

Optimierter Güterverkehr : ein Entwicklungsziel für Städte

Autor(en): **Dietrich, Willi**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): - **(1996)**

Heft 3

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-957489>

Nutzungsbedingungen

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

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

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

Haftungsausschluss

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

Optimierter Güterverkehr – ein Entwicklungsziel für Städte

► **Willi Dietrich**

Améliorer la circulation des marchandises – un objectif pour les villes

L'avenir des régions urbaines repose entre les mains de nombreux intervenants. Les pouvoirs publics en sont et non les moindres de par les outils légaux dont ils disposent. Lorsque de nouveaux problèmes surgissent au sein d'une collectivité régionale, la question de savoir si des intérêts publics sont en jeu et comment y donner suite doit être posée. Au firmament de l'aménagement brille depuis quelque temps une nouvelle étoile: le trafic de collecte et de distribution de marchandises dans nos villes déjà bien surchargées. Quels sont les problèmes qui s'y rattachent, quelle signification pour les villes, quel rôle peut y assumer la planification de la circulation et des zones d'habitation, et de quelle manière se présentent les processus d'une telle planification?

Die Zukunft der Stadtregionen liegt im Einflussbereich vieler Hände. Die öffentliche Hand ist eine davon, aufgrund der Rechtsinstrumente allerdings eine wirkungsvolle. Wenn neue Probleme in einer Gebietskörperschaft auftauchen, stellt sich deshalb immer die Frage, ob öffentliche Interessen im Spiel sind, und wie Ihnen am wirkungsvollsten Nachachtung verschafft werden kann. Am Planungshimmel wirft in letzter Zeit ein neuer Fixstern seine Strahlen: die Sammel- und Verteilverkehre von Gütern in unseren bereits hochbelasteten Städten. Welches sind die damit verbundenen Problemlagen, welches ist die Bedeutung für die Städte, welche Rolle kann die Verkehrs- und Siedlungsplanung bei der Problemlösung spielen, und wie sehen die entsprechenden Planungsprozesse aus?

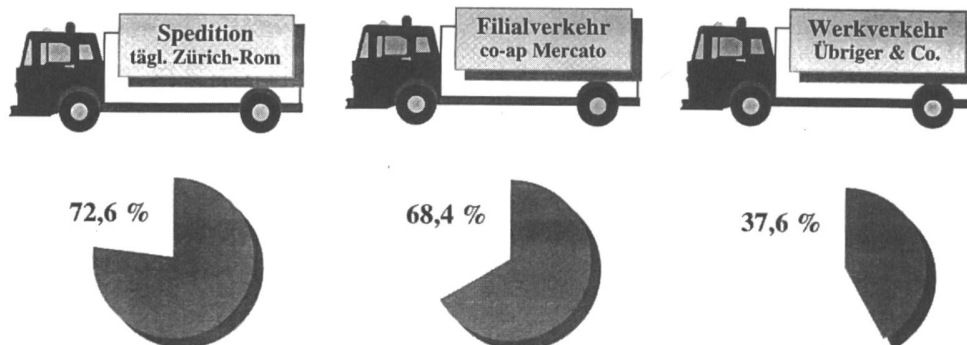
Messreihen und Erhebungsanlagen stützen die Annahme, dass die Umwelt- und Verkehrsbelastung in den Städten in Zukunft vermehrt vom Güterverkehr bestimmt wird. Auch der jüngste Umweltbericht des Bundesamtes für Wald- und Landschaft ("Luftschadstoffemissionen des Strassenverkehrs 1950 bis 2010", 1995) geht ganz in diese Richtung. In Zukunft dürfte diesem Bericht zufolge der Anteil der Personenwagen an den verkehrsbedingten Schadstoffemissionen tendenziell abnehmen, während gleichzeitig der Güterverkehrsanteil zunimmt. In Ballungszentren machen heute die Liefertransporte 5 bis 15% des Verkehrsaufkommens aus, sie gelten aber als Quelle von 40 bis 80% der Luft- und Lärmemissio-

nen. Berechnungen der externen Kosten für Lärmbelastungen und Erschütterungen zeigen, dass der Strassengüterverkehr in den Städten als Hauptverursacher in Erscheinung tritt.

