



Nachhaltige Güterversorgung und -transporte in Agglomerationen

Städtischer Güterverkehr – Handlungsbedarf und Massnahmen in den Agglomerationen. Fachtagung vom 9. Juni 2009, Bern.

Tagungsbericht

Daniel Matti, Philipp Hegi, Martin Ruesch, 18.6.2009, Version 1.0



Veranstalter:

Rapp | Trans

INTERFACE
 Institut für Politikstudien

ETH
 Eidgenössische Technische Hochschule Zürich
 Swiss Federal Institute of Technology Zurich

IRL
 Institut für Raum- und
 Landschaftsentwicklung



Nachhaltige Siedlungs- und Infrastrukturentwicklung
 Nationales Forschungsprogramm NFP 54

SVI SCHWEIZERISCHE VEREINIGUNG DER VERKEHRSEINGENIEURE 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



Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute
 Association suisse des professionnels de la route et des transports
 Associazione svizzera dei professionisti della strada e dei trasporti
 Swiss Association of Road and Transportation Experts

Vorbemerkung: Der vorliegende Tagungsbericht gibt eine Übersicht über die Referate und die wichtigsten Diskussionspunkte. Mehr Informationen zu den Referaten können den einzelnen Präsentationen entnommen werden (www.nfp.54). Die wichtigsten Erkenntnisse und Empfehlungen gehen aus der Präsentation Synthese und Empfehlungen hervor und sind in diesem Bericht nicht nochmals aufgezeigt.

1 Begrüssung und Einleitung

Prof. Hans-Rudolf Schalcher, Mitglied der Leitungsgruppe des NFP54

Herr Prof. Schalcher eröffnet die Tagung und begrüsst die Tagungsteilnehmer im Namen der Leitungsgruppe des NFP54. Er erklärt die den Hintergrund des NFP 54 „Nachhaltige Siedlungs- und Infrastrukturentwicklung“ (www.nfp54.ch). Er erläutert die Problematik des Güterverkehrs in der Schweiz und in den Agglomerationen und unterstreicht die Relevanz des Themas. Er wünscht den Teilnehmern eine interessante und erfolgreiche Tagung und übergibt das Wort an Urs Steiger, dem Umsetzungsbeauftragten des NFP54, der die Moderation der Tagung übernommen hat.



2 Hauptergebnisse des Projektes „Nachhaltige Güterversorgung und –transporte in Agglomerationen“

Martin Ruesch, Rapp Trans AG, Zürich

Martin Ruesch stellt die Hauptergebnisse des Projektes „Nachhaltige Güterversorgung und –transporte in Agglomerationen“ vor (vgl. Folien der Präsentation auf www.nfp54.ch). Er beginnt mit der Antwort auf die Frage warum der städtische Güterverkehr so wichtig ist. Dann erklärt er den Projektkinhalt, erläutert wichtige Kennzahlen zum Güterverkehr und seinen Auswirkungen und fasst den Handlungsbedarf zusammen. Seine weiteren Ausführungen umfassen den im Rahmen des Projektes entwickelten Evaluationsrahmen, das Massnahmenspektrum, die abgeleiteten Stossrichtungen sowie die Schlussfolgerungen.



Diskussion mit Fragen und Antworten:

Wurde die Verknüpfung zwischen Relevanz (Wirksamkeit) und Akzeptanz bei den Massnahmen in der Studie berücksichtigt?

- *Ja, bei der Beurteilung der Massnahme wurde die Wirksamkeit der Massnahmen hinsichtlich der Ziele und die Realisierbarkeit beurteilt. Die Akzeptanz ist als Hauptbeurteilungsaspekt in der politischen Realisierbarkeit enthalten*

Wurden die Massnahmenbewertungen quantitativ durchgeführt?

- *Die Bewertung wurde aufgrund der grossen Anzahl von Massnahmen (über 70!) qualitativ durchgeführt (Beurteilung Zielerreichungsgrad). Jedoch sind Ergebnisse von anderen (vor allem ausländischen) Evaluationen von Massnahmen im städtischen Güterverkehr in die Bewertung eingeflossen.*

Sind auch Massnahmen zur Nachfragereduktion in der Studie enthalten?

- *Nein. Verhaltensänderungen der Konsumenten waren nicht Bestandteil der Forschungsarbeit. Der Fokus lag auf der Abwicklung bzw. der Effizienz- und Qualitätssteigerung des Güterverkehrs.*

Wann ist die Spitze der Güterverkehrsintensität erreicht?

