich geht es aber doch um mögliche Kooperationen zwischen Privatunternehmen und den entsprechenden öffentlichen Instanzen. Ein interessanter Ansatz ist uns aus Stockholm bekannt. Dort ist es gelungen, die Bus-Spuren, welche bisher zusätzlich nur den Taxis zur Verfügung standen, auch für Logistik-Zustelldienste zu öffnen. Bedingung dabei: Es dürften nur spezifische Kriterien erfüllende alternative Fahrzeuge zum Einsatz kommen. Eine sinnvolle Strategie, welche mit jener unseres Konzerns einhergeht. Wir haben bereits die Hälfte unserer eignen Kurierfahrzeuge auf den Betrieb mit umweltfreundlichen Treibstoffen umgerüstet. Und mit dem GOGREEN-Angebot können Kunden ihren Express-Versand bei uns $CO_2$-neutral bewerkstelligen, indem der Mehrpreis in nachhaltige Klimaschutzprojekte fliesst. Wir überlegen uns natürlich auch weitere Alternativen und bieten z. B. in Deutschland automatische Packstationen an, wo die Kunden ihre Sendungen aufgeben, aber auch abholen können. Allerdings sind solche Optionen für die Schweiz noch sehr teuer, sie lohnen sich also nur bei einer permanenten sehr hohen Auslastung und fokussiert insbesondere auf Privatpersonen. Der so genannte 2C Markt ist, gefördert durch Internetbestellungen, seit Jahren stark am wachsen und bedeutet langfristig eine weitere Zunahme des Logistik-Verkehrs in Wohngebieten. Hier werden sich Konzepte, die eine andere Form der Zustellung als




[ABB. 1]

[ABB. 1] DHL-Logistikzentrum in Regensdorf

die gewohnte Übergabe an der Haustüre zu Folge haben, durchsetzen. Einerseits durch so genannte bemannte Zustellpunkte oder eben durch unbemannte wie beispielsweise die Packstation, wobei Öffnungs- und Zugangszeiten sowie eine Benachrichtigung der Sendungsverfügbarkeit, beispielsweise über SMS, ein massgebliches Argument sein werden. Derartige Abholstellen müssen so positioniert werden können, dass ein gleichermassen verkehrstechnisch einfacher Zugang für den Logistik-Dienstleister, wie auch für den Konsumenten gewährleistet wird.

**A propos GOGREEN, wie nimmt die Kundschaft das Angebot an?**

An sich gut, vor allem bei Unternehmen, die sich explizit umweltbewusst präsentieren und die erkennen, dass sie auch bei der ausgelagerten Logistik für den Transport ihrer Produkte noch eine Umweltverantwortung tragen und entsprechende Massnahmen als gemeinsames Engagement zwischen Logistikdienstleister und Versender betrachten. Interessant ist, dass eher KMUs das Angebot nutzen, jene nämlich, bei denen die Entscheidungswege kurz sind und der Chef selbst wissen will, wie und unter welchen Aspekten seine Ware zum Kunden gelangt. Etwas anders sieht es oftmals bei Grossbetrieben aus, bei denen die ausgelagerte Logistik fast ausschliesslich nach dem Kostenfaktor beurteilt wird, welcher natürlich möglichst tief gehalten werden muss. In diesem Bereich ist es schwieriger, das sehr wohl stark ausgeprägte Umweltbewusstsein konkret an dieses Angebot zu knüpfen.

**Wie beurteilen Sie die Situation in der Schweiz, was die Güterversorgung anbetrifft?**

Brennpunkt ist zunächst ganz klar der Grossraum Zürich, zumal es wohl nicht mehr lange dauert, bis sich die Verkehrszusammenbrüche häufen werden, übrigens nicht nur auf der Strasse, sondern auch auf dem hoch belasteten S-Bahn-System. In der Nordwestschweiz im Raum Basel spitzt sich die Situation stets bei Grossereignissen zu, bei Messen oder grossen Fussballspielen. Allerdings kennen wir die jeweiligen Termine und können uns entsprechend frühzeitig einrichten. Schwierig ist die Situation immer häufiger im Arc Lémanique. Nebst dem Flughafen Basel werden internationale Sendungen auch über jenen von Genf abgefertigt. Wenn der Verkehr zwischen Genf und Lausanne zusammenbricht, beeinträchtigt das die termingetreue Zustellung zeitkritischer Waren ausgesprochen stark.

**Wie sehen Sie die Perspektiven in der Güterversorgung und der Logistik?**

Hand aufs Herz: Wir profitieren heute in der Schweiz grundsätzlich von enorm leistungsstarken Verkehrssystemen. Wir sind an Pünktlichkeit gewohnt und rechnen auch im Privatleben stets damit, dass die Fahrpläne eingehalten werden. Das ist andernorts längst nicht mehr selbstverständlich. Aber auch dort kommen die Leute zu ihrer Ware, wenn auch nicht immer so komfortabel und zuverlässig wie bei uns. Vielleicht müssen wir in Zukunft ähnliches auch hinnehmen, wenn die Logistik nicht mehr so effizient funktionieren kann, wie man es sich wünscht und wir es gewohnt sind. Zudem kann die Logistik ihre Dienste heute vergleichsweise günstig anbieten – wie lange noch, wird sich zeigen. Sie dürften tendenziell eher teurer werden (Treibstoff, Schwerverkehrsabgaben, $CO_2$-Steuern usw.). Um die Systeme funktionsfähig zu halten, müssen wir in verschiedenen Bereichen gleichzeitig ansetzen. Gemeint sind dabei nicht nur die Logistiker und Spediteure, sondern auch die anderen Akteure, allen voran die Städte. Ein visionäres Stichwort dazu: «City-Logistics». Das tönt viel versprechend, ein Logistik-Zentrum mitten in der Stadt, mit direktem Anschluss an Bahn und Hochleistungsstrassen, natürlich unterirdisch, und optimal verknüpft mit Container-Terminals am Stadtrand und alles in Flughafennähe. So ein Zentrum würden wir von der DHL natürlich sehr gerne betreiben, unsere Konkurrenten aber auch. Leider gibt es, soweit ich weiss, noch nirgends so ein System, vermutlich weil Güterversorgung, Logistik und Distribution nicht als Thema der Verkehrsplanung und Stadtentwicklung präsent war…

**… womit wir wieder beim Kernthema unserer Publikation angekommen wären. Michael Jutzi, wir danken Ihnen für das Gespräch.**



[ABB. 2]

[ABB. 2] Michael Jutzi im DHL-Verteilzentrum (Fotos: Henri Leuzinger)

# Partizipative Planung im Fricktal – Fricktal-Charta und Regionales Entwicklungskonzept stärken die Wettbewerbsfähigkeit