Neben den stadökologischen Aspekten beunruhigen im heutigen Strassengüterverkehr die wirtschaftlichen Kostenstellen. Im Feinverteilgebiet der Städte sind die Gütertransporte kaum mehr kostendeckend. Das äusserst belastete städtische Verkehrssystem drückt fühlbar auf die Produktivität der Sammel- und Verteilverkehre (Wartezeiten, Zugang zu Ladeflächen). Quersubventionierung war bisher die gängige Lösung, wird aber in Zukunft immer schwieriger. Überhaupt wird es organisatorisch immer aufwendiger und teurer, die Ladungs- und Transportkapazitäten der Strassennutzfahrzeuge wirtschaftlich, d.h. optimal zu nutzen. Dies gilt wiederum ganz besonders im städtischen Siedlungsraum. Teils weil die zeitlichen Anforderungen an die Auslieferung besonders hoch sind, was einer schlechten Fahrzeugauslastung förderlich ist. Teils weil der Werkverkehr (Eigentransporte) hier den Löwenanteil ausmacht. Und gerade diese Werktransporte sind i.d.R. schlecht ausgelastet (37,6%), während gewerblich betriebene Transporte eine fast doppelt so gute Auslastung (72,6%) vorweisen können.

Unter diesen Umständen werden zukunftssträchtige Logistiklösungen in den grösseren Städten zu einem eigentlichen Standortfaktor. Altgediente

Die Auslastung der Fahrzeuge der professionellen Transportunternehmen ist am besten.



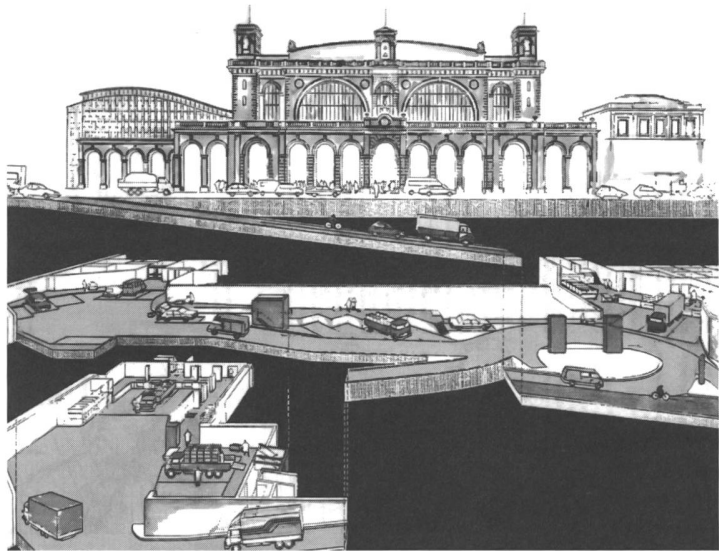
Lösungsmuster wie das Verbannen der Güterverkehrsinfrastrukturen in die ländlichen Regionen erweisen sich als überholt. Angemessene Güterverkehrsinfrastrukturen wie z.B. Einrichtungen für den stadtnahen Umschlag sind wieder in das Weichbild der Städte zurückzubringen. Das Güterverkehrsproblem in den Städten kann auch nicht mit traditionellen Lagerflächen in den Einzelbetrieben gelöst werden. Lagerflächen sind unverhältnismässig teuer und werden weiterhin abgebaut. Überbetriebliche Lösungen werden angestrebt: rationelle Ladevorgänge, Transportbündelung, Lieferservice, Umschlagtechniken u.v.a.m.. An funktional günstigen und stadtvträglichen Orten müssen deshalb entsprechende Standortangebote gemacht werden können. Güterverkehr scheint für die zukunftstaugliche Stadtregion ein unumgängliches Thema zu sein.

