

MARTIN RUESCH

Rapp Trans AG

BEST PRACTICE-BEISPIELE FÜR EINEN NACHHALTIGEN STÄDTISCHEN GÜTERVERKEHR

Best-Practice Beispiele für einen nachhaltigen städtischen Güterverkehr (Abstract) Probleme und Handlungsbedarf In den Europäischen Agglomerationen nimmt der über Liefer- und Lastwagen abgewinkelte Güterverkehr markant zu. Dessen Luft- und Lärmbelastung sowie steigende Unfallzahlen mindern die urbane Lebensqualität. Gleichzeitig fehlt dem Güterverkehr der Raum, um die Versorgung der Innenstädte zu garantieren. Zudem beeinträchtigen die zunehmenden Stausituationen die Zuverlässigkeit und Kosten der Transporte und schmälern die Standortgunst für Unternehmen. Die Bedeutung des städtischen Güterverkehrs bezüglich Auslastung des Verkehrssystems, der negativen Auswirkungen auf die Umwelt und der Versorgungsqualität nimmt laufend zu.

Aus der Sicht der öffentlichen Hand liegen die Probleme des städtischen Güterverkehrs vor allem bei den Umweltbelastungen, bei den Behinderungen des Personnverkehr, bei den Behinderungen des Langsamverkehrs durch den Warenumsatz und der ungenügenden Anlieferinfrastruktur der Verlager. 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.

Es besteht somit 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.

Strategien für einen nachhaltigen städtischen Güterverkehr Neue Strategien und Massnahmen sind notwendig damit eine nachhaltigere Güterversorgung

der Agglomerationen erreicht werden kann. Aufgrund der bestehenden Konflikte und des Handlungsbedarfs wurden für die 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 raumplanerische, technologische, infrastrukturelle, betrieblich/organisatorische, rechtliche, ökonomische und kooperative/ausbildende Massnahmen denkbar. Die Probleme des städtischen Güterverkehrs können nicht durch Einzelmassnahmen gelöst werden sondern es braucht ein Massnahmenbündel von Haupt- und unterstützenden flankierenden Massnahmen.

Best Practice Beispiele

Zu den Massnahmen zählen unter anderem die Bereitstellung von Be- und Entladezonen für den Warenumsatz in Innenstädten, überkommunale Industrie- und Gewerbebezonen, Signalisation von LKW-Routen, Modal-Split Vorgaben für güterverkehrsintensive Einrichtungen, Raumplanerische Standort- und Trassen-sicherung 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 Warenumsatz liegen zum Beispiel aus München, Düsseldorf, London und Barcelona vor. Ansätze für überkommunale Industrie- und Gewerbebezonen 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). Emissionsauflagen werden heute in der Schweiz vor allem für Grossbaustellen gemacht. In Einzelfällen wird der Bahntransport mit Gleisanschluss vorgeschrieben. Gute Lösungen für eine unterirdische Anlieferung bestehen zum Beispiel in Zürich (z.B. Sihlcity).

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/Verlager und Verwaltungsangestellte
- Promotion von „Best Practices“
- Förderung von Kooperationen zwischen Logistikdienstleistern/Transporteuren und Förderung von Koordination zwischen Verlager/Logistikdienstleistern
- Förderbeiträge an Forschung und Entwicklung innovativer Konzepte und Technologien
- Optimierung der Erschliessung und Anlieferung in Entwicklungsgebieten oder Arealüberbauungen.

Folgerungen und Empfehlungen

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

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 unter anderem aus der Schweiz vor. 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, wobei eine enge Zusammenarbeit mit der Wirtschaft wichtig ist.