**PATRICIA WENK**
Dipl. Raumplanerin FSU und dipl. Mediatorin SDM, asa AG Rapperswil

**HANS RUDOLF ARM**
Dozent HSR für Standortpolitik und Moderation, Arm & Partner, Diessenhofen



[ABB. 1]

**[ABB. 1]** Fricktal, Industrie Sisslerfeld: Kernbereich des Chemie-/LifeScience-Clusters

**Wie schmiedet man eine heterogene Gegend zwischen zwei dynamischen Metropolitanräumen zu einer zukunftsfähigen Region? Die Arbeitsgemeinschaft asa ag, Rapperswil und Arm & Partner, Diessenhofen, hat es geschafft, in einem partizipativen Planungsprozess die 41 Gemeinden des Fricktals im Nordwesten des Kantons Aargau zu einer erfolgsversprechenden Gemeinschaft einzuschwören. Politisches Kernelement ist die Fricktal-Charta, mit der sich die Gemeinden zur Zusammenarbeit verpflichten. Das regionalökonomisch ausgerichtete Entwicklungskonzept hält 20 sorgfältig ausgearbeitete Projekte bereit, welche nun von allen Gemeinden zusammen, in kleineren Gruppen oder auch einzeln realisiert werden.**

## Aufgabenstellung

Wie stellt sich das Fricktal den Herausforderungen der Zukunft? Wie kann das Fricktal im internationalen Standortwettbewerb bestehen? Wie kann das Fricktal seine Eigenständigkeit bewahren?

Mit diesen Fragen schrieb der Regionalplanungsverband FricktalRegio die Erarbeitung eines Regionalen Entwicklungskonzepts (REK) aus. Die Aufgabe legte das Schwergewicht auf Erhalt, Stärkung und Ausbau der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit der Region – unter der Prämisse der Nachhaltigkeit. Nach der Fusion der beiden Planungsverbände «Oberes Fricktal» und «Unteres Fricktal» im Jahr 2003 war es ein zentrales Anliegen, mittels eines partizipativen Vorgehens alle 41 Gemeinden in die Planung miteinzubeziehen. Damit ging die Aufgabe weit über die herkömmliche regionale Raumplanung hinaus. Die Arbeitsgemeinschaft asa/arm – mit den Verantwortlichen Patricia Wenk, Raumplanerin und Mediatorin, und Dr. Hans Rudolf Arm, Dozent für Standortpolitik und Moderation an der Hochschule Rapperswil – erhielt aufgrund ihres überzeugenden Vorgehenskonzeptes Mitte 2006 den Zuschlag.

Die gesamte Projektdauer betrug 2 ½ Jahre und wurde offiziell am 16. Januar 2009 mit der Unterzeichnung der Fricktal-Charta durch alle 41 Gemeinden in Frick abgeschlossen.

## Das Fricktal

Das Fricktal ist ein Übergangsraum zwischen den Metropolitanräumen Basel und Zürich. Gleichzeitig bestehen enge Verbindungen mit den Nachbarländern. Es ist geprägt von besonderer landschaftlicher Vielfalt und historischer Tiefe. Prägend für das Fricktal ist das gleichzeitig Verbindende und Trennende: Rhein und Jurahöhen mit ihren markanten Seitentälern einerseits sowie Brücken und Wehrtürme andererseits. Ein starkes Geschichtsbewusstsein und ein starker Unabhängigkeitswille gepaart mit der Energie für Neues zeichnen die Fricktalerinnen und Fricktaler aus.

Einige Kennzahlen zum Fricktal: 283 km² Fläche, 41 Gemeinden, 70 000 Einwohner, 34 000 Erwerbstätige und 1.9 Mrd. Franken Wertschöpfung, 21 Gemeinden beziehen Finanzausgleich (Angabe: Stand 2008).

Daneben die weichen Faktoren: Das Fricktal wird als «liebliches Hügelland zwischen Jura und Rhein» beschrieben, stark geprägt von Wiesen, Feldern, hochstämmigen Obstkulturen und Wald. Eine Gegend mit hoher Attraktivität für Wohnen, Freizeit und Tourismus.




[ABB. 3]

**[ABB. 3]** Das Fricktal in der Schweiz



[ABB. 4]

**[ABB. 4]** Fricktalkonferenzen – Diskussion der Themen in gezielt zusammengesetzten Gruppen

## Zielsetzung

Das Fricktal ist als international wettbewerbsfähige Region zu positionieren, welche einerseits die stärkeren und schwächeren Gemeinden integriert, und andererseits die Bedürfnisse der heutigen und der zukünftigen Generation berücksichtigt. Gleichzeitig soll ein den räumlichen und wirtschaftlichen Disparitäten der 41 Verbandsgemeinden angepasster Partizipationsprozess für die Solidarität unter den Gemeinden sorgen.

## Vorgehen

Inhalt und Prozess sind gleichberechtigt

Der zentrale Punkt des von asa/arm vorgeschlagenen Vorgehenskonzeptes war, die Dimensionen «REK-Inhalt» und «REK-Prozess» konsequent als gleichberechtigt zu behandeln.

Der Prozess begann am 1. Juli 2006 mit der ersten «Fricktalkonferenz». Vertreter/-innen der Gemeinden, aus Industrie, Gewerbe und Politik, der alten und jungen Generation sowie anderweitig Interessierte liessen sich auf einen ambitiösen Prozess ein, der fünf Arbeitsphasen vorsah: Grundlagenstudium, SWOT-Analyse und Regionstypisierung, Strategische Optionen, Umsetzungsplanung und Schlussbericht.

Bereits die ersten Diskussionen im Plenum fanden in einer positiven Grundstimmung statt. Man wollte die herkömmliche Kirchturmpolitik überwinden und das Gefühl der Zusammengehörigkeit stärken. Keine leichte Aufgabe, denn obwohl das Fricktal als Region im schweizweiten Vergleich Bestnoten erhält, fallen beim genaueren Hinsehen intern grosse Strukturunterschiede auf: Reichen finanzkräftigen Gemeinden mit gut ausgebauten Verwaltungen, starken Steuerzahlern sowie attraktiven Wohnlagen und Arbeitsplätzen stehen «Habenichtse» gegenüber, kleine Gemeinden in schönsten Landschaften gelegen, aber eben abseits, auch innerhalb des Fricktals selbst.