- *Die Güterverkehrsintensität wird aufgrund der Globalisierung und der Individualisierung der Nachfrage weiter steigen, es ist jedoch schwierig abzuschätzen, wie stark und wie lange. Es ist mittel- bis langfristig mit einer Sättigung zu rechnen.*

Nimmt die Auslastung der Lieferwagen tatsächlich ab? Kann das so weitergehen?

- *Was tendenziell abnimmt ist die Verteilleistung der Fahrzeuge (Anzahl Stopps pro Fz und Tag), auch aufgrund der zunehmenden Staus. Damit steigt der Transportaufwand. Die Antwort nach der Grenze müssten jedoch die Logistikdienstleister beantworten.*
- *Nachtrag Tagungsberichtverfasser: Gemäss BFS Statistik hat zwischen 1993 und 1998 die Auslastung der Lieferwagen (<3.5t) in % in den Agglomerationen leicht zugenommen. Seit 1998 wurden jedoch keine Erhebungen bei den Lieferwagen mehr vorgenommen. Bei den Lastwagen hat die Auslastung der Fahrzeuge zwischen 1993 und 2003 leicht abgenommen (in den Agglomerationen). Dies korreliert mit der Güterverkehrsintensität, welche zugenommen hat.*

Auf der Schweizerkarte mit den Logistikinfrastrukturen ist im Rhonetal eine hohe Aktivität eingezeichnet. Wieso?

- *Diese Darstellung stammt aus der Logistikmarkstudie von GS1 bzw. der HSG. Kriterien für die Darstellung der Logistikaktivitäten waren Anzahl Transportunternehmen, überbaute Logistikflächen, Mitarbeiter in der Logistik, und die Gleisanschlüsse. (Zusatzbemerkung Tagungsberichtverfasser: noch grosse Bedeutung industrielle Produktion sowie Konsumregion infolge grosser Bedeutung Tourismus).*

In der Präsentation wurden die überlasteten Knoten und Strecken des Bahnnetzes von 2002 dargestellt. Seither sind jedoch einige Ausbauten (z.B. zwischen Olten und Bern) in Betrieb genommen worden. Inwiefern gilt die Darstellung noch?

- *Grundsätzlich bleiben die Konflikte in den Agglomerationen bestehen (Knoten und Strecken). Ausbau des Schienennetzes zwischen Olten und Bern brachte auf diesem Korridor eine gewisse Entspannung. Aus Sicht der SBB Infrastruktur werden die bestehenden Kapazitätsengpässe sich noch verschärfen (Ausbau Angebot S-Bahnen etc.) und noch weitere hinzukommen (z.B. Genf/Lausanne).*

Wie konjunkturresistent sind die Resultate der Studie? Momentan sinken die Volumen in der Transportbranche.

- *Kurzfristig sinkt die Nachfrage aufgrund der Finanzkrise. Langfristig ist davon auszugehen, dass die Güterverkehrsnachfrage weiter wächst.*

Wurde die Aufhebung des Nachtfahrverbotes untersucht?

- *Die Massnahme ist im Massnahmenkatalog enthalten. In der Beurteilung ergab sich eine positive Wirksamkeit bei einer sehr geringen Akzeptanz. Aufgrund der geringen Akzeptanz wurde die Massnahme nicht vertieft.*

3 Innovatives Supply Chain Management – Beispiele in Logistik und Transport

Rainer Deutschmann, Mitglied der Geschäftsleitung, Direktor Supply Management, Manor AG, Basel

Rainer Deutschmann fasst zu Beginn seines Referates die Herausforderungen, die sich für die Logistik und Transportabwicklung bei Manor ergeben, zusammen (vgl. Folien der Präsentation auf www.nfp54.ch). Dann erläutert er den Ansatz des Business Excellence und stellt das Logistik- und Transportwesen von Manor vor. Zum Schluss präsentiert er die bei Manor umgesetzten und geplanten Innovationen sowie die Erwartungen an die öffentliche Hand.



Diskussion mit Fragen und Antworten:

Wie viele Personen sind in der Logistik bei Manor beschäftigt?

- *Insgesamt sind 600 Personen mit der Logistik beschäftigt, davon 35 in der Planung bzw. bei der Innovationsentwicklung.*

Wie werden die Anlieferzeiten bestimmt?

- *Grundsätzlich werden diese im Teamwork mit Einkäufern, Lieferanten, Nachfragpunkten etc. aufgrund der geltenden Rahmenbedingungen bestimmt. Die Zusammenkultur ist ein wesentlicher Bestandteil der Wirtschaftlichkeit.*

Gibt es typische Spitzen bei der Anlieferung?

