Schweizerischer Städteverband
Union des villes suisses
Unione delle città svizzere

SVI
SCHWEIZERISCHE VEREINIGUNG DER VERKEHRSINGENIEURE UND VERKEHRSEXPERTEN
ASSOCIATION SUISSE DES INGENIEURS ET EXPERTS EN TRANSPORTS
ASSOCIAZIONE SVIZZERA DEGLI INGEGNERI ED ESPERTI DEL TRAFFICO
SWISS ASSOCIATION OF TRANSPORTATION ENGINEERS AND EXPERTS

In den Agglomerationen Mobilität mit Qualität schaffen

5. April 2023, Olten

Begrüssung

Thomas Marbet
Stadtpräsident Olten

Rupert Wimmer
Co-Präsident der SVI

Anders Stokholm
Präsident des Schweizerischen Städteverbandes

In den Agglomerationen Mobilität mit Qualität schaffen

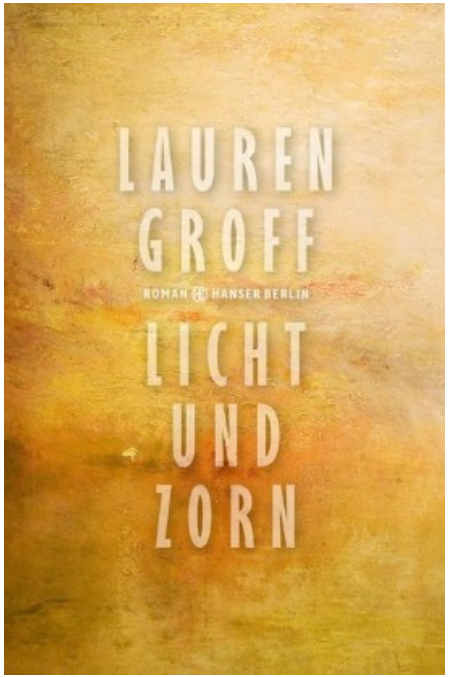
Paul Schneeberger
Raumplaner / Historiker

In den Agglomerationen Mobilität mit Qualität schaffen

Dr. Paul Schneeberger
Raumplaner / Historiker

5. April 2023:
Anlass SSV / SVI

Raumerfahrung im Roman: Zu Fuss von Palo Alto nach San Francisco.



https://www.reddit.com/r/MapPorn/comments/45wtsp/as_promised_the_bay_area_according_to_urban/

Walking across Highway 101 in East Palo Alto requires crossing wide six-lane intersections, and using a narrow sidewalk on University Avenue's north side (far left). Photo: Andrew Boone

https://sf.streetsblog.org/2014/08/15/east-palo-altos-highway-101-pedbike-bridge-almost-fully-funded/
https://www.ktvu.com/news/new-pedestrian-bridge-over-highway-101-connects-east-palo-alto-neighborhoods

East Palo Alto's Woodland neighborhood (foreground) and major shopping center and schools (background) are divided by Highway 101. The curving black line in the center shows the bridge's planned alignment. Image: Alta Planning + Design

"This overpass brings us together physically and is symbolic of joining and sharing resources," said East Palo Alto Mayor Lisa Gauthier.

One-third of the city is on the west side of Highway 101 while across the freeway are all the city's schools, major retail shopping outlets, parks and community centers.

"Before this, if you didn't have a car, someone would have to walk or ride along the busy, traffic-laden streets to get across to schools, shopping centers and parks.

Now residents on the other side can take a shorter bike ride or easily walk to shopping, schools and parks," said Vice Mayor Regina Wallace-Jones.

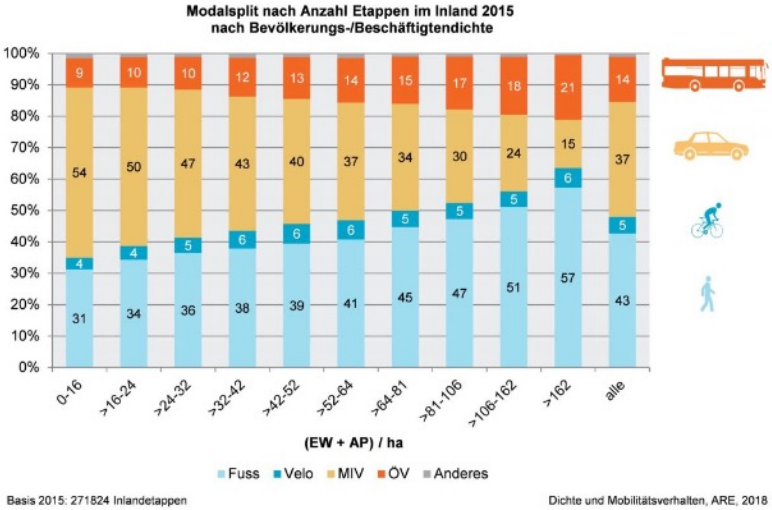
In den Agglomerationen Mobilität mit Qualität schaffen

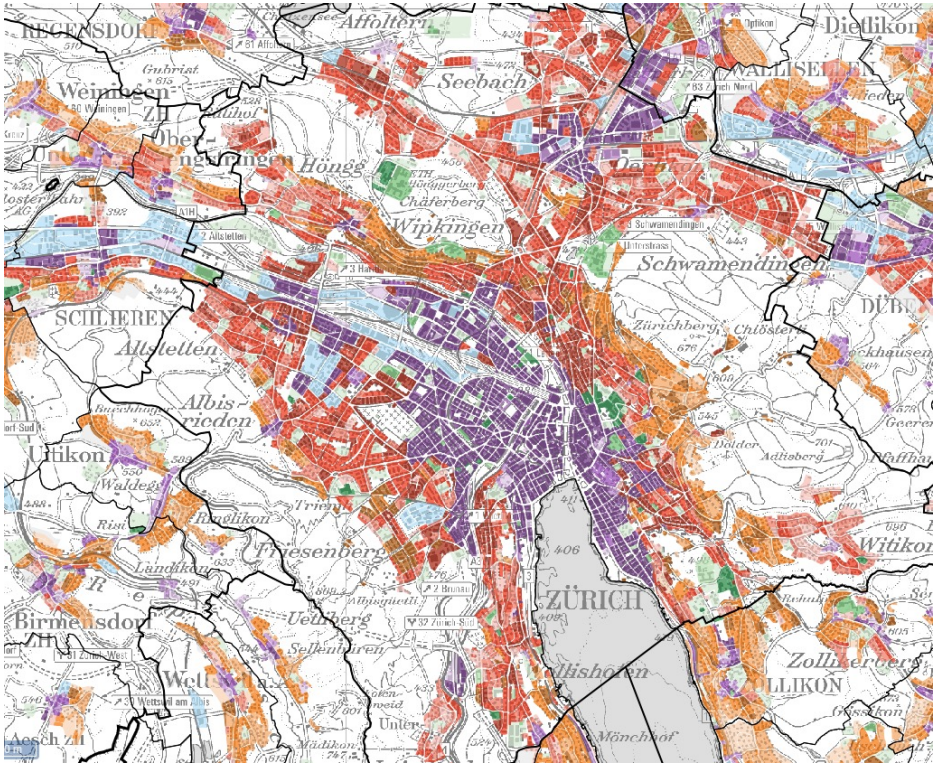
Ziel:
Grundsätze vermitteln, wie sich Mobilität abwickeln lässt, damit die Agglomerationen der Schweiz ungeachtet der Siedlungsentwicklung nach innen als des Lebens- und Wirtschaftsräume attraktiv bleiben. Mobilität, die menschen-, klima- und bodenfreundlich sowie mit der Siedlungs- und Landschaftsentwicklung verzahnt ist.

Räumliche Definition gemäss BfS und SSV:
Agglomerationen = Kernstädte und Agglomerationsgemeinden, das heisst: Kernstädte, Agglomerationskerne und Agglomerationsgürtel. Hier wird das Augenmerk aber auf Agglomerationsgemeinden gerichtet, die keine Kernstädte sind.

Agglomerationen sind Kinder des Autozeitalters

Die bauliche Dichte bestimmt das Mobilitätsverhalten





https://www.metron.ch/projekte/dichte-und-mobilitaetsverhalten/
https://maps.zh.ch/ (Quartîeranalyse)

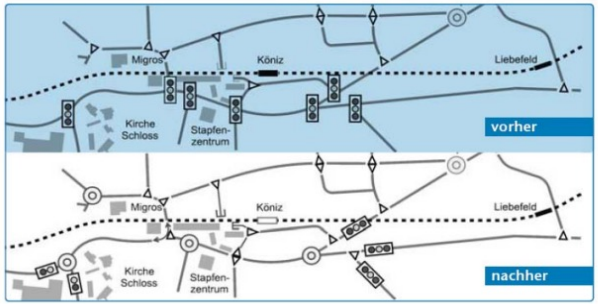
Agglomerationen sind auch Innovationsräume

1984: Niederschwellige ÖV-Flatrate im Tarifverbund Nordwestschweiz

1987: Auto teilen statt besitzen in Stans

Abbildung 7:Vorher-Nachher- Aufnahme der Schwarzenburgstraße[27]

Wie aus der unten angeführten Abbildung 2 deutlich ersichtlich, kann durch das neue Betriebskonzept auf zahlreiche Lichtsignalanlagen verzichtet werden. Diese werden lediglich im Bereich der Dosierungssysteme verwendet.