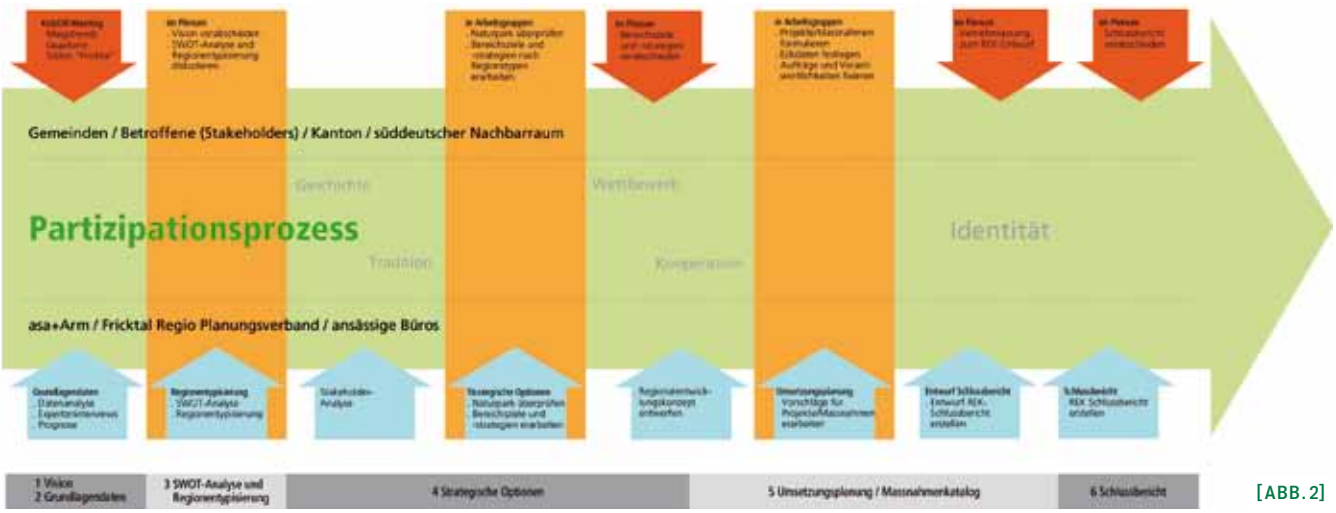
Partizipativ planen heisst informieren, motivieren, moderieren

Die inhaltlichen Eckpunkte sollten unter Einbezug der Bevölkerung und der Verantwortlichen nach dem BottomUp-Prinzip erarbeitet werden. asa/arm orientierte sich dabei methodisch am System der Grossgruppen-Moderation bzw. -Mediation.

Auf Inputreferate und Informationsblöcke der Planer folgten Diskussionsrunden in kleinen, gezielt zusammengesetzten Gruppen. Deren Resultate dienten danach als Basis für die Arbeit in verschiedenen Arbeitsgruppen.

Insgesamt wurden 4 Fricktalkonferenzen und 20 Workshops mit Betroffenen sowie mit der Koordinations- und Steuerungsgruppe durchgeführt. Die Fricktalkonferenzen – Plenarveranstaltungen mit rund 100 Personen – gaben jeweils das Placet für den vergangenen und grünes Licht für den nächsten Schritt. Schliesslich wurden die Planungsergebnisse durch 2 Vernehmlassungen bei den Gemeinden abgesichert.

**[ABB. 2]** Vorgehensskizze Partizipationsprozess




[ABB. 2]

Absolute Transparenz

Ein wichtiges Anliegen war die absolute Transparenz des gesamten Prozesses. Wichtige Teilschritte, Protokolle und selbstverständlich sämtliche Zwischenberichte wurden auf der Homepage der FricktalRegio (www.fricktal.ch) aufgeschaltet und der Bevölkerung zugänglich gemacht. Ebenso wurde der Prozess von den wichtigsten regionalen Zeitungen begleitet. Diese nahmen an den Fricktalkonferenzen teil und berichteten über den Stand und die Fortschritte des REK. So wurde sichergestellt, dass die Fricktalerinnen und Fricktaler jederzeit über den Projektstand informiert waren, und sich einbringen konnten, wenn sie es wünschten.

**Ergebnisse**

Ergebnisse auf der Prozess-Ebene:
Verlässlicher Handlungsrahmen

Durch das partizipative Vorgehen wurde ein verlässlicher Orientierungs- und Handlungsrahmen für die Gemeinden im Fricktal geschaffen. Basis war der permanente Dialog an den Fricktalkonferenzen, der das gegenseitige Verständnis der Teilnehmer förderte, die unterschiedlichen Vorstellungen über die zukünftigen Ziele und Entwicklungen des Fricktals bündelte und zu einer von allen Beteiligten akzeptierten Strategie und Umsetzungskonzeption führte.

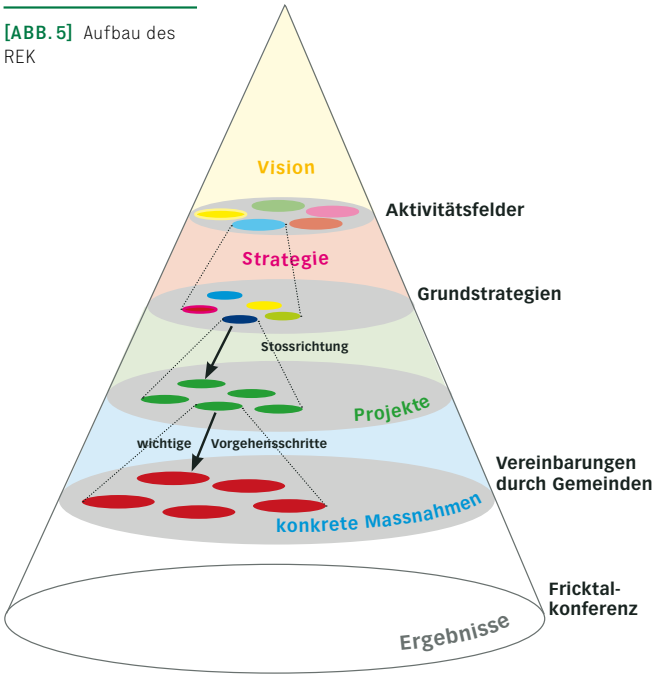
Durch die intensiven Auseinandersetzungen und Diskussionen im Plenum gelang es der Projektleitung, die innerregionale Solidarität im Fricktal nicht nur zu thematisieren, sondern im Verlaufe des REK-Prozesses explizit zu stärken. Indiz dafür ist die Unterzeichnung der Fricktal-Charta durch alle Gemeinden als Abschluss des Prozesses.

Ergebnisse auf der inhaltliche Ebene:
Klare Strategie – von allen getragen

Auf der inhaltlichen Ebene wurden die Fricktal-Vision, die Strategien und die Projekte erarbeitet. Der nachstehende Kegel symbolisiert das Vorgehen grafisch. Mit jedem Schritt – Von der Vision über die Strategie bis hin zu den Projekten und Massnahmen, wurde das REK konkreter.

Als erstes wurde die heutige Situation in einer umfassenden Standortbestimmung untersucht und die Kernfähigkeiten und zentralen Herausforderungen des Fricktals herausgearbeitet.

