



Strassenverkehrsvorschriften bremsen die neue urbane Logistik aus

Die Städte haben beim Management des Transports, des Umschlags und der Lagerung von Waren beschränkte Handlungsspielräume, die sie aber besser nützen können. Das geht aus der Studie zu «städtischen Handlungsfeldern in der urbanen Logistik» hervor, welche die Städtekonferenz Mobilität an ihrem Herbstforum 2019 vorgestellt und diskutiert hat. Freie Hand haben die Städte beim Zusammentragen von Fakten und dem Ableiten von Konzepten daraus. Für die geeignete Bündelung ihrer Versorgungs- und Entsorgungsverkehre empfehlen sich Kooperationen mit der Logistikbranche. Zur Sicherung von Umlade-Hubs ist die Zusammenarbeit mit den Kantonen essenziell. Der Bund ist gehalten, Strassenverkehrsvorschriften anzupassen, damit sie emissionsarme Lieferfahrzeuge nicht länger ausbremsen.

Die Wirkung des wachsenden Versandhandels, die zunehmende Dichte von Bauten und Menschen und der Klimawandel rufen nach konzeptionellen Ansätzen für das Management des Güterverkehrs in Städten und Agglomerationen. Diese Quintessenz zog **Thomas Schmid** vom Planungs- und Beratungsunternehmen Rapp, der Verfasser der Studie «Städtische Handlungsfelder in der urbanen Logistik», aus seiner Auseinandersetzung mit dem Thema, die von Praktikern aus verschiedenen Städten begleitet worden war. Qualifizierte Überlegungen, wie die Städte der Zunahme der Warenströme auf der letzten Meile und deren zunehmenden Komplexität durch vermehrte Hauslieferungen gerecht werden wollen, empfehlen sich auch aus einem anderen Grund: Die Städte können diese autonom oder im Verbund mit ihren Agglomerationen anstellen. Ebenfalls möglich sind finanzielle Förderungen innovativer Angebote, zum Beispiel von Cargovelo-Netzwerken.

Wesentliche Herausforderungen sind dabei das geeignete Bündeln der Warenströme und das Sichern von Umlade-Stationen. Dafür drängen sich Kooperationen mit den Kantonen und der Logistikbranche auf. Die Kantone können durch Richtplaneinträge geeignete Flächen sichern, und die Logistikbranche kennt die Bedürfnisse ihrer Kunden. Sie verfügt zudem über erste Erfahrungen mit Modellen, die zwischen der Anlieferung im grossen Stil in die jeweiligen Stadtregionen und der Feinverteilung in den dicht bebauten Gebieten einen Fahrzeugwechsel vorsehen. Noch nicht absehbar ist, was sich konzeptionell durchsetzen wird – ob eher zentrumsnahe grosse Warenverkehrs-Hubs oder eher dezentrale kleine Umlade-Punkte in verschiedenen Teilen der Agglomerationen.

Luca Olivieri, Projektleiter Güterverkehr beim Kanton Basel-Stadt, der seit 2016 über ein Logistikkonzept verfügt, beleuchtete die Aspekte der Zulassung und Regulierung stadtverträglicher Lieferfahrzeuge sowie der beabsichtigten Ausweitung des Cargovelo-Verkehrs. Unter stadtverträglichen Lieferfahrzeugen sind unter anderem emissionsarme Lieferwagen zu verstehen. Sie könnten privilegiert werden, indem ihnen grössere Zeitfenster für die Belieferung der Innenstadt oder anderer für den Lieferverkehr beschränkter Zonen zugestanden werden. Angemessene Zeitfenster für den Lieferverkehr gewinnen an Bedeutung, weil im Paketzustellverkehr und bei den Lieferwagen eine anhaltend hohe Zunahme erwartet wird.

Der Handlungsspielraum bei der zeitlichen Limitierung der Lieferwagenfahrten ist aber begrenzt. Insbesondere sind die Fahrzeuge jener 190 Transportunternehmen, die beim Bund als Postdienste registriert sind, davon nicht betroffen. Hier besteht Bedarf nach einer spezifischeren und praxistauglicheren



Zufahrtsberechtigung für Kurier-, Express- und Paketdienste. Hinzu kommt, dass Cargovelos, die mittlerweile EU-weit zugelassen sind, in der Schweiz nicht oder nur mit einer Sonderbewilligung verkehren dürfen, obwohl sie die hierzulande zulässigen Masse nur geringfügig überschreiten. Auch hier besteht Reformbedarf.

André Kirchhofer, Vizedirektor beim Nutzfahrzeugverband Astag, unterstrich die Kooperationsbereitschaft seiner Branche zugunsten von innovativen Lösungen für den Güterverkehr. Er präsentierte die von Logistikunternehmen zusammen mit den Städten Basel, St. Gallen und Zürich lancierten Versuche mit Umladestationen zwischen grossen Lastwagen für grosse Distanzen und kleinen Fahrzeugen für die Feinverteilung auf den kleinen Distanzen innerhalb der Städte. Kirchhofer plädierte dafür, innovativen Warenverkehrs- und Logistiklösungen mit Anreizen zum Durchbruch zu verhelfen. Verbote seien demgegenüber abzulehnen.

Chrystelle Charat, Direktorin der Abteilung für die Zukunft der Mobilität im Amt für Verkehr und Projektleiter **Nicolas Borzykowski** legten den Aktionsplan Güterverkehr und Urbane Logistik des Kantons Genf für die Jahre 2019 bis 2023 dar. Er ist auch auf eine angemessene Bündelung des Warenverkehrs und auf Umladestationen ausgerichtet, die sich daraus ergeben. Wie in Basel-Stadt wurden Konzept und Massnahmen in enger Zusammenarbeit mit der Logistikbranche erarbeitet. Ergänzend zu den klassischen Handlungsfeldern sind dort auch Massnahmen für die Entsorgung und das Management des Baustellenverkehrs enthalten – unter anderem Kombinationen von Zu- und Abtransporten oder die Verwertung von Abfällen auf der Baustelle selber.

Aus der Studie und ihrer Erarbeitung abgeleitete Wünsche zuhanden des Bundes:

- Schliessen von Datenlücken im Bereich des nationalen Strassengüterverkehrs (z.B. Anteil Fahrleistungen nach Warengruppen und Strassenkategorien für Strassengüterfahrzeuge unter 3.5 t)
- Prüfung und Erstellung von rechtlichen Grundlagen zur Einführung von leistungsabhängigen Abgaben und für Umweltzonen
- Prüfung von erleichterten Zulassungen bzw. Förderung von emissionsarmen City-Logistik-Fahrzeugen (Grundlage Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge, VTS), z.B. schwere (>200 kg) oder breite (>1 m) Cargovelos
- Spezifizierung einer praxistauglichen und zukunftsfähigen Zufahrtsberechtigung für Post- und Paketdienste
- Erhebung und Offenlegung von Daten zu bestehenden Güterverkehrsanlagen, z. B. privater Anschlussgleise.

Studie:

SKM: Städtische Handlungsfelder in der urbanen Logistik, Rapp AG, Zürich 2019.

Weitere Informationen:

Paul Schneeberger, Geschäftsführer SKM: paul.schneeberger@staedteverband.ch

Thomas Schmid, Studienautor: thomas.schmid@rapp.ch