

# Akteure und Einflussmöglichkeiten

Autor(en): **Todesco, Paolo / Ruesch, Martin**

Objektyp: **Article**

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

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

Heft 3

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1050169>

## **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.

# Akteure und Einflussmöglichkeiten

PAOLO TODESCO

lic. oec, MAS ETHZ Raumplanung

MARTIN RUESCH

Dipl. Bau-Ing. ETH/SIA/SVI



[ABB.1]

**Wer sind die beteiligten Akteure und welche Ziele verfolgen sie? Was sind die Einflussmöglichkeiten der öffentlichen Hand und der Wirtschaft? In diesem Artikel erklären wir kurz und bündig, welches die Schlüssel sind, um zu gemeinsamen Massnahmen für eine nachhaltigere City-Logistik zu gelangen.**

In urbanen Gebieten stellen überlastete Verkehrsinfrastrukturen und der Platzmangel für den Umschlag sowie Be- und Entladung grosse Herausforderungen für den Güterverkehr auf der letzten Meile dar. Die Dringlichkeit der Herausforderungen nimmt aufgrund des wachsenden Online-Handels mit steigenden Lieferanforderungen der Kunden sowie aufgrund der Verdichtung und zunehmend konkurrierenden Nutzungsansprüchen weiter zu. Der städtische Güterverkehr (City-Logistik im wesentlichen Sinn) trägt jedoch bereits heute wesentlich zu Lärm- und Luftschadstoffemissionen, Treibhausgasemissionen, Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmern und Attraktivitätsverlusten im öffentlichen Räume bei. Lösungsansätze der normativen City-Logistik sollen helfen den urbanen Güterverkehr heute und in Zukunft verträglich bewältigen zu können. [ABB.1]

## **Involvierte Akteure und partizipative Planung**

Die Citylogistik ist ein komplexes System, mit vielen involvierten Akteuren. Wenn es darum geht, den Handlungsbedarf zu identifizieren, Ziele festzulegen und Massnahmen zu entwickeln und umzusetzen bestehen oft konkurrierende Interessen, welche umsetzungshemmend wirken.

Vereinfacht können vier Akteurgruppen unterschieden werden: Verlager, Logistikdienstleister, öffentliche Hand und die Bevölkerung. [ABB.2]

Die Hauptinteressen bzw. Ziele der vier Gruppen sind unterschiedlich und teilweise konträr. Sie müssen im Rahmen einer partizipativen Planung bei der Ableitung des Handlungsbedarfs sowie bei der Zielformulierung und Beurteilung von Massnahmen berücksichtigt werden. Nur durch eine enge Zusammenarbeit und Koordination aller Beteiligten kann eine effiziente und verträgliche City-Logistik erreicht werden. Partizipation ist dabei ein Schlüsselement.

[ABB.1] Konflikte im Lieferverkehr in der Innenstadt / Conflits dans le trafic de livraison à l'intérieur de la ville / Conflitti dovuti alle attività di consegna nel centro città (Quelle: M. Ruesch, Rapp AG)



In einem partizipativen Prozess analysieren der öffentliche und private Sektor gemeinsam die gegenwärtige Situation, entwickeln daraufhin Zukunftsszenarien und identifizieren Schwachstellen sowie Ziele und Anforderungen für das Konzept. Gestützt auf die Schwachstellen und Ziele werden Massnahmen abgeleitet und evaluiert. Die Massnahmen mit guter Zielerreichung fliessen ins Konzept ein und werden in einem Umsetzungsprogramm bzw. Aktionsplan priorisiert. Die Akteure unterziehen die Umsetzung der Massnahmen einem periodischen Controlling. Bei Bedarf wird das Konzept entsprechend angepasst.