**[ABB. 5]** Aufbau des REK




Um das Ziel zu erreichen, das Fricktal als wettbewerbsfähige Region zu positionieren und um die Vision umzusetzen, definiert die Fricktal-Strategie 5 Aktivitätsfelder und 16 Grundstrategien, die geeignet sind, das sensible Gleichgewicht zwischen Wachstum, Landschaft und Lebensqualität zu erhalten und damit auch der Nachhaltigen Entwicklung gerecht zu werden.

Die wichtigsten Elemente zusammengefasst:

- Die Wirtschaft ist weiterhin Motor des Fricktals. Auf der einen Seite mit der starken Industrie, auf der anderen Seite mit der kleinkörnigen Gewerbestruktur.
- Die Lebensqualität bleibt auch für die bis im Jahr 2030 prognostizierten 20 000 Zuzüger erhalten.
- Das Fricktal wird zum Naherholungsgebiet für die Agglomerationen Basel und Zürich
- Natur und Landschaft werden verstärkt gepflegt und entwickelt.
- Die Entwicklungen konzentrieren sich in den Räumen, die heute schon davon geprägt sind.

Der umfassende Analysebericht sowie die Broschüre zum Schlussbericht können unter http://www.fricktal.ch/planungsverband/rek-fricktal/index.php heruntergeladen werden.

**Umsetzung in zwei Stufen – die Fricktal-Charta als politisches Herzstück des REK**

Der politische Wille zur Kooperation zwischen den Gemeinden ist der Schlüssel zum Erfolg des REK. Deshalb hat asa/arm eine zweistufige Umsetzung vorgeschlagen:

Erste Stufe: Die Fricktal-Charta

Mit der Fricktal-Charta bekennen sich alle Gemeinden dazu, das REK Fricktal umzusetzen. Die Fricktal-Charta ist kein juristisches Dokument, sondern ein «contractus socialis», ein Gesellschaftsvertrag. Nicht die rechtsgültige Verpflichtung, sondern die Gewissheit, dass alle Beteiligten Gemeinden von der Erfüllung des Abkommens profitieren, schafft die politische Verbindlichkeit.

**DIE FRICKTAL-CHARTA**

Die Gemeinden des Fricktals setzen das REK Fricktal gemeinsam um. Sie kooperieren mit dem Ziel, die Attraktivität des Fricktals zu stärken und die Wettbewerbsfähigkeit gegenüber anderen Regionen zu verbessern. Wegweiser dazu ist die Fricktal-Vision. Die Umsetzung des REK erfolgt über Projekte. Die Zusammenarbeit der jeweils an einem Projekt beteiligten Gemeinden ist freiwillig. Sie wird in separaten Projektvereinbarungen geregelt. Die Gemeinden halten sich an die folgenden Abmachungen:

- Teilnahme an der Fricktal-Konferenz
- Vollständige und rechtzeitige Information über Projekte, Projektvereinbarungen und beteiligte Gemeinden
- Fairness: Die Gemeinden halten sich an die Abmachungen in den Projektvereinbarungen

Die Kooperation ist offen für andere Gemeinden, Regionen und Akteure. Die Fricktal-Konferenz bildet die übergeordnete Struktur der Zusammenarbeit. Sie wird von Fricktal Regio im Rahmen des Gemeindeseminars organisiert.

Zweite Stufe: Projektvereinbarungen zwischen den Gemeinden

Die Umsetzung der Fricktal-Charta erfolgt über Projekte. Hier geht es darum, die mit der «Charta» dokumentierte innerregionale Solidarität zu leben. Jede Gemeinde kann ein Projekt entweder im Alleingang angehen oder sich mit weiteren daran interessierten Gemeinden zusammenschliessen. Für jedes Projekt wird von den beteiligten Gemeinden eine Vereinbarung ausgehandelt.

Die Umsetzung des REK erfolgt also schrittweise. Die Federführung liegt bei den Gemeinden und der FricktalRegio. Jede Gemeinde kann selbst Prioritäten setzen und entscheiden, welche Entwicklungsziele sie in den nächsten Jahren angehen möchte. Damit ist eine flexible, den teilregionalen Gegebenheiten, der aktuellen Entwicklung und dem jeweiligen Finanzrahmen angepasste Umsetzung gewährleistet. Gleichzeitig bleibt die Gemeindeautonomie gewahrt.

Der grösste Vorteil dieses Vorgehens liegt im Lastenausgleich. Dieser erfolgt nämlich im Rahmen einzelner Projekte über Vereinbarungen zwischen den beteiligten Gemeinden, und nicht über das ganze Fricktal.

Fricktalkonferenz: Plattform für Planung und Kontrolle

Das REK Fricktal will konkrete Ergebnisse produzieren. Deshalb kommt der Planung, aber auch der Evaluation und Kontrolle eine wichtige Bedeutung zu. Als Plattform für den Austausch der Gemeinden über Projektideen, Abmachungen, Vereinbarungen, Finanzierungsfragen, Ergebnisse, Erfahrungsaustausch und Controlling des REK ist jeweils der dritte Tag des traditionellen Gemeindeseminars vorgesehen. Mit dem Namen «Fricktalkonferenz» zeigt die Region, dass der gemeinsam begonnen Prozess weitergeführt wird.

**FAZIT**

Das REK ist ein Prozess – nicht ein Gutachten: Das REK Fricktal ist mehr als nur schöne Worte. Der breit abgestützte, partizipative Entstehungsprozess hat einen Meinungsaustausch jenseits gängiger Grenzen ausgelöst. Die vorliegenden Projekte sind weniger Abschluss als Ausgangspunkt. Ausgangspunkt zu einem Fricktal, das im internationalen Wettbewerb bestehen wird. Menschen sind der Schlüssel zur Umsetzung: Umsetzen ist in erster Linie eine Angelegenheit zwischen Menschen. Nur so wird die gemeinsame Arbeit am REK Früchte tragen. Die feierliche Unterzeichnung der Fricktal-Charta durch die 41 Gemeindeammänner am 16. Januar 2009 in Frick setzt gleichsam den Startschuss, dass aus der Vision Massnahmen, aus Potenzialen Stärken, aus Ideen Aktionen und – vor allem – aus «Zuschauern» Beteiligte werden.