Es werden deshalb in Fachkreisen verschiedenste Massnahmen zur Lösung der anstehenden Probleme diskutiert: am Fahrzeug, beim Fahrzeugeinsatz, bei den Preisen und Tarifstrukturen, zur Verkehrsmittelwahl, bei den Infrastrukturen und bei den Planungsinstrumenten. In diesen Handlungsbereichen möchte man mit geeigneten Massnahmen folgende Wirkungen erzielen:

- Vielseitige Möglichkeiten und relative Verbilligung des stadtnahen Umschlags
- Revitalisierung des Transportgewerbes
- Kostengünstige Erhöhung der Lieferdichte
- Technische Verbesserung (z.B. Fahrzeuge, Andock-, Be- und Entladestellen)
- Verbesserung der Umweltkennziffern in der gesamten Transportkette
- Förderung der kombinierten Ladungsverkehre
- Vereinheitlichung der Lastträger und Gebinde
- Zunahme des Anteils freier, d.h. nicht verkehrsträgergebundener Warenlieferungen

Der Güterverkehr tangiert viele öffentliche Interessen und muss sich heute einer entsprechenden Diskussion stellen. Die Raumplanung von Stadtregionen ermöglicht Lösungen, die im einzelbetrieblichen Nebeneinander nicht zustande kämen. Dabei gewinnt die Zielstrebigkeit und Flexibilität des planerischen Gesamtprozesses eine unvorhergesehene Bedeutung. Die heutigen Erfahrungen (insbesondere in den Städten Basel, Bern und Zürich) deuten auf eine Dreiteilung dieses Prozesses hin: eine Wahrnehmungsphase, eine Handlungsphase und eine Konsolidierungsphase. Wir befinden uns heute in den Anfangsphasen.

In der Wahrnehmungsphase wird die Problemlast erkannt und untersucht. Mittel und Wege für Lösungen werden identifiziert. Mit den betroffenen Akteuren finden Aussprachen und Diskussionsrunden statt (1993: Zürich, 1994: Basel, 1995: Bern). Der aktuelle Kenntnisstand und die Zukunftser-



wartungen finden in lokalen Entwicklungsbildern ihren Niederschlag (Räumliches Stadtentwicklungskonzept Bern, Ziele für den Güterverkehr in der Stadt Zürich). Mit geeigneten Methoden können die Wirkungen aus den Massnahmen (bei gegebenen lokalen Rahmenbedingungen) eruiert werden (z.B. die Untersuchungen im Rahmen der schweizerischen COST-Aktion "Stadtverträglicher Güterverkehr").

In der Handlungsphase werden mit Pilotprojekten erste konkrete Erfahrungen gemacht. Damit wird Zusammenarbeit trotz Marktkonkurrenz möglich; räumliche, finanzielle und zeitliche Risiken können eingegrenzt werden; unterschiedliche Akteure nehmen am selben Prozess teil und beurteilen die Machbarkeit aus ihrem Blickwinkel; pionierhafte Organisationsformen werden dank Freiwilligkeit realisiert; der kleine Teilnehmerkreis verringert den administrativen Aufwand; und eine begleitende Beobachtung erleichtert die Übertragung auf andere Entwicklungsräume.

In der Konsolidierungsphase tritt der Planungsverlauf in eine entscheidende Phase, wo die vorausgehenden Erkenntnisse verallgemeinert und mit Aufträgen von verpflichtendem Charakter umgesetzt werden. Die angestrebten Struktureffekte sollen jetzt ihre Wirkung erbringen. Eventuell sind in dieser Phase Evaluationen nötig, um Zweifel und Meinungsverschiedenheiten zu klären. ■

Zentrale Anlieferung Hauptbahnhof Zürich: Optimal, aber mit eingeschränktem Wirkungsspektrimeter.

Für betriebsübergreifende Lösungen fehlt das Interesse dann, wenn kurz zuvor Massnahmen im einzelbetrieblichen Alleingang eingeführt worden sind. Dies unterstreicht die Bedeutung eines längerfristig ins Auge gefassten Prozesses.

Argumente für das Nicht-Mitmachen bei Örlike Cargo