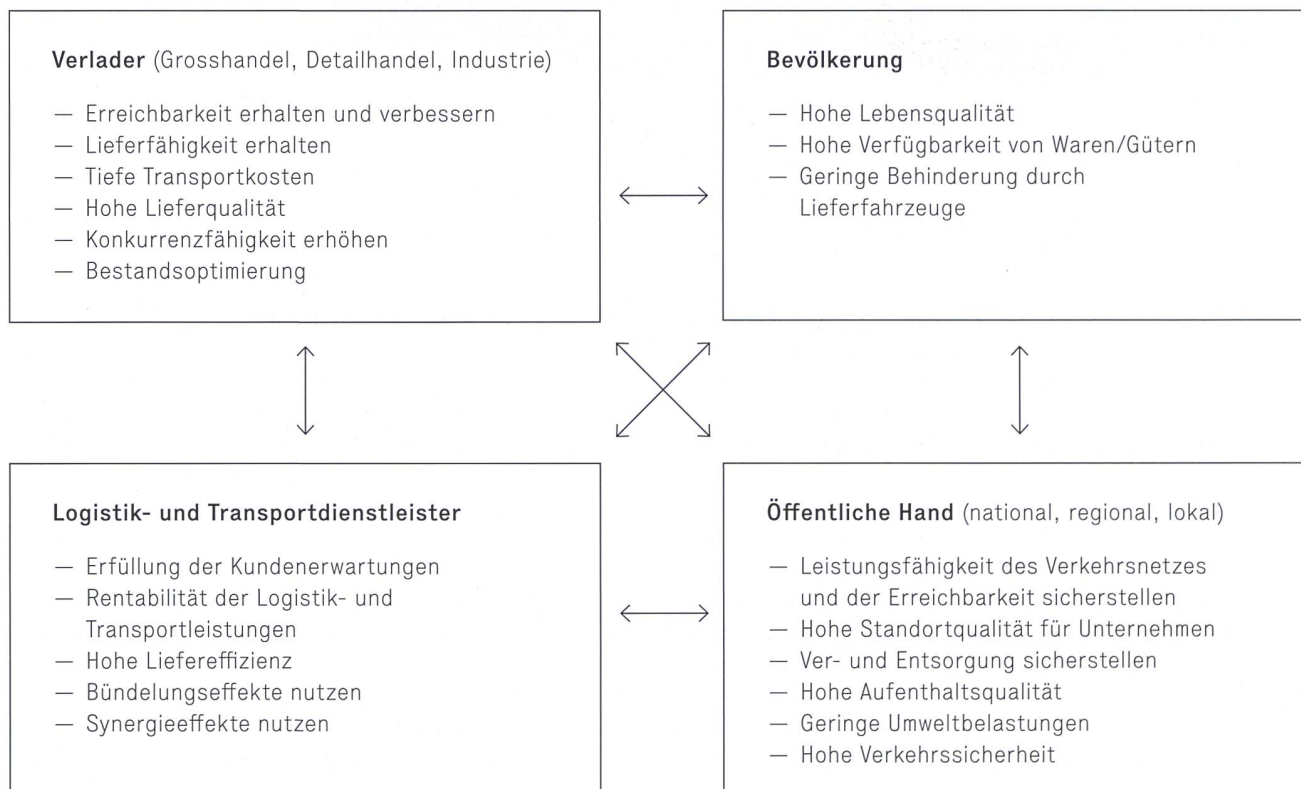
### Rolle und Einflussmöglichkeiten der öffentlichen Hand

Die Rolle der öffentlichen Hand besteht in erster Linie darin, die Rahmenbedingungen für eine verträgliche City-Logistik zu schaffen. Diese Rolle kann sie in verschiedenen Handlungsfeldern (Raumplanung, Regulierung, Infrastrukturplanung, Infrastrukturbetrieb, Kooperationen, etc.) wahrnehmen. [TAB.1]

Mögliche Massnahmen sind zum Beispiel die Einrichtung spezieller Umschlagzonen für den Be- und Entladen oder von anbieteroffenen Abholstationen oder Hubs. Essentiell ist dazu die Bezeichnung und Sicherung entsprechender Flächen. Weiter können in Stadtzentren die Zugangsregelungen für den

[TAB.1] Handlungsfelder und Einflusspotential von der öffentlichen Hand /  
 Champ d'action et potentiel d'influence des pouvoirs publics /  
 Campi d'intervento e potenziale d'azione del settore pubblico  
 (Quelle: Rapp Trans 2021, Studie zum Wirtschaftsverkehr, ARE)

| Handlungsfeld                     | Einschätzung Einflusspotential |         |        |
|-----------------------------------|--------------------------------|---------|--------|
|                                   | Städte                         | Kantone | Bund   |
| Konzepte/Strategien               | Hoch                           | Hoch    | Hoch   |
| Regulierung                       | Mittel                         | Mittel  | Mittel |
| Raumplanung                       | Mittel                         | Hoch    | Mittel |
| Infrastrukturplanung              | Gering                         | Hoch    | Mittel |
| Infrastrukturbetrieb/Steuerung    | Mittel                         | Mittel  | Mittel |
| Finanzierung                      | Gering                         | Mittel  | Mittel |
| Kooperation/Partnerschaften       | Mittel                         | Mittel  | Mittel |
| Förderung/Anreize                 | Gering                         | Mittel  | Mittel |
| Ausbildung/Schulung               | Gering                         | Gering  | Mittel |
| Grundlagen/Monitoring/Controlling | Hoch                           | Hoch    | Hoch   |



[ABB.2] Akteuregruppe und ihre Hauptinteressen /  
 Groupes d'acteurs et principaux intérêts /  
 Gruppi coinvolti e i loro principali interessi  
 (Quelle: Rapp AG)



**[ABB.3]** Be-/Entladezonen reduzieren Konflikte im Verkehrsraum / Des zones de chargement et déchargement réduisent les conflits d'usage des espaces voués à la circulation / Le aree di carico e scarico merci riducono i conflitti nel traffico cittadino (Quelle: Amsterdam Economic Board)



**[ABB.3]**



**[ABB.5]**

**[ABB.5]** Der Einsatz von Elektrofahrzeugen reduziert die Emissionen im Lieferverkehr. / L'utilisation de véhicules électriques réduit les émissions des services de livraison. / L'impiego di veicoli elettrici riduce le emissioni del trasporto merci. (Quelle: ecomento.de)