1997: Koexistenz statt Dominanz im Strassenraum in der Agglomeration Bern

Vier SSV-Grundlagen für die zehn Grundsätze

2019: Studie Mobilität als Gestalterin von Stadtregionen

2019: Studie Städtische Handlungsfelder in der urbanen Logistik der Städtekonferenz Mobilität

2019: Agglomerationsdialoge mit Fachleuten und Vertreterinnen und Vertretern aus Agglomerationen aller Landesteile

«Die hohe Dynamik der Veränderungen in den Agglomerationen führt zu einem grossen Handlungsbedarf. Das Wachstum ist eine Tatsache, mit der wir zurechtkommen müssen. Entweder wir packen den Stier bei den Hörnern oder geben auf und liefern uns dieser Entwicklung aus.»

Ariane Widmer, Genfer Kantonsplanerin und frühere Direktorin der Entwicklungsorganisation Stratégie et développement de l'Ouest lausannois

2020: Positionspapier Fuss- und Veloverkehr der Städtekonferenz Mobilität

Prämisse: Qualität in der Mobilität heisst:

- Die Mobilität schafft eine Balance zwischen Erreichbarkeit und Verträglichkeit; sie ist der Siedlungsentwicklung angepasst, und sie ist flächen- und energieeffizient organisiert.

- Das Verkehrssystem lädt die Menschen ein, im Sinne von Balance und Effizienz das Richtige zu tun.

1 Hohe Standortattraktivität durch Erreichbarkeit

Eine hohe Erreichbarkeit wird in Form von raschen Verbindungen zu anderen Zentren, Anschlüssen an internationale Verkehrsachsen, planbaren Reisezeiten sowie Sicherstellung von Güterzulieferung und -umschlag gewährleistet. Die bauliche Verdichtung und eine hohe Durchmischung von Wohnen, Einkaufen und Arbeiten fördert kurze Wege und erhöht somit die Erreichbarkeit ebenfalls. Die Erreichbarkeit für den Personen- und Güterverkehr ist eine wichtige Voraussetzung für die Attraktivität eines Standorts.

2 Hohe Qualität des öffentlichen Raums

Die Qualität des öffentlichen Raumes wird als Grundlage für eine hohe Lebensqualität gesehen. Hohe Aufenthaltsqualität der Strassen und Plätze, die den Ansprüchen aller Nutzergruppen gerecht werden, Hindernisfreiheit, grosszügige Zirkulationsflächen, eine hohe Durchlässigkeit tragen dazu bei.

Erstens: Direktere Wege für die sanfte Mobilität schaffen.

Im Zuge der Verdichtung sind sichere und direkte Wege für die sanfte Mobilität zu schaffen – innerhalb von und zwischen den Gemeinden. Durch sie lassen sich Umwege vermeiden, und sie laden dazu ein, zu Fuss zu gehen und Velo zu fahren.

Zum Beispiel Neuenhof

Zweitens: Grosse Verkehrswege von «Mauern» zu «Brücken» machen.

Menschen, die zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs sind, müssen Hauptstrassen einfacher überqueren können. Durch Einhausungen oder grosszügige Unterquerungen von Auto und Eisenbahnen lassen sich neue, verbindende Lebensräume schaffen. Bahnhöfe und Autobahnanschlüsse sind zu multifunktionalen Orten weiterzuentwickeln (neue Pole).

Zum Beispiel Zürich 2

Drittens: Strassenraum multifunktional verstehen.

Strassen können temporär auch als Begegnungsräume genutzt werden, an Markttagen oder an Sonntagen. Oder Autoparkplätze können in warmen Jahreszeiten zu Veloparkplätzen werden.

Zum Beispiel Delémont

Viertens: Angemessene Geschwindigkeiten definieren.

Der motorisierte Verkehr ist innerorts sicher, lärmarm und in einer Weise abzuwickeln, in der sich Auto- und Velofahrende sowie zu Fuss Gehende auf Augenhöhe begegnen. Auf Quartierstrassen ist Tempo 20 oder 30 Standard, auf Hauptstrassen wird Tempo 30 zur Norm und Tempo 50 zur Ausnahme.

Zum Beispiel Einsiedeln

Fünftens: Fossile Energien aus dem motorisierten Verkehr verbannen.

Fahrzeuge ohne Verbrennungsmotoren tragen dazu bei, die Mobilität klima- und menschenfreundlich zu gestalten. Voraussetzung für ihren Durchbruch sind vor allem Lademöglichkeiten. Der öffentliche Raum wird aber nur als Ultima Ratio für die Ladeinfrastruktur zur Verfügung gestellt.

Zum Beispiel Kloten

Sechstens: Öffentliche Nahverkehrsmittel an der Dichte ausrichten.

Wo die Verkehrsströme gross sind, empfehlen sich Linien des öffentlichen Verkehrs, die im Strassenraum priorisiert sind – auch auf Tangenten. Wo die Dichte gering ist, können flexible Angebote geeigneter sein als Linien.

Zum Beispiel die Achse ETH-PSI

Siebtens: Grössere Agglomerationsbahnhöfe zu Haltepunkten von Fernzügen machen.

Grössere Agglomerationsbahnhöfe werden in der Regel nur von S-Bahnen bedient. Wenn hier auch Regio-Express- oder Interregio-Züge anhalten, macht das die Bahn attraktiver.

Zum Beispiel der «Flugzug»

Achtens: Beim Wohnen, Arbeiten und Einkaufen Wege für die sanfte Mobilität ermöglichen.

Je einfacher es ist, zu Fuss zu gehen, Velo zu fahren, den öffentlichen Verkehr zu benützen und Autos zu mieten, desto weniger Parkplätze sind nötig. Ihre Anzahl ist der reduzierten Bedeutung des Autos anzupassen.

Zum Beispiel die Rigi

Neuntens: Verschiedene Mobilitätsformen vernetzen.

Da aus der Monomobilität des Autos mit zunehmender Verdichtung eine diverse, aus verschiedenen Verkehrsträgern bestehende Mobilität wird, ist ihre kluge Vernetzung essenziell – physisch mit Verkehrsdrehscheiben und digital über Apps.

Zum Beispiel Thun

Zehntens: Wirtschaftsverkehr immer mitberücksichtigen.

Gewerbliche Mobilität ist eine Voraussetzung für unser Leben. Entsprechend ist sie bei der Mobilitätsentwicklung immer mitzudenken und es sind dafür ausreichende Umlade- und Parkierungsmöglichkeiten vorzusehen.

Zum Beispiel Zürich 7

«Als er in die Stadt kam, hatte er fast geweint vor Dankbarkeit über die dichteren Blocks, die Gehwege und die Strassen-laternen, die ihm sanft den Weg zur jeweils nächsten leuchteten.»

Vielen Dank für die Aufmerksamkeit!

Nob Hill Hotel, 838 Hyde Street, San Francisco.