- *Die Wochenganglinien sind meist gleich. Jedoch gibt es Spitzenwochen (Weihnachten, Ostern, Pfingsten: v.a. Food, Ausverkäufe: Non-Food). Für diese Spitzenwochen werden eigene Fahrpläne für die Anlieferung erstellt.*

Lassen sich die Tagespitzen glätten?

- *Leider lassen sich Anlieferungen in den Spitzenzeiten kaum vermeiden, wo möglich wird jedoch darauf geachtet, dass auch Anlieferungen ausserhalb der Spitzenzeiten möglich sind. Food-Lieferungen erfolgen in den frühen Morgenstunden.*

Sind Be-/Entladezonen (im Sinne von städtischen Verteilplattformen) für Manor ein Thema?

- *Die Ergebnisse der Studie müssen erst analysiert werden. Heute ist die Supply Chain von Manor so organisiert, dass städtische Verteilplattformen nicht benötigt werden. Vermutlich sind Be-/Entladezonen (im Sinne von städtischen Verteilplattformen) für Manor von geringerer*

Bedeutung, da Manor eigene Verteilzentralen hat und die Warenhäuser über eigene Anlieferungen verfügen.

80% der CO₂-Emissionen stammen von Luftfrachttransporten. In welchem Verhältnis stehen da die Verbesserungen durch die Verlagerung von der Strasse auf die Schiene?

- *Die Datenerhebung bezüglich der Luftschadstoffe ist schwierig, wird jedoch kontinuierlich verbessert. Dass 80% der CO₂-Emissionen von der Luftfracht stammen, war eine wichtige Erkenntnis. Diese Angaben sind ein paar Jahre alt, seither wurden die Luftfrachtmengen fast halbiert. Dadurch ergibt sich eine deutliche Verbesserung.*

Was für ein Zusammenhang besteht zwischen der outgesourceten Fahrzeugflotte und dem Lieferrhythmus?

- *Der Lieferrhythmus konnte ohne Rücksicht auf die eigene Flotte reduziert werden. Sind keine Transport durchzuführen, gibt es keine Aufträge und somit auch keine Fahrten.*

Wie gross ist der Anteil der Transportkosten an den Logistikkosten?

- *Der Anteil der Logistikkosten am Umsatz liegt bei 4.6%, 1/6 davon sind Transportkosten. Im Detailhandel sind die Warenkosten hoch und damit der Anteil der Logistikkosten eher tief.*

Wie ist der Einfluss von Verteilplattformen?

- *Regionale Plattformen dienen der Bündelung der Fahrten in die Citys (v.a. Frischprodukte aus der Region). Ansonsten sind die Warenströme zentralisiert. Relevanter sind die Warenflüsse (direkt vom Lieferanten zum Warenhaus oder kanalisiert über Verteilplattform). Die Steuerung ist aber komplex (Bestellrhythmus, Kommissioniergrössen, Füllgrad, ...). Der Detailhandel ist der grösste Nachfrager nach Logistik in der Schweiz (rund 1/5).*

Welche Bedeutung hätte die Aufhebung des Nachtfahrverbotes für Manor?

- *Antwort als Bürger: Erfahrungen in China (ohne Nachtfahrverbot) zeigen die immensen Probleme von Nachttransporten. Das Nachtfahrverbot ist ein Segen für die Lebensqualität. Eine gewisse Balance zwischen effizienter Güterversorgung und guten Lebensbedingungen ist wichtig.*

Wie kann die Wahl der Fahrzeugtypen bei der Belieferung (regionale Plattform -> Innenstadt) beeinflusst werden?

- *Der Vorteil liegt darin, dass Manor keine eigene Flotte unterhält. Damit kann das eingesetzte Fahrzeug des beauftragten Transporteurs den Warenströmen angepasst werden, d.h. bei kleinen Warenströmen werden kleinere Fahrzeuge eingesetzt. Meist sind die Warenströme jedoch gross genug, um grosse Fahrzeuge mit hohem Füllgrad einsetzen zu können.*
- *Die beauftragten Transporteure arbeiten auch mit anderen Auftraggebern zusammen. Manor kann nur die eigenen Transporte beeinflussen. In diesen Partnerschaften wird auch der Nachhaltigkeitsgedanke miteinbezogen. Manor kann Anforderungen stellen an die Umweltfreundlichkeit der Fahrzeuge. Somit hat Manor auch Einfluss.*

Arbeitet Manor nur mit TQM-Transporteuren zusammen?