Lieferverkehr optimiert und harmonisiert werden. Auch Anreize für emissionsarme Verkehrsmittel wie Elektrofahrzeuge oder Lastenräder können dazu beitragen, den Warenverkehr in der Stadt effizienter und umweltfreundlicher zu gestalten. [ABB.3]

Aufgrund der Vielzahl von Beteiligten aus der Verwaltung und Wirtschaft ist es zweckmässig auf lokaler und regionaler Ebene eine Anlauf- und Koordinationsstelle für das Thema Güterverkehr zu definieren. In der Schweiz gibt es bereits Beispiele für permanente Diskussionsplattformen wie die Güterverkehrsrunde in der Stadt Bern, auf der sich verschiedene Akteure der urbanen Logistik periodisch austauschen können. [ABB.4]

### Rolle und Einflussmöglichkeiten der Wirtschaft

Die Rolle der Wirtschaft besteht in der Ausgestaltung und Umsetzung einer verträglichen City-Logistik im Rahmen der von der öffentlichen Hand definierten Rahmenbedingungen. Diese Ausgestaltung umfasst unter anderem die Entwicklung und Umsetzung effizienter und fahrleistungsarmer Logistikstrategien (z.B. durch Bündelung oder Bahnerschliessung), die weitere Optimierung der Strassentransporte (z.B. durch Optimierung der Tourenplanung), oder den Einsatz von emissionsarmen Fahrzeugen.

Verlader und Logistikdienstleister können ausserdem vermehrt im Rahmen von Kooperationen und Partnerschaften zusammenarbeiten, um Lieferungen zu konsolidieren und so die Anzahl der Lieferfahrzeuge in städtischen Gebieten durch erhöhte Bündelung zu reduzieren. Vor dem Hintergrund des rasant wachsenden Online-Handels sollte auch vermehrt über eine differenzierte Angebotsgestaltung (z.B. von der Liefergeschwindigkeit abhängige Preise) nachgedacht werden, um bündelungsfreundliche Lieferanforderungen ökonomisch attraktiver zu machen. [ABB.5]

Das Wachstum des städtischen Güterverkehrs und die damit einhergehenden Herausforderungen können also nur durch eine enge Zusammenarbeit und Koordination aller Beteiligten gemeistert werden. Bekannte Massnahmen der normativen Citylogistik zur verträglichen Abwicklung städtischer Warenströme erfordern den Einsatz und die Kollaboration aller Akteure.

---

### LITERATUR

- Rapp Trans AG, Interface (2018). *Intelligente urbane Logistik. So versorgen wir die Städte von morgen – energieeffizient und CO<sub>2</sub>-frei*. Publikation des NFP 71 Steuerung des Energieverbrauchs.
- Ruesch M., Lordieck J., Haefeli U., Arnold T. (2023). *Heutige und künftige Bedeutung des leichten Nutzfahrzeugverkehrs*. (in Vorbereitung)
- Ruesch M., Petz C., Hegi P., Haefeli U., Rüttsche P. (2013). *Güterverkehrsplanung in städtischen Gebieten. Planungshandbuch*. Fachpublikation des NFP54 Siedlung und Infrastruktur.
- Städtekonferenz Mobilität (2019). *Städtische Handlungsfelder in der urbanen Logistik*.

---

### RÉSUMÉ

## Vers une logistique urbaine durable

Bien encadrée, la logistique urbaine peut contribuer à relever les défis du transport de marchandises dans les villes. Cet article traite des acteur-ices en présence, des pistes d'action et des moyens déployés pour résoudre les problèmes de logistique urbaine. Il présente quatre groupes d'acteur-ices ainsi que leurs intérêts ou objectifs principaux: les chargeurs, les prestataires de services logistiques, les pouvoirs publics et la population. De nombreuses possibilités s'offrent aux pouvoirs publics, aux chargeurs et aux prestataires de services logistiques pour rendre le transport de marchandises plus fluide et réduire les nuisances qu'il génère. La collaboration et la participation de toutes les parties prenantes jouent un rôle décisif dans la mise en place d'une logistique urbaine durable.

---

### RIASSUNTO

## Per una logistica urbana sostenibile

Quando la logistica urbana dispone di buone condizioni quadro, è più facile affrontare le sfide del trasporto merci in città. L'articolo presenta attori, possibilità operative e metodi legati alla ricerca di soluzioni logistiche, concentrandosi su quattro gruppi coinvolti e sui loro interessi principali: gli spedizionieri, i fornitori di servizi logistici, il settore pubblico e la popolazione. Il settore pubblico, gli spedizionieri e i servizi logistici possono contribuire in numerosi modi a garantire una circolazione più efficiente e ambientalmente responsabile delle merci in città. Perché la logistica urbana sia efficiente e sostenibile, devono infatti collaborare e partecipare tutte le parti coinvolte.

---

[ABB.4] Lieferanteneffene Abholstation an einer öV-Haltestelle / Point de retrait de livraison à un arrêt de transport public / Punto di ritiro accessibile ai corrieri presso una fermata dei mezzi pubblici (Quelle: Tiefbauamt – Stadt Zürich)



[ABB.4]