Strassen als Stadträume verstehen, planen, bauen und betreiben. Erfahrungen und Ausblick

Rupert Wimmer
Co-Präsident der SVI und Leiter Verkehr und Stadtraum im Tiefbauamt der Stadt Zürich

Carsten Hagedorn
Vorstandsmitglied der SVI und Professor für Verkehrsplanung an der Ostschweizer Fachhochschule

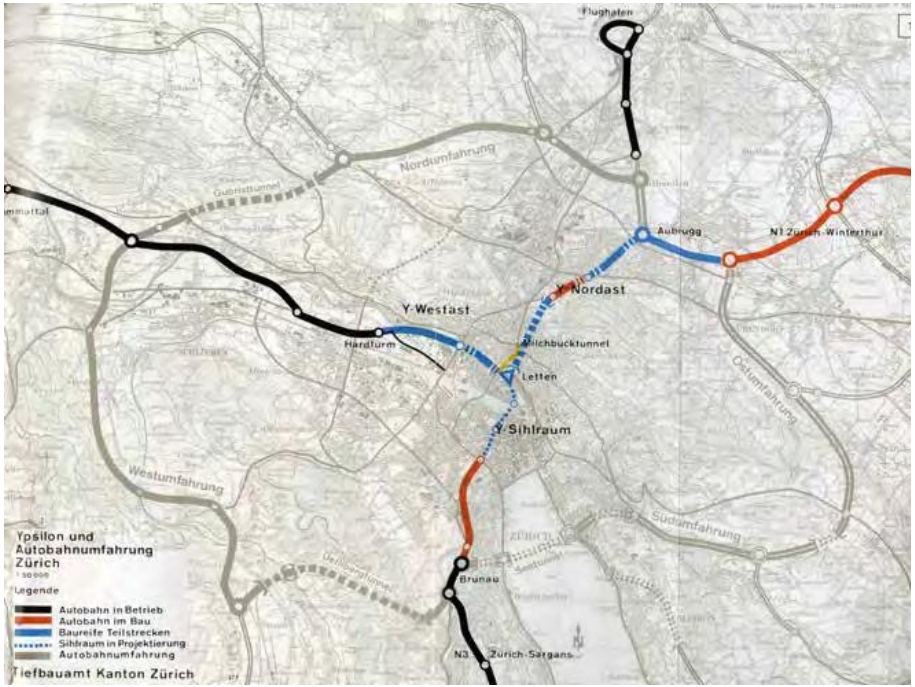
Strassen als Stadträume

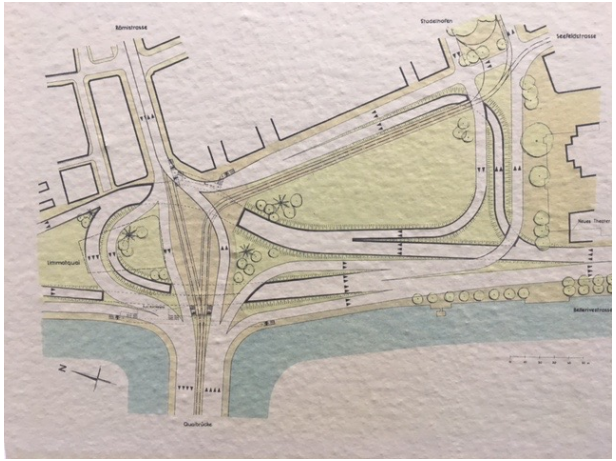
verstehen, planen, bauen und betreiben.

Erfahrungen und Ausblick

Carsten Hagedorn, Rupert Wimmer

Planungen der 1950er und 1960er Jahre





Verkehrsberuhigung seit den 1980er Jahren

- Quartieren
- Altstädten
- Dorfzentren

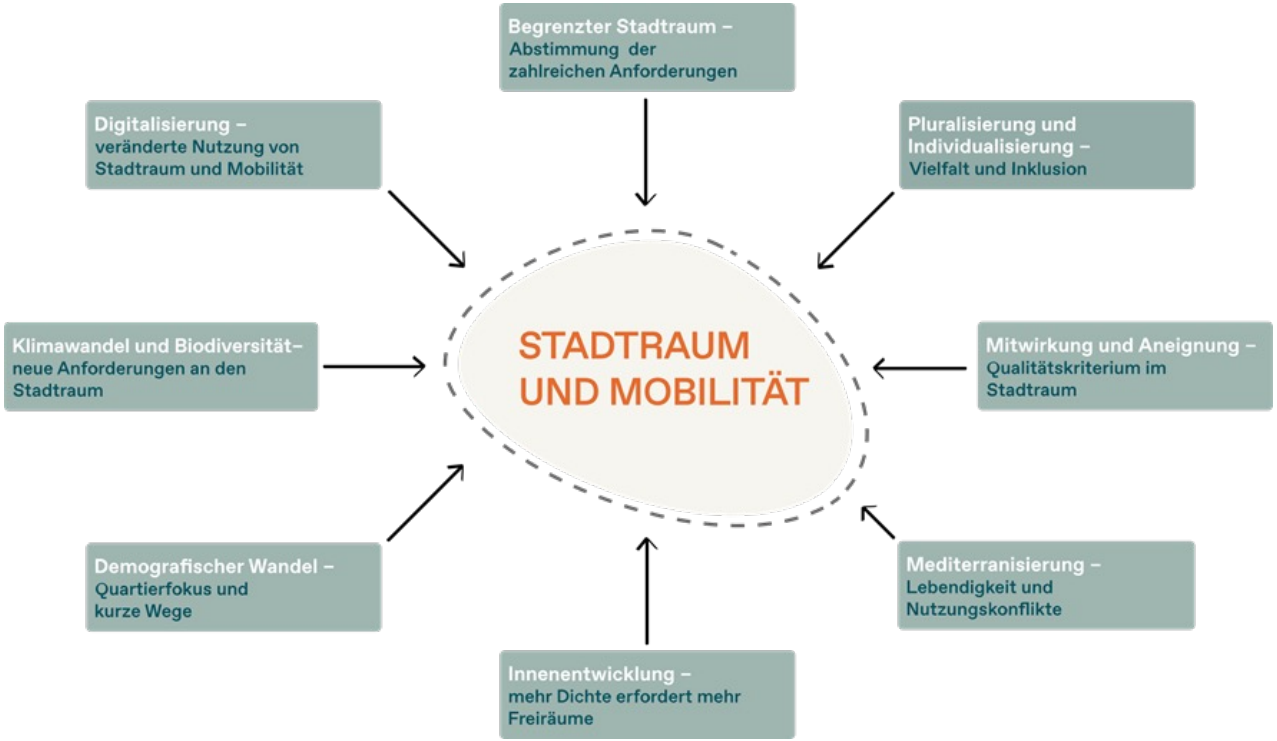
Koexistenz
in den 2000er Jahren

- Hauptstrasse

Seit den 2010er Jahren wieder Forderung nach Trennung

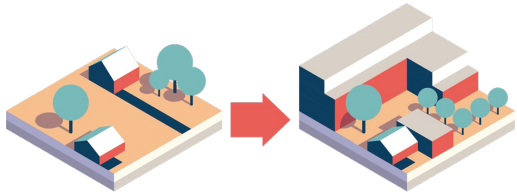
Insbesondere aufgrund Veloförderung

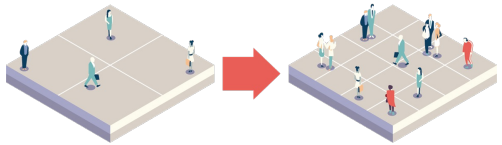
Herausforderungen

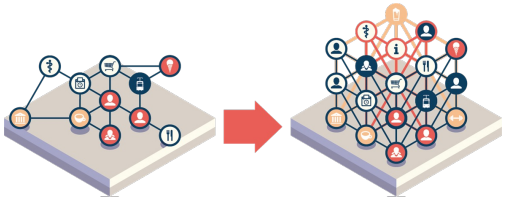


Innenentwicklung

- Umverteilung öffentlicher Raum zugunsten Aufenthalt, Grün, etc.
- Erhöhte Mobilitätsnachfrage muss abgewickelt werden
- Verkehrssystem muss effizienter und verträglicher werden