Inserat

ATB SA
Ingénieurs-conseils SIA USIC

Nous sommes un bureau d'ingénieurs en génie civil d'envergure régionale actif dans le Jura, le Jura bernois et la région laufonnaise (60 collaborateurs) et recherchons pour renforcer notre département d'aménagement du territoire un

**URBANISTE h/f**
**Chef de projet**

**VOTRE PROFIL**
- Formation d'architecte, géographe ou urbaniste
- Expérience confirmée dans le domaine de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme
- Aptitude à travailler en équipe dans la conduite et la gestion de projets complexes et pluridisciplinaires
- Capacité d'organisation et maîtrise des problèmes administratifs et législatifs
- Capacité à diriger et à coordonner du personnel
- Facultés de communication et de négociation, aisance rédactionnelle
- Motivation à s'investir dans un poste à responsabilités
- La connaissance de l'allemand est un atout

**NOUS OFFRONS**
- Un fort potentiel de développement au sein de l'entreprise
- Une grande autonomie de travail et d'organisation
- Des possibilités de formation et de perfectionnement professionnel
- Des conditions de travail stables et agréables dans un bureau renommé
- Lieu de travail à définir parmi nos bureaux (Moutier, Tramelan, Delémont, Courgenay ou Saignelégier)
- Entrée en fonction dès que possible ou à convenir

Votre profil correspond aux critères mentionnés et vous êtes intéressé-e à relever de nouveaux défis au sein de notre société ? N'hésitez pas à adresser votre dossier de candidature **jusqu'au 31 mars 2010** à l'adresse suivante :
**ATB SA, à l'att. de M. Yann Rindlisbacher, CP 25, 2720 Tramelan**
**Tél. 032 487 59 77 / www.atb-sa.ch**

Inserat

R + K Remund + Kuster Büro für Raumplanung

In unserem Hauptsitz in Pfäffikon SZ suchen wir im Rahmen einer geplanten Nachfolgeregelung **nach Vereinbarung eine/einen**

**Raumplaner-Projektleiter/-in**
**(Mitglied der Geschäftsleitung)**

**Ihr Verantwortungsbereich**
Sie übernehmen die Projektleitung diverser Orts-, Verkehrs- und Gestaltungsplanungen. Sie beraten unseren bestehenden Kundenstamm in baurechtlichen und ortsplanerischen Fragen. Als Mitglied der Geschäftsleitung unterstützen Sie die Führung unseres Teams, bestehend aus 12 MitarbeiterInnen.

**Wir erwarten**
- Mindestens 5 Jahre Berufserfahrung in den Bereichen Raum- und Verkehrsplanung und/oder Umweltschutz
- Erfahrung mit anspruchsvollen Projekten und interdisziplinärer Zusammenarbeit (mit Fachleuten und Behörden) mit entsprechendem Verhandlungsgeschick
- Eigeninitiative, Teamfähigkeit, Selbstständigkeit, hohe Leistungsbereitschaft und Mut zur Verantwortung
- Gewandtheit im mündlichen und schriftlichen Ausdruck, Freude an der Kommunikation

**Wir bieten**
- Möglichkeit, die Zukunft als Mitglied der Geschäftsleitung mitzugestalten
- Eine verantwortungsvolle, anspruchsvolle und abwechslungsreiche Tätigkeit in Kaderposition
- Grosse Selbstständigkeit und Handlungsspielraum

Für Fragen setzen Sie sich bitte mit Herrn Ivo Kuster in Verbindung. Gerne erwarten wir Ihre schriftliche Bewerbung mit den üblichen Unterlagen.

**Remund + Kuster, Büro für Raumplanung AG**
**Churerstrasse 47, 8808 Pfäffikon**
**Tel. 055 415 00 15 / www.remund-kuster.ch**

# Verbandsnachrichten / *Informations de la Fédération / Informazioni della Federazione*

INHALT / *SOMMAIRE*

**29** Die RPG-Revision als Schritt in Richtung Ziele der Raumplanung / *Révision de la LAT*

**30** Stellungnahme zum Entwurf des Berichts «Zukunft der nationalen Infrastrukturnetze in der Schweiz» / *Prise de position relative au rapport sur l'avenir des réseaux d'infrastructure nationaux*

Inseratepreise in der Collage und auf der FSU-Homepage / *Tarifs des annonces dans COLLAGE et sur le site Internet de la FSU*

Mutationen / *Changements*

Redaktionsschluss FSU Info / *Délai rédactionnel FSU Info*

**Liebe Kolleginnen und Kollegen, geschätzte Mitglieder des FSU**

Die jährliche Mitgliederversammlung steht wieder vor der Tür. Wie es sich in den letzten Jahren eingebürgert hat, bietet der Vorstand auch dieses Jahr wieder ein attraktives Rahmenprogramm. Die Einladung geht dieses Jahr nach Rapperswil, wo wir unter kundiger Leitung der Hochschule Rapperswil und unter kompetenter Beteiligung in einem Podium sowie auf anschliessender Begehung Fragen rund um die Agglomeration Obersee und ihre heiklen Bezüge zur Kernstadt Zürich kennenlernen werden. Die Vorbereitungsgruppe hofft mit dem Vorstand auf eine zahlreiche Teilnahme an der MV vom 7. Mai 2010.

In diesem FSU-Info wird insbesondere über die RPG-Revision, berichtet, welche zu einem Dauerthema geworden ist und auch im laufenden Jahr noch Einiges zu reden geben und die Kräfte des FSU fordern wird. Die Stellungnahme zum Entwurf «Zukunft der nationalen Infrastrukturnetze in der Schweiz» zeigt im Weiteren, dass die raumplanerischen Interessen auf unterschiedlichen Ebenen gewahrt werden müssen.

***Chères et chers collègues, chers membres de la FSU***

*L'assemblée générale 2010 de la FSU aura lieu le 7 mai prochain. Comme les années précédentes, le comité concocte un programme attrayant, qui complètera la partie statutaire de l'ordre du jour et favorisera les échanges entre collègues. La manifestation se tiendra à Rapperswil, où nous serons reçus et accompagnés avec compétence par des représentants de la HSR. Une table ronde et une visite permettront aux participants de découvrir les enjeux auxquels est confrontée l'agglomération Obersee, qui entretient des relations délicates avec le grand centre qu'est Zurich. Le comité et le groupe chargé de préparer la journée espèrent que les membres seront nombreux à y participer.*

*Le présent bulletin est en grande partie consacré à la révision de la LAT, qui s'annonce désormais de longue haleine, et continuera cette année de susciter le débat et de mobiliser la FSU. La prise de position relative au rapport sur l'avenir des réseaux d'infrastructure nationaux montre par ailleurs que les intérêts de l'aménagement du territoire doivent être défendus à tous les niveaux.*



Andreas Brunner
(Geschäftsführer / *Secrétaire)*

Fédération suisse des urbanistes
Fachverband Schweizer RaumplanerInnen
Federazione svizzera degli urbanisti
Federaziun svizra d'urbanists

Vadianstrasse 37, 9001 St. Gallen
Tel. 071 222 52 52, Fax 071 222 26 09
info@f-s-u.ch, www.f-s-u.ch

AKTUELL

## Die RPG-Revision als Schritt in Richtung Ziele der Raumplanung

### Stand der Revisionsarbeiten

Am 20. Januar 2010 hat der Bundesrat die Botschaft zu einer Teilrevision des Raumplanungsgesetzes RPG als indirekten Gegenvorschlag zur Landschaftsinitiative verabschiedet. Darin wird unter anderem vorgesehen, dass Bund und Kantone zusammen technische Richtlinien für die Zuweisung von Land zu den Bauzonen, namentlich die Berechnung des Bedarfs an Bauzonen, erarbeiten. An einem diesem Thema gewidmeten Brainstorming vom 25. Februar 2010 nahm auch der FSU teil. An jenem Tag hat das ARE zudem über mögliche Themen einer kommenden 2. RPG-Revisionsetappe informiert. Diese wird Fragen betreffen, welche in der jetzigen Revision noch ausgeklammert worden sind, und insbesondere auch wieder Elemente aus der 2009 gescheiterten Gesamtrevision beinhalten.