- *Nicht nur, dafür ist das Angebot noch zu klein.*

4 Innovative Strategien in Agglomerationen des Logistik- und Transportdienstleisters DHL

Michael Jutzi, Leiter Strategie und Geschäftsentwicklung, DHL Express (Schweiz)

Michael Jutzi stellt zuerst die Geschäftsfelder von DHL vor (vgl. Folien der Präsentation auf www.nfp54.ch). Dann geht er auf die Herausforderungen für den Geschäftsbereich DHL Express ein. Weiter stellt er Massnahmen und zur Effizienzsteigerung, Qualitätssteigerung und Reduktion der Umweltbelastungen sowie deren Wirkungen vor (Basismassnahmen, Spezifische Massnahmen). Ein wichtiger Ansatz für DHL ist das Go Green Angebot (CO2 neutral versenden). Zum Schluss geht er auf weitergehende Massnahmen sowie Erwartungen an die öffentliche Hand ein.



Diskussion mit Fragen und Antworten:

DHL-Express-Produkt: GOGREEN. Wie sieht die Nachfrage aus und was sind die Auswirkungen der Finanzkrise?

- *380 Tonnen CO2 konnten 2008 kompensiert werden. Die Nachfrage nach dem Produkt ist verbal gross, wenn's um die Finanzierung geht fehlt meist der Wille mehr zu bezahlen.*
- *Durch die Finanzkrise hat sich die Nachfrage verringert.*
- *Die Mehrkosten für GOGREEN liegen bei rund 1% des Transportpreises. Jedoch sind heute bei den Kunden bereits Veränderungen im Prozentbereich für die Logistik entscheidend.*

Was sind die Vorstellungen für eine (Mit-)Nutzung von Post- oder SBB-Infrastrukturen?

- *Grundsätzlich wäre die Nutzung von Poststellen als Abgabeort nach erfolgloser Erstzustellung eine wünschenswerte Alternative. Wichtig wäre ein kostengünstiger Tarif (ohne Zusatzprofit für die Post).*

Wer sollte die Preise für die Nutzung der Poststellen festlegen?

- *Grundsätzlich kann der Preis durch die Post festgelegt werden, dieser sollte jedoch fair sein, da ja auch DHL einen Service Public anbietet. Die Verhandlungen sollten durch einen Preisregulator begleitet werden.*

5 Aktionspläne der Agglomerationen Zürich, Chur und Lugano

Dr. Ueli Haefeli, Interface – Institut für Politikstudien, Luzern

Ueli Haefeli stellt zuerst das Vorgehen bei der Formulierung der Aktionspläne und die Hauptanforderungen an Aktionspläne vor (vgl. Folien der Präsentation auf www.nfp54.ch). Dann zeigt er den Charakter und die Hauptprobleme der drei Agglomerationen auf. Weiter zeigt er die wichtigsten Haupt- und Unterstützungsmassnahmen mit Beispielen von bereits umgesetzten Massnahmen auf. Zum Schluss vergleicht er die drei Aktionspläne und erklärt die folgenden Schritte zur Umsetzung.



Diskussion mit Fragen und Antworten:

Wurden die Kosten der Massnahmen zulasten Behörden/Agglomerationen bzw. Transportbranchen ermittelt und berücksichtigt?

- *Die Kosten der Massnahmen zu Lasten der öffentlichen Hand wurden vorwiegend qualitativ beurteilt (geringe, mittlere, hohe Kosten). Für einzelne Massnahmen lagen aus Evaluationen (insbesondere BESTUFS Projekt) Kostengrössenordnungen vor. Die Kosten für die Transportwirtschaft wurden über die positive bzw. negative Beeinflussung der Effizienz durch die Massnahme qualitativ beurteilt.*

Sollten die Kontrollen nicht nur verschärft sondern auch systematisiert werden, um die Einhaltung der Vorschriften flächendeckend zu gewährleisten? Kontrollen belohnen die sich korrekt verhaltenden Akteure.

- *Die Polizei verfügt nicht über genügend Mittel, um mehr Kontrollen durchzuführen. Die weniger hohe Priorisierung liegt auch an der mangelnden Akzeptanz der Massnahme. Bussen sind nicht zwingend verhaltenslenkend, sie sind teilweise im Transportkostenbudget enthalten.*

Ist die Benutzung von Busspuren für den Schwerverkehr in der Schweiz ein gangbarer Weg?

- *Die in England gemachten Erfahrungen sind positiv, Verspätungen im Bussystem gab es kaum. Die Busspuren in der Schweiz sind meist priorisiert, was jedoch nicht mit Mischverkehr funktioniert. In der Schweiz mit den sehr hohen Anforderungen an den öffentlichen Verkehr, der hohen Busdichte in zentralen Lagen und den verkehrspolitischen Prioritäten bestehen jedoch erhebliche Akzeptanzprobleme.*

Wie ist die Massnahme „Signalisation von LKW-Routen“ zu verstehen?