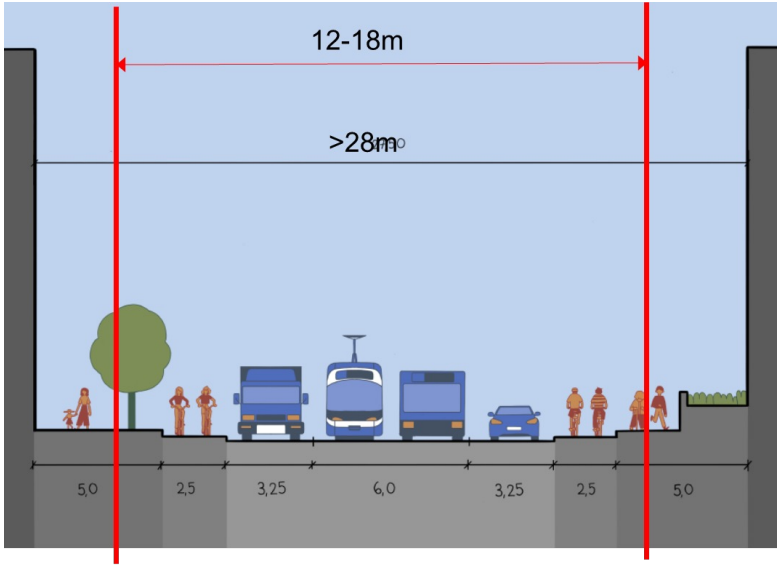






Addition der Nutzungsansprüche

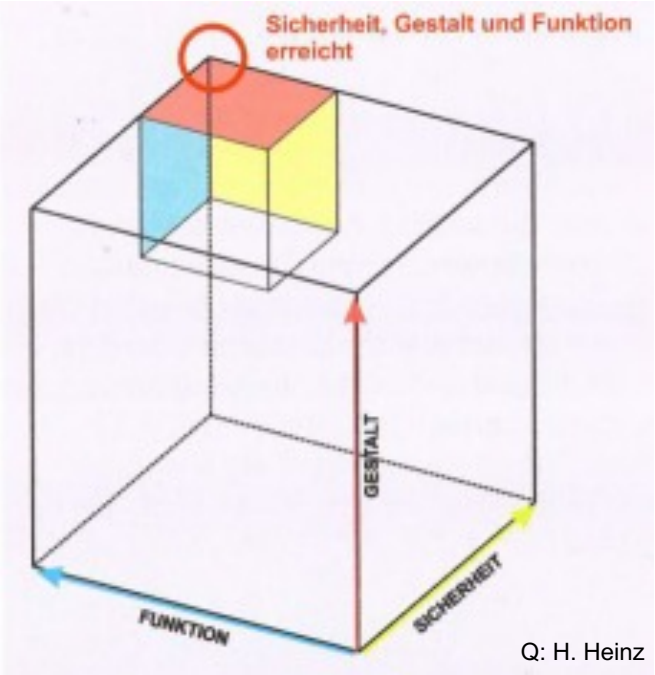
ist im begrenzten Stadtraum nicht möglich und auch nicht zweckmässig



Integraler Strassenraumentwurf

Aufgabe

Zusammenführen der unterschiedlichen, teilweise divergierenden Anforderungen in einem Gesamtbauwerk, das funktional und gestalterisch überzeugt sowie ein gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweist. Berechtigte Anforderungen dürfen nicht missachtet werden.



Q: H. Heinz

Wie kommt es zur Umsetzung?

Problem

Konzepte stossen zum Teil auf
Unverständnis und grossen Widerstand
(z.B. Reduzierung von Parkfeldern)

Mögliche Umsetzung in diesen Fällen

- Umsetzung aufgrund äusserer Anforderungen
- Temporäre Verkehrsversuche
- Temporäre Verkehrsregime

Niederlande: Tempo 100 am Tag

Problem

landesweit zu hohe Stickoxidwerte (in 129 von 162 Natura-2000-Gebieten Grenzwerte für die Ablagerungen überschritten)

Oberste Gericht stoppte 2019 tausende Bauvorhaben

Umsetzung 2020

Regierung wollte Massnahme nicht;
46% wollten sich nicht Limit halten (2020)

Fazit 2023

60% für Reduzierung auf 90 km/h

Tausende Häuser wurden gebaut

Zürich: Bundesgericht stoppt Bau wegen Lärm

News › Schweiz ›

Hohe Lärmbelastung

Wegen Lärm: Bundesgericht stoppt Bau von 124 Wohnungen in Zürich

Mittwoch, 29.12.2021, 15:32 Uhr

Dieser Artikel wurde 7-mal geteilt.

- Die Swisscanto-Anlagestiftung ist vor Bundesgericht mit ihren Argumenten für das Wohnbauprojekt auf dem Bürgli-Areal in Zürich-Enge nicht durchgedrungen.
- Die Lausanner Richter sind zum Schluss gelangt, dass die bestehende Lärmbelastung zu wenig berücksichtigt wurde.
- Das Vorhaben sieht den Bau von 124 Wohnungen vor. Die Stadt Zürich hatte zuvor grünes Licht gegeben für das Bauprojekt – mit einer Ausnahmebewilligung.

> «Die Hoheitsträger dürfen sich nicht durch den Einsatz von Ausnahmebewilligungen auf Kosten künftiger Bewohnerinnen ihrer Verantwortung entziehen.»
>
> Bundesgericht

Zug: Vom Versuch zur Einführung Tempo 30

Kanton Zug

Stadt Zug

Kantonsstrasse 25
Lärmsanierung Grabenstrasse, Zug

Versuch Tempo 30

Der Kantonsingenieur:

Plan Nr.: -
Datum: 29.03.18
Rev.:
Visum:

Auftrag-Nr.: 25b-38
Planformat:

Planer: Basler & Hofmann AG, Forchstrasse 395, 8032 Zürich

Bauherr: Tiefbauamt des Kantons Zug, Aabachstrasse 5, 6300 Zug, Tel. 041 / 728 53 30

Kanton Zug

Baudirektion

Per E-Mail

An die
akkreditierten Medien

Zug, 11. März 2021

MEDIENMITTEILUNG

Tempo-30-Regime tritt in Kraft

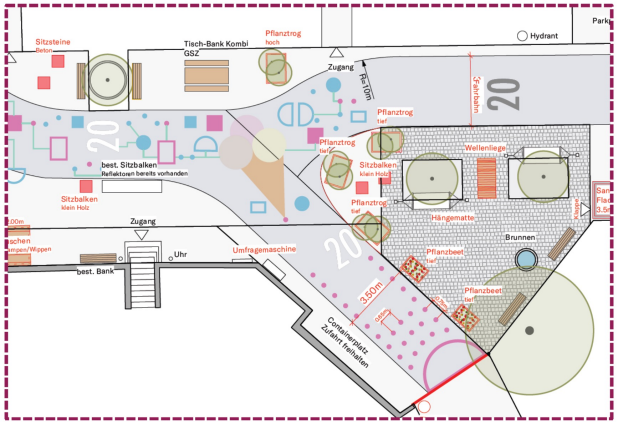
Rund um den Kolinplatz darf künftig nur noch mit Tempo-30 gefahren werden. Die entsprechenden Tempo-30-Schilder werden bis morgen Freitagabend von der Baudirektion installiert.

Die Baudirektion des Kantons Zug bringt bis morgen Freitagabend rund um den Kolinplatz in Zug Tempo-30-Schilder an. Die Sicherheitsdirektion des Kantons Zug hat im Dezember 2018 eine 30-Stundensignalisation verfügt. Die dagegen eingegangenen Beschwerden sind im November 2020 vom Verwaltungsgericht des Kantons Zug abgewiesen und nicht ans Bundesgericht weitergezogen worden. Die Anordnung betrifft die Abschnitte der Kantonsstrasse 25, auf der Grabenstrasse, zwischen der Verzweigung Zugerbergstrasse und dem Kolinplatz und auf der Neugasse zwischen dem Kolinplatz und dem Postplatz; sowie auf der Kantonsstrasse 381, der Ägeristrasse, zwischen dem Kolinplatz und der Verzweigung Dorfstrasse.

Paris: Von Paris Plage zum autofreien Seine-Ufer

Paris Plage 2016

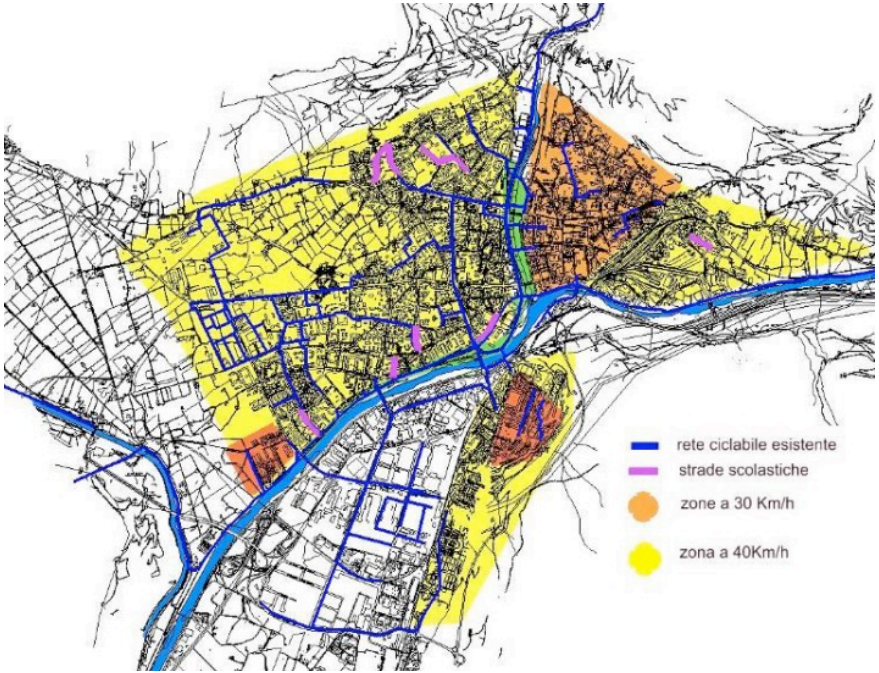
Zürich: «Brings uf d’Strass!»



«Wir sind total begeistert und nutzen die neu geschaffene Begegnungs-zone fast täglich.»