### Anliegen des FSU

Der FSU setzt sich generell für folgende Anliegen ein:

1. Neue Bauzonen an die richtigen Orte lenken
2. Bauzonen am falschen Ort: Auszonung anstreben und eventuell entschädigen
3. Mangelnde Verfügbarkeit: Verflüssigung günstig gelegener gehorteter Flächen.

### Revisionspunkte im vorliegenden Entwurf

Mit dem vorliegenden Revisionsentwurf konnte ein guter Schritt in Richtung dieser Ziele getan werden:

1. Neue Bauzonen an die richtigen Orte lenken mit Bauverpflichtung.

— Art. 8 Abs. 1 lit. a verlangt von jedem Kanton ein kantonales Raumkonzept.
— Art. 8a lit. a verlangt: «Der Richtplan legt im Bereich Siedlung insbesondere fest (…) wie gross die Siedlungsfläche insgesamt sein soll, wie sie im Kanton verteilt sein soll und wie ihre Erweiterung regional abgestimmt wird».

Bisher bestand für kantonale Richtpläne keine Pflicht, ein (Raum-)Konzept vorzulegen. Ebenso mussten sie sich auch zur Grösse der Bauzonen nicht äussern. Hier konnte eine wichtige Lücke geschlossen werden.

2. Ungünstig gelegenes Bauland möglichst auszonen. Dieses Ziel wird nur indirekt angepeilt:

— Art. 15 Abs. 1: «Die Bauzonen müssen so festgelegt werden, dass sie den voraussichtlichen Bedarf für 15 Jahre nicht überschreiten».
— Art. 8a Lit. d sagt: «Der Richtplan legt im Bereich Siedlung insbesondere fest (…) wie sichergestellt wird, dass die Bauzonen den Anforderungen von Artikel 15 entsprechen (…)».
— Art. 37b Abs. 1 verlangt «Die Kantone passen innert fünf Jahren nach Inkrafttreten dieser Bestimmung ihre Richtpläne an die Anforderungen der Artikel 8 und 8a an.»

Aus der Kombination von Art. 15 Abs. 1 und Art. 8a Lit. d kann gefolgert werden, dass die Kantone für zu grosse Bauzonen festlegen müssen, wie sie diese zu reduzieren gedenken.

3. Verflüssigung günstig gelegener gehorteter Flächen. Die Verflüssigung des Baulandes ist ein Kernanliegen. Der Entwurf bietet dazu folgende zwei Ansätze:

— Neue Bauzonen bedingen laut Art. 15 Abs. 3 lit. c künftig eine sichergestellte Verfügbarkeit: «Land kann neu einer Bauzone zugewiesen werden, wenn (…) seine Verfügbarkeit rechtlich sichergestellt ist».
— Bestehende Bauzonen sollen mit zwei Ansätzen verflüssigt werden: Art. 15a Abs. 1: «Die Kantone treffen die Massnahmen, die notwendig sind, um die Bauzonen ihrer Bestimmung zuzuführen» (…). Art. 15a Abs. 2: «Das kantonale Recht sieht vor, dass die zuständige Behörde eine Frist für die Überbauung eines Grundstücks setzen und die vom kantonalen Recht vorgesehenen Rechtsfolgen anordnen kann, wenn das öffentliche Interesse es rechtfertigt.»

### Verkehrsintensive Anlagen

— Art. 8 Abs. 2: «Vorhaben mit gewichtigen Auswirkungen auf Raum und Umwelt bedürfen einer Grundlage im Richtplan.»

### Ein aktuelles Fazit.

Der Entwurf:

— verbessert die Ausscheidung neuer Bauzonen
— berücksichtigt Rückzonungen nur indirekt
— sichert die Verfügbarkeit neuer Bauzonen und gibt den Kantonen den Auftrag, diese bei bestehenden Bauzonen ebenfalls zu schaffen
— verzichtet auf eine vom Bund definierte Mehrwertabschöpfung
— gibt keine quantitativen Ziele vor
— bedarf deshalb einer Gesamtschau der voraussichtlich benötigten Bauzonen in der Schweiz – als Grundlage für die Kantone und als Richtschnur für eine konsequente und stringente Genehmigung der Richtpläne
— zeigt wohl das heute politisch Machbare auf.

### Noch ein Wort zur Mehrwertabschöpfung

Auszonungen werden in zunehmenden Fällen wohl eine Entschädigung aus materieller Enteignung nach sich ziehen. Zur Finanzierung könnten die Kantone eine Kasse schaffen, die über eine Mehrwertabschöpfung bei Einzonungen geäufnet wird; die Rechtsgrundlage im RPG besteht bereits. Viel wichtiger aber erscheint mir: Eine solche Kasse könnte als «Rückversicherung» für Gemeinden wirken; ihre Angst vor Entschädigungsforderungen würde reduziert und so ihr Mut zur Auszonung gestärkt. (Martin Eggenberger / GS)

ACTUEL

## *Révision de la LAT*

### *Etat des travaux de révision*

*Le 20 janvier 2010, le Conseil fédéral a adopté le message relatif à la révision partielle de la LAT, conçue comme un contre-projet à l'Initiative pour le paysage. Il y est notamment prévu que la Confédération et les cantons élaborent ensemble des directives techniques relatives au classement des terrains en zone à bâtir et, plus particulièrement, au calcul des besoins en la matière. Le 25 février 2010, la FSU a pris part à la séance de réflexion organisée par l'ARE, lequel a profité de l'occasion pour informer les participants sur les thèmes susceptibles de faire l'objet d'une seconde phase de révision. Parmi ceux-ci figurent certains éléments dont traitait déjà la révision totale avortée de 2009.*

### *Principes défendus par la FSU*

*De manière générale, la FSU défend les principes suivants:*

*1. Délimiter les nouvelles zones à bâtir au bon endroit.*
*2. S'efforcer de déclasser les zones à bâtir mal situées et, le cas échéant, indemniser les propriétaires concernés.*
*3. Empêcher la thésaurisation des terrains bien situés.*

### *Projet de révision actuel*

*L'actuel projet de révision accomplit un pas important dans le sens des objectifs susmentionnés.*