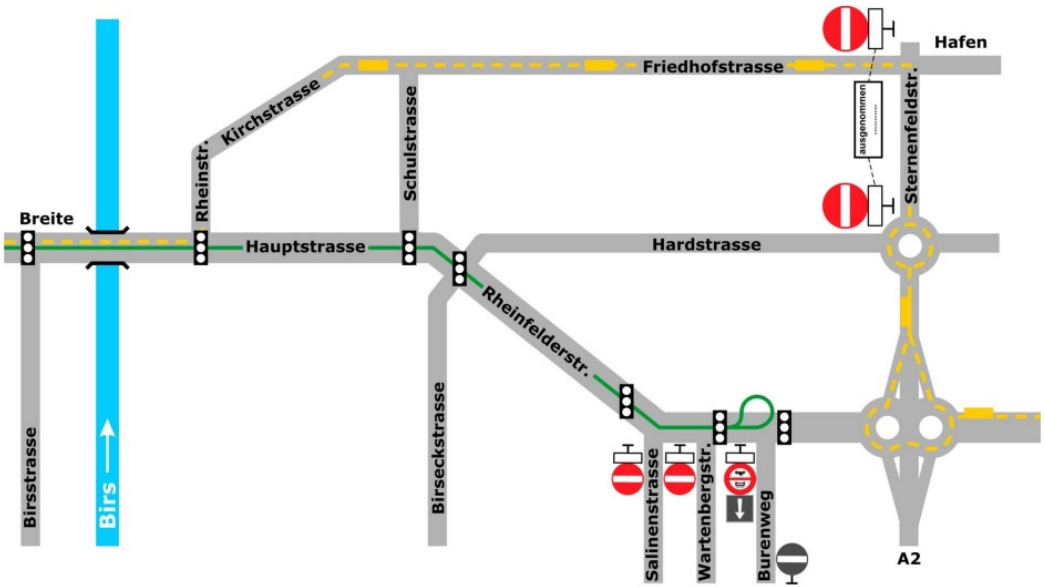
«Ich verstehe den Sinn des Projekts schlichtweg nicht.»

Bozen: Schulstrassen



Durchfahrtsverbot privater Autos für 15 Minuten vor Schulbeginn und 15 Minuten nach Schulschluss

Birsfelden: Temporäre Sperrungen



Gemeindeverwaltung
Hauptstrasse 77, 4127 Birsfelden

Tel. 061 317 33 33
www.birsfelden.ch

GEMEINDE
BIRSFELDEN

Temporäre Sperrung von Gemeindestrassen
Informationen für die Verkehrsteilnehmenden

Zur Entlastung der Birsfelder Quartiere sind die folgenden Strassen **von Montag bis Freitag, 16.00 bis 19.00 Uhr** für den Durchgangsverkehr **gesperrt** (ausgenommen Feiertage):

- Friedhofstrasse (ab Sternenfeldstr., Richtung Basel)
- Hardstrasse (ab Sternenfeldstr./Kreisel, Richtung Basel)
- Burenweg (ab Rheinfelderstr., Richtung Florastrasse)
- Wartenbergstrasse (ab Rheinfelderstr., Richtung Florastr.)
- Salinenstrasse (ab Rheinfelderstr., Richtung Prattelerstr.)

Zur Durchsetzung der Durchfahrtsbeschränkung werden regelmässig Kontrollen durchgeführt. Eine Übertretung der Verkehrsvorschriften hat eine Ordnungsbusse von CHF 100.- zur Folge.

Dem Durchgangsverkehr wird empfohlen die Kantonsstrasse (Rheinfelder-/Hauptstrasse) oder die Autobahn A2 zu benutzen. Ziele in den betroffenen Gebieten erreicht man jederzeit via Rhein-/Kirchstrasse respektive Birseck-/Freulerstrasse.

Besten Dank für Ihr Verständnis!

Changemanagement

Integraler Strassenraumentwurf

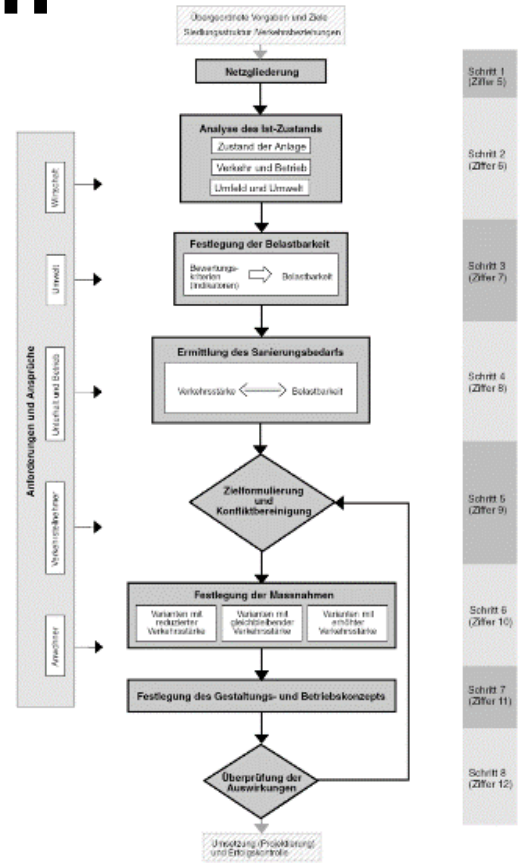
Grundsätze

- Interdisziplinäre Zusammenarbeit leben
- Verkehr als dynamisches System verstehen
- Spezifische Lösungen aus dem Ort entwickeln
- An Wirkung statt an Massnahmen / Normen orientieren
- Innovation / Neues fördern
- Lernende Organisation etablieren

Integraler Strassenraumentwurf

Planungsprozess

- Bestandsaufnahme / Analyse
- Randbedingungen und Ziele
- Variantenentwicklung
- Wirkungsanalyse
- Variantenbeurteilung
- Bestvarianten
- Wirkungskontrolle



Integraler Strassenraumentwurf

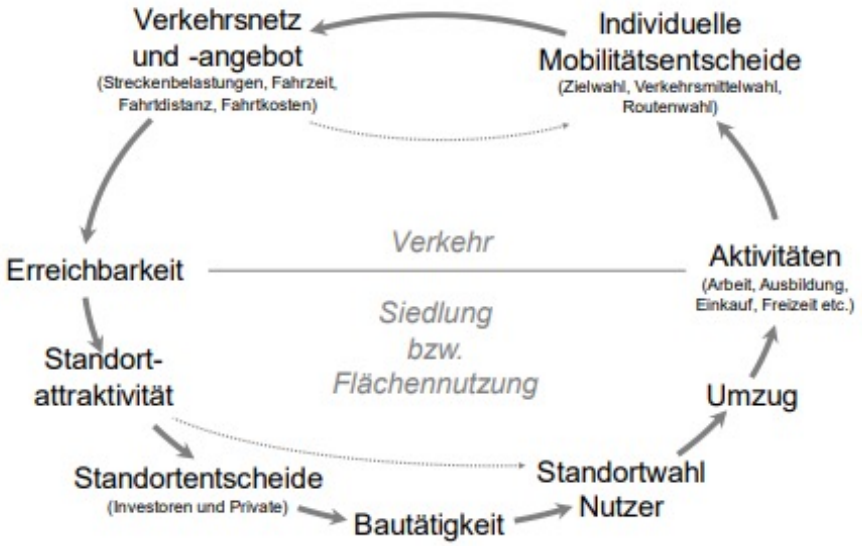
Rollenverständnis Planerin / Ingenieurin

- Fachperson / Expertin
- Projektmanagement
- Führsprecherin
- Mediation
- Kommunikation
- …

Schlussfolgerungen

Horizontale Zusammenarbeit

- Abstimmung Siedlung, Freiraum und Verkehr
- Interdisziplinarität ist Gebot der Stunde
- Planung in funktionalen Räumen
- Unterstützung durch Entscheidungsträger



Schlussfolgerungen

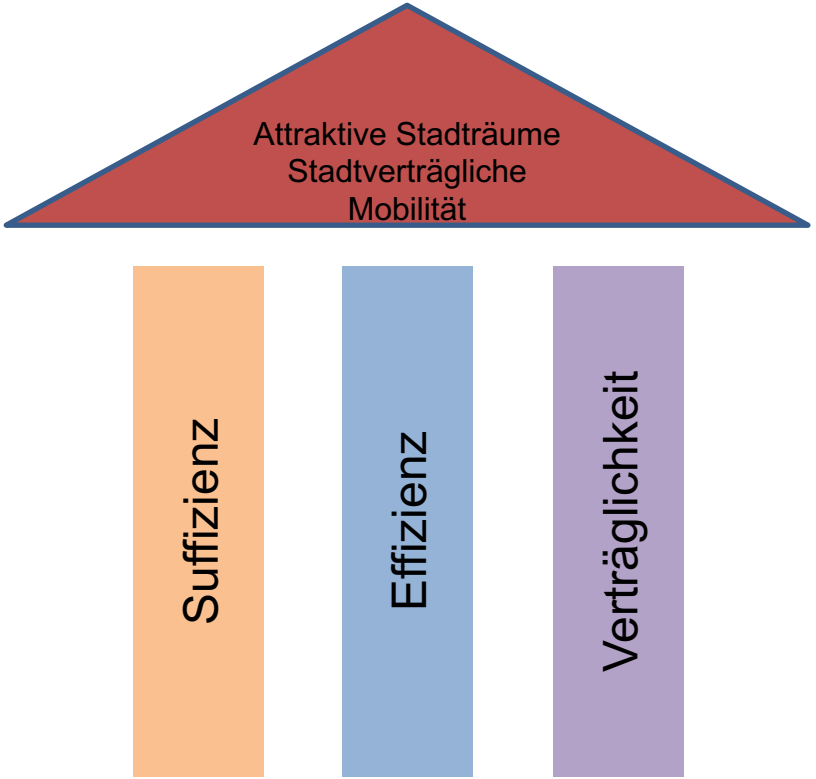
Vertikale Zusammenarbeit

- Strategien umsetzungsorientiert formulieren
- Übersetzung Strategien mit Konzepten auf Quartier- und Korridoreben
- Projekte aus Strategien herleiten
- Verankerung in Organisation

Schlussfolgerungen

Konsequente Umsetzung der Strategie

- Nahmobilität fördern (Stadt der kurzen Wege)
- Verlagerung auf Umweltverbund
- Verlangsamung und Verstetigung des Verkehrs
- In Konzepten, Planungen und Projekten



Schlussfolgerungen

Angebotsorientierte Planung

- Umverteilung Stadtraum zugunsten Aufenthalt, Stadtgrün sowie Umweltverbund
- Ausbau Fuss-, Velo- und öffentlicher Verkehr (Verbündete)
- Verkehr als dynamisches System verstehen
- Verkehrslenkung und -management

Schlussfolgerungen

Triplestrategie

Strassenbauprojekte

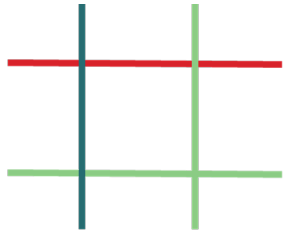
Projekte mit verkürztem Terminplan

Expressprojekte / Pilote

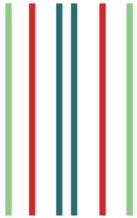
Schlussfolgerungen

Situationsgerechte Lösungen

- Lösungen aus dem Ort heraus entwickeln
- Situativer Umgang mit Normen / Standards
- Orientierung an Wirkung statt an Massnahme
- Konsensbereitschaft aller Beteiligten
- Neues wagen