*1. Favoriser la délimitation des nouvelles zones à bâtir au bon endroit*

*— L'art. 8 al. 1 let. a exige de chaque canton un projet de territoire.*
*— L'art. 8a let. a exige que, dans le domaine de l'urbanisation, le plan directeur définisse «la dimension totale des surfaces affectées à l'urbanisation, leur répartition dans le canton et la manière de coordonner leur expansion à l'échelle régionale».*

*Jusqu'ici, il n'était pas exigé que les plans directeurs comportent un projet de territoire, ni qu'ils se prononcent sur l'ampleur des zones à bâtir. C'est donc une sérieuse lacune qui est désormais comblée.*

*2. Déclasser les terrains à bâtir mal situés*
*Cet objectif n'est qu'indirectement poursuivi:*

*— Art. 15 al. 1: «Les zones à bâtir sont définies en fonction des besoins prévisibles pour les quinze années suivantes; elles ne doivent pas excéder ces besoins.»*
*— Art. 8a let. d: «Le plan directeur définit (…) la manière d'assurer la conformité des zones à bâtir aux conditions de l'art. 15.»*
*— Art. 37b al. 1: «Les cantons adaptent leurs plans directeurs aux dispositions des art. 8 et 8a dans les cinq ans à compter de l'entrée en vigueur de la présente disposition.»*

*De la combinaison des art. 15 al. 1 et 8a let. d, il découle que les cantons doivent définir comment ils entendent réduire les zones à bâtir surdimensionnées.*

*3. Empêcher la thésaurisation des terrains bien situés*
*Assurer la disponibilité des terrains à bâtir est un enjeu majeur. Le projet de loi y répond de la manière suivante:*

*— S'agissant des nouvelles zones à bâtir, l'art. 15 al. 3 let. c stipule que «de nouveaux terrains peuvent être classés en zone à bâtir si (…) leur disponibilité est garantie sur le plan juridique».*
*— S'agissant des zones à bâtir existantes, l'art. 15a al. 1 exige que «les cantons prennent les mesures nécessaires pour que les*

*zones à bâtir soient utilisées conformément à leur affectation (…)». Quant à l'art. 15a al. 2, il stipule: «Le droit cantonal prévoit que l'autorité compétente peut, si l'intérêt public le justifie, imposer un délai pour la construction sur un terrain et, en cas d'inexécution, ordonner les mesures prévues par le droit cantonal.»*

***Installations générant un trafic important***

*— Art. 8 al. 2: «Les projets qui ont des incidences importantes sur le territoire et l'environnement doivent avoir une base dans le plan directeur.»*

***Conclusions provisoires***

*Le projet de loi:*
*— cadre mieux la délimitation des nouvelles zones à bâtir;*
*— n'aborde qu'indirectement la question des déclassements;*
*— assure la disponibilité des nouvelles zones à bâtir et charge les cantons d'assurer celle des zones à bâtir existantes;*
*— renonce à définir au niveau fédéral les conditions du prélèvement de la plus-value;*
*— ne définit pas d'objectifs quantitatifs;*
*— présuppose que soit établie une vue d'ensemble des besoins en zones à bâtir au niveau suisse, comme base pour l'élaboration et l'approbation des plans directeurs cantonaux;*
*— montre ce qui est aujourd'hui politiquement réalisable.*

***Un dernier mot concernant le prélèvement de la plus-value***

*Dans de nombreux cas, les déclassements impliqueront le versement d'indemnités pour expropriation matérielle. Pour les financer, les cantons pourraient créer une caisse alimentée par les plus-values prélevées sur les terrains nouvellement classés. La LAT contient déjà la base légale nécessaire. Ce qui me paraît plus important encore, cependant, c'est qu'une telle caisse pourrait être perçue comme une garantie par les communes, qui pourraient dès lors plus facilement surmonter leurs craintes et oser procéder aux déclassements nécessaires. (Martin Eggenberger / S)*

VERNEHMLASSUNG

**Stellungnahme zum Entwurf des Berichts «Zukunft der nationalen Infrastrukturnetze in der Schweiz»**

Der FSU hat eine Stellungnahme zum vom Bund in Vernehmlassung gegebenen Entwurf betr. Zukunft der nationalen Infrastrukturnetze abgegeben. Darin hat er verlangt, dass die Infrastrukturnetze (Strasse, Schiene, Luftfahrt, Stromversorgung, Gasversorgung, Telekommunikation) auf die bestehenden oder geplanten Raumplanungskonzepte, die Sachpläne des Bundes oder die kantonalen Richtpläne abgestimmt werden. Die Beseitigung von Kapazitätsengpässen dürfe nicht als alleinige Richtschnur verwendet werden. Die Stellungnahme im Wortlaut kann auf der FSU-Homepage (unter News / Stellungnahmen) eingesehen werden. (GS)

CONSULTATION

***Prise de position relative au rapport sur l'avenir des réseaux d'infrastructure nationaux***

*La FSU a pris part à la consultation relative au rapport de la Confédération sur l'avenir des réseaux d'infrastructure nationaux. Dans sa prise de position, la fédération a exigé que les réseaux d'infrastructure (route, rail, navigation aérienne, électricité, gaz, télécommunications) soient coordonnés avec les projets de territoire existants ou en cours d'élaboration, avec les plans sectoriels de la Confédération et avec les plans directeurs cantonaux. Elle a en outre relevé que le développement des infrastructures de transport devait se baser sur le développement territorial souhaité, et non sur les seules questions de capacité des réseaux. La prise de position complète peut être téléchargée sur le site Internet de la FSU (Actualité → Prises de position). (S)*

INSERATE

**Inseratepreise in der Collage und auf der FSU-Homepage**

Auf Beginn 2010 wurden die Inseratepreise in der Collage erhöht, womit die Inserateeinnahmen etwas verbessert und den in anderen Zeitschriften üblichen Preisen angeglichen wurden. In diesem Zuge hat der Vorstand beschlossen, auch die Inseratepreise auf der FSU-Homepage anzuheben. Der Inseratepreis für Nichtmitglieder entspricht wieder dem Preis für ein ¼ -seitiges Inserat in der Collage, neu also Fr. 350.–. FSU-Mitglieder bezahlen einen reduzierten Tarif von Fr. 250.–.(GS)

ANNONCES

***Tarifs des annonces dans COLLAGE et sur le site Internet de la FSU***

*Début 2010, la FSU a augmenté les tarifs des annonces publiées dans COLLAGE, lesquels se rapprochent ainsi de ceux appliqués par d'autres revues comparables. Le comité a décidé d'augmenter du même coup les tarifs des annonces publiées sur le site Internet de la FSU. Pour les non-membres, le prix d'une annonce s'élève, comme auparavant, au prix d'une annonce d'un quart de page dans COLLAGE, soit désormais Fr. 350.–. Les membres de la FSU bénéficient d'un tarif préférentiel de Fr. 250.–. (S)*