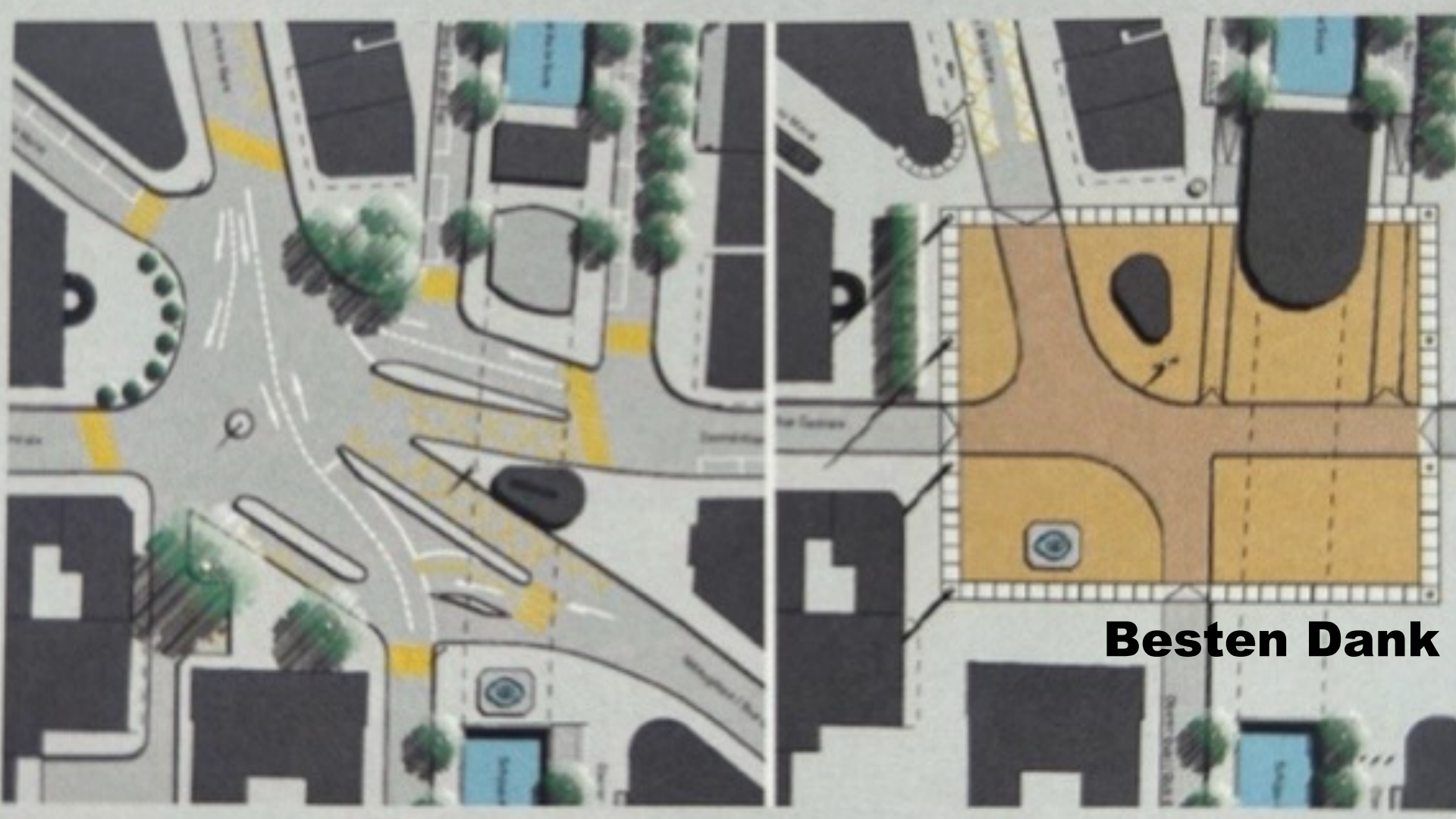


Jedem Verkehrsmittel seine Verbindung



Jedem Verkehrsmittel seinen Streifen

Überlagerung der Nutzungsansprüche


Besten Dank

Herausforderung Wirtschaftsverkehr in Agglomerationen

Markus Maibach
Geschäftsleiter Bereich Verkehr, INFRAS

Städteverband/SVI

Herausforderung Wirtschaftsverkehr in Agglomerationen

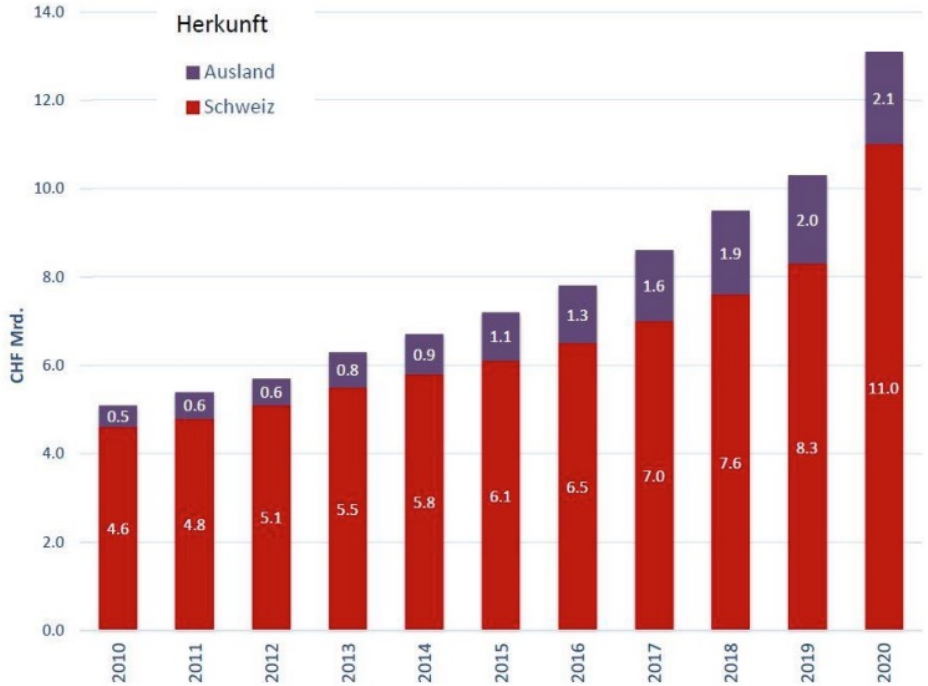
Olten, 5. April 2023

Markus Maibach

Agenda

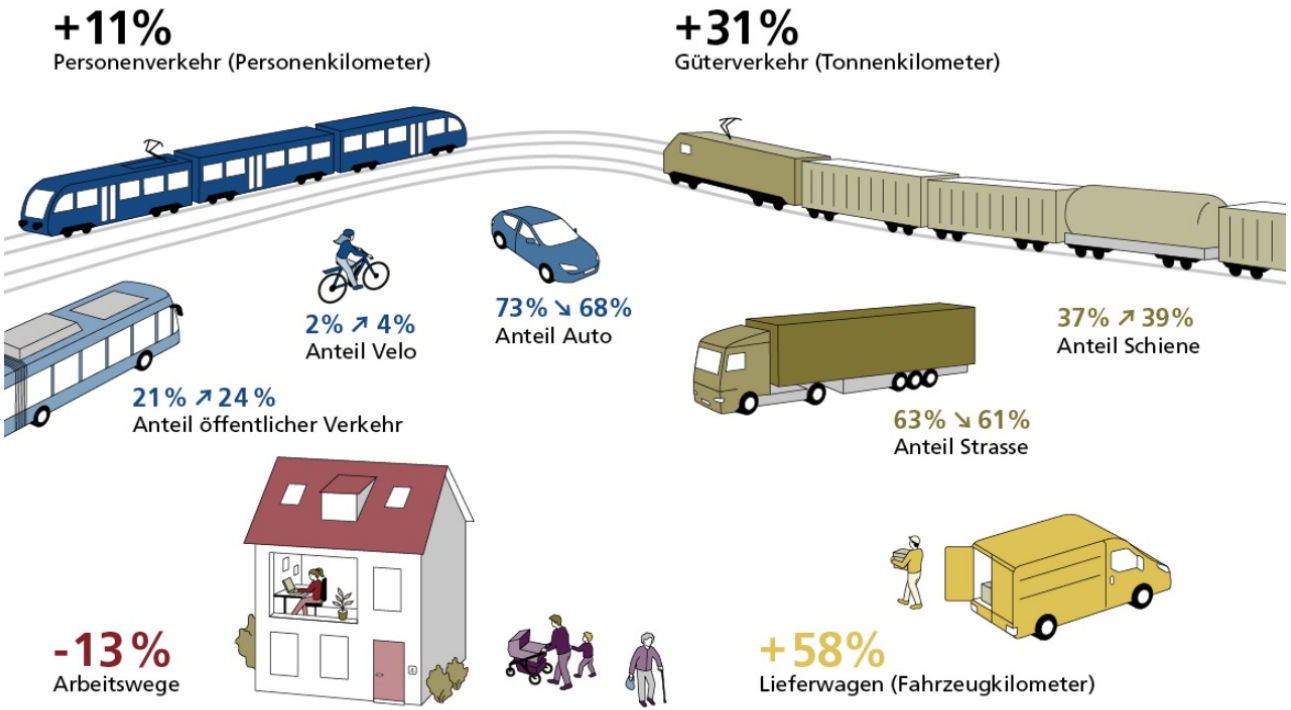
1. Trends im städtischen Wirtschaftsverkehr
2. Herausforderungen und Ziele
3. Lösungsansätze
4. Knackpunkte

Dynamischer Online-Handel löst Fahrten aus



Quelle: GVLK Kt. ZH

Güterverkehr wächst stärker als der Personenverkehr



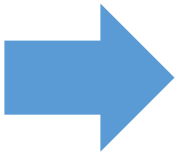
Verkehrsperspektiven 2050: Entwicklung 2017-2050

Anlieferung heute

- Fehlende Flächen
- Überlastungen, Sicherheitsprobleme
- Emissionen, Lärm
- Gefährdete Lieferketten

Herausforderungen

- Wachstum bewältigen – Versorgungssicherheit und Zuverlässigkeit
- Flächen sichern: Hub – Konzepte Bahn-Strasse
- Sicherheit verbessern
- Umweltverträglichkeit steigern: Netto-Null, Lärm



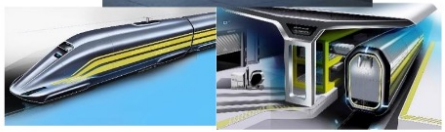
Vermeiden
Verlagern
Verbessern
Vernetzen

Entwicklungsfelder (1)

- **Antriebe mit CO2-freien Treibstoffen**
  > Batterien und Brennstoffzelle mit H2 im urbanen Einsatz

- **Leichtbau-Konstruktion, Reduktion des Eigengewichtes der Güterwagen**
  > Fahrzeuge mit höheren Nutzlasten
  > Besser auf Anforderungsprofile zugeschnitten

- **Automatisierte Strassenfahrzeuge** und **Zugsteuerung**
  > Flächendeckender Einsatz in urbaner Logistik CH, auch im Mischbetrieb
  > Kontinuierliches Fahren ohne Begleitung
  > Automatische Kupplung im Schienenbereich sowie autom. Umschlag



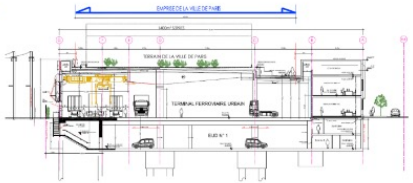
Quelle NFP71 RappTrans

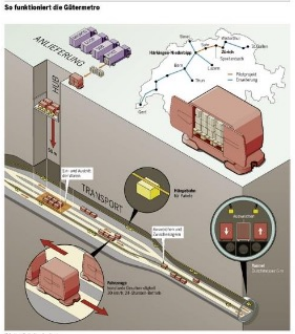
Entwicklungsfelder (2)

- **Spezifische Versorgungsangebote der urbanen Regionen mit Schienenanschluss**
  > multifunktionale Anlagen für den Umschlag Bahn–Strasse

- **Unterirdische Transportsysteme**
  > Güterverkehrsintensive Einrichtungen in dichten urbanen Räumen/Zentren sind unterirdisch, vollautomatisch und kontinuierlich versorgt

- **Internet der Dinge**
  > Ständige Vernetzung/Kommunikation, automatische Prozesse





Quelle NFP71 RappTrans

Technologien im Einsatz

Beurteilung Antriebsformen

Antriebsart	Chancen	Risiken
Diesel	Etabliert, günstig	Kein Klimabeitrag Lärm
Gas	Geringere Emissionen Kompogas	Teure Infrastruktur
Batterie	Günstiger Betrieb Emissionsfrei, leise	Ladeinfrastruktur, Reichweite (Oberleitung, Depot)
Brennstoffzelle (Gas)	Geringere Emissionen Leise	Teuer
Wasserstoff	Emissionsfrei Leise	Teuer

- Diesel nach wie vor effizient
- Batterie und Wasserstoff mit Entwicklungspotenzial
- Kompogas für gezielte Angebote
- Langdistanz mit Oberleitung (?)

Smarte Feinverteilung

Schweizerische Post übernimmt Notime

Kurier von Notime.

Bild: Notime AG

Die wichtigen Segmente

Segmente	Transportsysteme und Umschlaganlagen	Zentrale Akteure
Kies- und Aushub	Wertstoffrecycling inkl. Aushubumschlag; Recyclingbeton	Eberhard Transporte, Spross, KIBAG, SBB
Konsumgut	Stückgut; Freiverlad; Detailhandel; unteririscher Güterverkehr	Detailhandel (Migros, Coop, Engrosmarkt, Planzer)
Kurier- Express- und Paket	Kurier-, Express- und Paketdienste (KEP); unteririscher Güterverkehr	Post, DHL, Planzer
Entsorgung und Recycling	Kehrichtsammlung und -umschlag; Recyclinghöfe	ERZ, Spross
Baulogistik	Baustellenversorgung/ - entsorgung	Baufirmen, Post

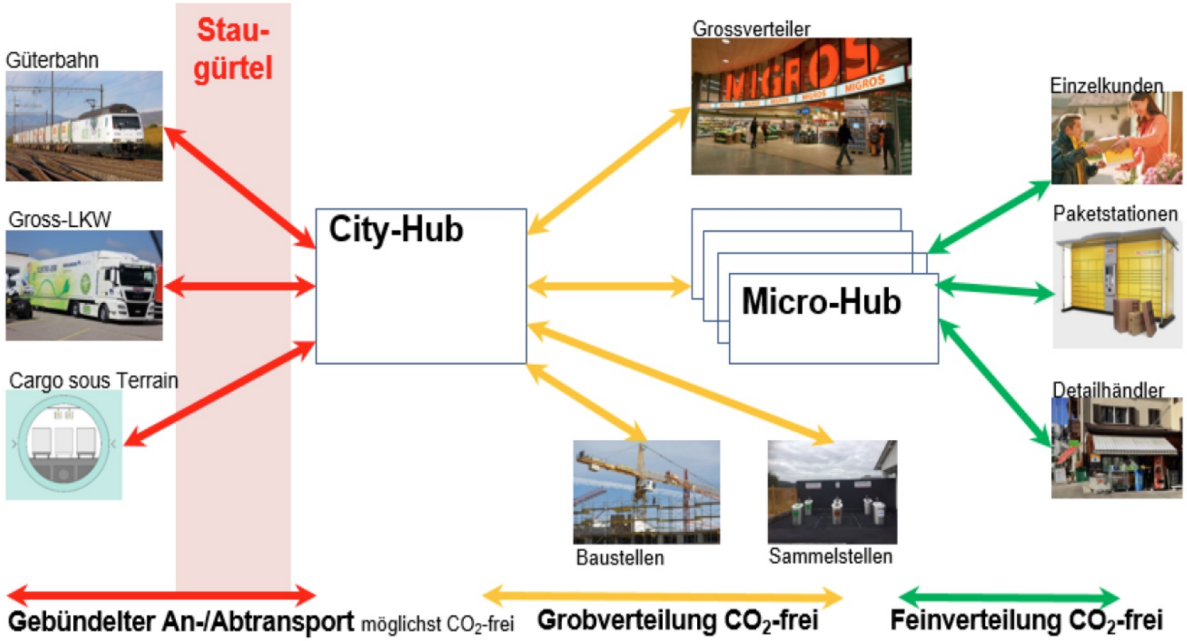
Strategien – Beispiel Kanton Zürich

Strategie-Ebenen	Leitsätze
Güterverkehrsintensive Branchen	• Reduktion LKW-Fahrten durch Verlagerung • Güterverkehrserschliessung bei Neubauten und Arealentwicklungen
Güterbahn- und Umschlaganlagen	• Erhalt Schienenangebot • Flächen für den Güterumschlag Schiene-Strasse sichern • Flächeneffizienz steigern
Strasse und Feinverteilung	• Ausnutzung der Strasseninfrastruktur • Zufahrten siedlungs- und umweltverträglich • Optimierte City Logistik und Kooperationen
Innovation und neue Systeme	• Innovation wird unterstützt
Kooperation und Vernetzung	• Kompetenzen stärken, Kümmererrolle im Kanton • Stärkung der Zusammenarbeit

Quelle GVLK Kt. ZH

Hub-Konzept als Schlüsselgrösse

Urbane Logistik als Gesamtsystem



Quelle AFM Kt. ZH

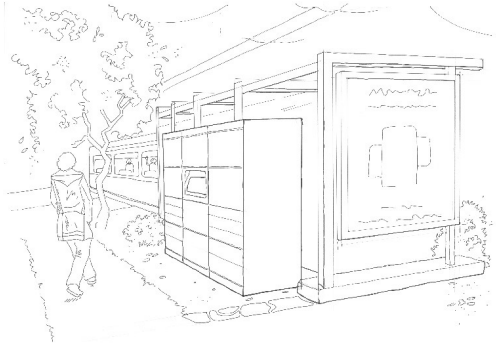
Beispiele City Hubs

City Hotel (Beispiel Paris)

Camion Transport (Beispiel Rümlang)

Beispiele Mikrohubs: Abholstationen

- SalüBox Zürich



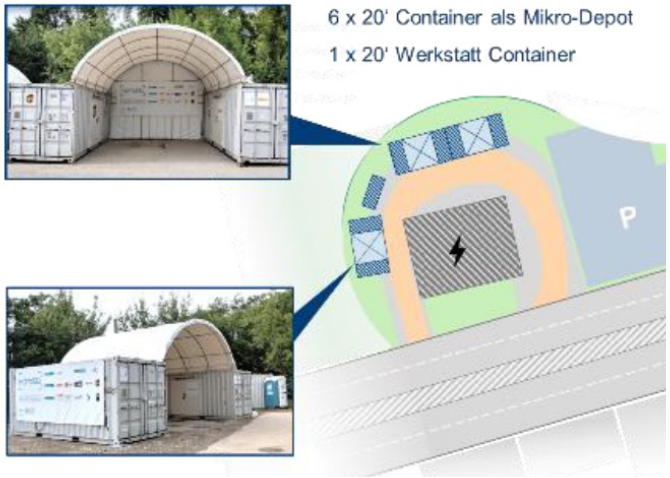
SmartBox Basel

- PickMup

Myflexbox Österreich

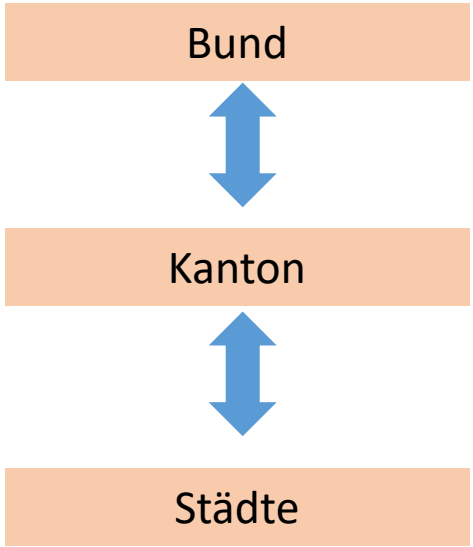
Beispiele Mikrohubs: Zwischenlager

- KoMoDo Micro-Hub Berlin



UPS Micro-Hub (Depot-

Wichtigste Einflussmöglichkeiten der öffentlichen Hand



- Bahninfrastruktur, Finanzierung
- Strassenverkehrsrecht (Nachtfahrverbot, Abgasnormen)
- Abgaben (LSVA)

- Raumplanung, Flächensicherung
- (Mit-)Finanzierung
- Planungs- und Bauvorschriften

- Planungs- und Bauvorschriften
- Anlieferungsregimes
- Umgang mit eigenen Flächen, Beteiligung
- Hoheitliche Aufgaben (Entsorgung)
- Pilotbetriebe

Unterstützung-Anlaufstelle, Lancierung, Datenaustausch, Dialog, Vernetzung

Top Massnahmen Policy Sprint ARE

1. Leistungsabhängige Internalisierungsabgabe für Lieferwagen
2. City Hub testen (Blumenbörse Bern Wankdorf)
3. Reservierte Park- und Umladeflächen
4. Buchungsplattform für die temporäre Nutzung von Logistikflächen im urbanen Raum
5. Nationale Dialogplattform Wirtschaftsverkehr institutionalisieren
6. Kostentransparenz in der Distribution e.Commerce und Transparente Kommunikation über die Lieferung
7. Baulogistik
8. Referenzmodell City Logistik auf Basis der Logistikklassen

Die Knackpunkte..

- Komplexe Akteurstruktur – Komplexe Zuständigkeiten
- So wichtig für die Wirtschaft – so schwierig zu planen
- Alle wollen Güter, niemand die Logistik vor der Haustür
- Kooperation ist Luxus

..wie damit umgehen?

- Ansprechpersonen in der Verwaltung
- Nur im Dialog planbar: Aufnahme der Bedürfnisse
- Starke Raumplanung und Liegenschaftspolitik
- Hohe Flächeneffizienz mit mehrstöckigen (Misch-)Nutzungen

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

Markus Maibach

Geschäftsfeld Verkehr
INFRAS
Bereichsleiter, Partner
Lic.oec.
Dipl. Organisationsberater
Markus.maibach@infras.ch
www.infras.ch

Ich wäre (fast) emissionsfrei..

Schlusswort

Monika Litscher
Vize-Direktorin Städteverband

Rupert Wimmer
Co-Präsident der SVI

Schweizerischer Städteverband
Union des villes suisses
Unione delle città svizzere

SVI
SCHWEIZERISCHE VEREINIGUNG DER VERKEHRSINGENIEURE UND VERKEHRSEXPERTEN
ASSOCIATION SUISSE DES INGENIEURS ET EXPERTS EN TRANSPORTS
ASSOCIAZIONE SVIZZERA DEGLI INGEGNERI ED ESPERTI DEL TRAFFICO
SWISS ASSOCIATION OF TRANSPORTATION ENGINEERS AND EXPERTS

In den Agglomerationen Mobilität mit Qualität schaffen