MITGLIEDER / *MEMBRES*

**Mutationen / *Changements***
**01.01.2010– 28.02.2010**

**Eintritte / *Adhésions***
Ordentliche Mitglieder / *Membres ordinaires:*
Rolf Fitzi, St. Gallen
Giovanna Luis e Ronconi, Genève
Mirko Huhmann, Zürich
Ronny Reuther, Bern
Kaja Keller, Kehrsatz
Kevin Stucki, Bern
Tina Hekeler, D-Konstanz

Studierende / *Etudiant(e)s:*
Samuel Rudolf, St. Gallen
Andreas Rutsch, Dieterswil

Büromitglieder / *Bureaux membres:*
Syntas, Planungs- und Prozessberatung, Bern

**Wechsel / *Changements de statut***
Übertritt Ordentliches Mitglied zu Verbundenem Mitglied / *De membre ordinaire à membre allié:*
Thomas Kühne, Fällanden
Gilles Gardet, Chambésy
Werner Mettler, Schaffhausen

Übertritt Verbundenes Mitglied zu Ordentlichem Mitglied / *De membre allié à membre ordinaire:*
Yves Bonard, Lausanne

Übertritt Studierende zu Ordentlichem Mitglied / *De membre étudiant(es) à membre ordinaire:*
Ryan Smyth, Genève

**Austritte / *Départs:***
Ordentliche Mitglieder / *Membres ordinaires:*
Alexander Basler, Trimbach
Hans Jörg Horlacher, Uster
Flore Stuby, Begnins
Gisela Vollmer, Bern

Studierende / *Etudiant(e)s:*
Christoph Sigrist, Mellingen
Yves Cordonier, Crans-Montana
Jonas Jost, Rapperswil

Büromitglieder / *Bureaux membres:*
Gisela Vollmer, Raum- und Sozialplanung, Bern
ARAS, Begnins

**Redaktionsschluss FSU Info / *Délai rédactionnel FSU Info***

Bitte senden Sie uns Ihre Beiträge per Mail bzw. per Post. Für eine frühzeitige Voranmeldung Ihres Beitrages sind wir dankbar. / *Merci de nous envoyer vos communications par e-mail ou par courrier et de nous les annoncer à l'avance.*

| Nr. *No* | Redaktionsschluss *Délai rédactionnel* | Versand COLLAGE *Envoi COLLAGE* |
|---|---|---|
| 3/10 | 06.05.2010 | 16.06.2010 |
| 4/10 | 08.07.2010 | 17.08.2010 |
| 5/10 | 09.09.2010 | 19.10.2010 |

# Terminkalender / *Calendrier*

| | **Veranstaltung / *Manifestation*** | **Veranstalter / *Organisation*** |
|---|---|---|
| **APRIL / *AVRIL*** | | |
| 26.04.2010 | **Einführungskurs in die Raumplanung**<br>Veranstaltungsort: Bern | Schweizerische Vereinigung für Landesplanung VLP-ASPAN<br>Sulgenrain 20, 3007 Bern<br>info@vlp-aspan.ch, www.vlp-aspan.ch/de/agenda |
| 28.04.2010 | **Feierabendgespräch RPG-NO: Naturgefahren**<br>Veranstaltungsort: St. Gallen | Raumplanungsgruppe Nordostschweiz<br>Vadianstrasse 37, 9001 St. Gallen, info@rpg-no.ch, www.rpg-no.ch |
| **MAI / *MAI*** | | |
| 07.05.2010 | **FSU-Mitgliederversammlung / *Assemblée générale de la FSU***<br>Veranstaltungsort / *Lieu:* Rapperswil | FSU, Geschäftsstelle<br>Vadianstrasse 37, 9001 St. Gallen<br>info@f-s-u.ch, www.f-s-u.ch |
| 18.–20.05.2010 | **Real Corp 2010: Cities for Everyone**<br>Veranstaltungsort: Wien | CORP Competence Center for Urban and Regional Development,<br>A-2320 Schwechat<br>office@corp.at, www.corp.at |
| 28.05.2010 | **GLOW – Die Netzwerkstadt im Glattal**<br>Veranstaltungsort: Zürich | Berner Fachhochschule, Postfach 1058, 3401 Burgdorf<br>wb_bu.ahb@bfh.ch, www.ahb.bfh.ch |
| **JUNI / *JUIN*** | | |
| 16.–18.06.2010 | **GIS / SIT 2010**<br>Veranstaltungsort: Universität Zürich-Irchel, Zürich | Schweizerische Organisation für Geo-Information (SOGI)<br>gissit@congrex.com, www.gis-sit.ch |
| 17.06.2010 | **Einführung in die Raumplanung für den Kanton Wallis**<br>Veranstaltungsort: Visp | Schweizerische Vereinigung für Landesplanung VLP-ASPAN<br>Sulgenrain 20, 3007 Bern<br>info@vlp-aspan.ch, www.vlp-aspan.ch/de/agenda |
| 17.06.2010 | **Herausforderungen in der Raumentwicklung im Tessin**<br>Veranstaltungsort: Bellinzona | Agridea, Eschlikon 28, 8315 Lindau<br>kontakt@agridea.ch, www.agridea-lindau.ch<br>und Beratungsforum Schweiz, www.bfs-fus.ch |
| **VORSCHAU / *APERÇU*** | | |
| 11.–13.11.2010 | **Geoprotecta, 2. Schweizer Fachmesse für integrales Risikomanagement von Naturgefahren und Klimafolgen**<br>Veranstaltungsort: St. Gallen | Olma Messen St. Gallen, Geoprotecta<br>Postfach, 9008 St. Gallen<br>geoprotecta@olma-messen.ch, www.geoprotecta.ch |
| 16.11.2010 | **FSU Zentralkonferenz / *Conférence centrale de la FSU***<br>Veranstaltungsort / *Lieu:*<br>KKL Luzern / *Lucerne* | FSU, Geschäftsstelle<br>Vadianstrasse 37, 9001 St. Gallen<br>info@f-s-u.ch, www.f-s-u.ch |

FSU Termine / *Rendez-vous de la FSU*

Meldungen über Anlässe bitte an das VLP-ASPAN-Sekretariat (Tel. 031 380 76 76). Auszug aus VLP-ASPAN Kalender und anderen Quellen. Weitere Veranstaltungen siehe auch: www.planning.ch, www.vlp-aspan.ch (Agenda), www.f-s-u.ch (News).

*Prière d'annoncer les manifestations au secrétariat de VLP-ASPAN (Tél. 031 380 76 76). Informations tirées du calendrier de VLP-ASPAN et d'autres sources. Voir aussi: www.planning.ch, www.vlp-aspan.ch (Agenda), www.f-s-u.ch (News).*