- *Die Idee ist für den Strassengüterverkehr im urbanen Raum Routen zu signalisieren damit nicht unnötig sensible Ortskerne oder Wohngebiete durchfahren werden. Die Signalisation von LKW-Routen ist nur dort sinnvoll, wo Durchgangsverkehr durch Quartiere und Stadtteile fährt. Eine Signalisation kann sowohl statisch (ausgeschildert, Stadtkarte mit eingezeichneten LKW-Routen) wie auch dynamisch (z.B. Wechseltextanzeigen, Daten für Navigationsgeräte) erfolgen. Ein positives Beispiel ist Bremen: <http://verkehrsinfo.bremen.de>.*

6 Statements zu Handlungsbedarf und Aktionsplänen

Peter Spörri, Amt für Verkehr Kanton Zürich

Peter Spörri stellt aus der Sicht des Kantons Zürich den Handlungsbedarf, die Herausforderungen und die bereits umgesetzten Massnahmen vor (vgl. Folien der Präsentation auf www.nfp54.ch). Zum Schluss geht er auf weitere für den Kanton interessante Massnahmen ein.

Diskussion mit Fragen und Antworten:

Was ist mit lokalen Umschlagsplätzen?

- *Ergänzend zum Gateway werden Umschlagplätze von regionaler Bedeutung untersucht. Lokale Umschlagplätze würden in der Verantwortung der Gemeinden liegen.*



Roman Bisig, Managing Director, DHL Freight (Schweiz) AG, Basel

Roman Bisig geht zuerst auf die Probleme und den Handlungsbedarf aus der Sicht eines Logistikdienstleister sein (vgl. Folien der Präsentation auf www.nfp54.ch). Dann erklärt er die DHL Standort- und Transportstrategie, die bereits umgesetzten Massnahmen und die geplanten Massnahmen. Zum Schluss geht er auf die aus der Sicht von DHL unterstützungswürdige und problematische Massnahmen des NFP-Projektes ein und macht ein Fazit aus der Sicht von DHL.

Diskussion mit Fragen und Antworten:

Hat die Standortkonzentration bzw. Bündelung der Transporte auch negative Effekte auf die Fahrleistungen?

- *Die früheren Standorte der Verteilplattformen standen in einem engen Zusammenhang mit der Verzollung und lagen an der Grenze und nicht in den für die Belieferung wichtigen Wirtschaftsräumen bzw. Marktgebieten. Durch die Verlegung der Standorte von der Grenze weg wurden die Distanzen zu den Lieferpunkten kleiner. Somit nahmen die Fahrleistungen nicht zu.*

Wie funktioniert das Flottenupgrade?

- *Alle beauftragten Transportunternehmen müssen in Intervallen von 3 bis 4 Jahren ihre Fahrzeuge auf den modernsten Stand der Technik (EURO-Norm) aufrüsten.*

Wie möchte DHL in die Güterverkehrsplanung mit einbezogen werden?

- *Erschliessung von Agglomerationen, Planung von Gewerbe-/Industriezonen, allg. Raumplanung sind Gebiete, in denen mit der gemeinsamen Erarbeitung von Konzepten befriedigende Resultate erzielt werden könnten.*

Das Konzept der Güterverkehrszentren in Deutschland hat sich nicht überall bewährt. Wie würde eine allfällige Schweizer Variante aussehen?

- *Grundsätzlich müsste ein solches Zentrum auf Freiwilligkeit basieren. Ein Ballungsraum muss gut erschlossen sein. City Terminals werden als kritisch beurteilt.*

- *Nachtrag Tagungsberichtverfasser: Die meisten Güterverkehrszentren in Deutschland sind sehr erfolgreich (z.B. Bremen, Nürnberg etc.). Es können Synergien zwischen Logistkdienstleistern und auch Verladern realisiert werden. Dies gilt insbesondere auch in Verbindung mit Umschlagterminals für den kombinierten Verkehr.*

Wie wird eine LSVA auf Lieferwagen von DHL beurteilt?

- *Eine solche Abgabe wäre sicher nicht leistungsabhängig. Im Endeffekt werden die zusätzlichen Transportkosten an den Kunden weiter verrechnet.*

Gab es logistische Änderungen infolge der LSVA?

- *So weit möglich werden grosse Fahrzeuge mit hoher Auslastung eingesetzt. Der Optimierungsdruck ist gestiegen.*
- *Die LSVA erhöht auch den Druck Rückladungen zu organisieren. Dabei kann es auch sein dass diese zulasten des Bahn Einzelwagenladungsverkehrs gehen.*

Was gibt es für Aussagen und Gründe für den vermehrten Einsatz von Lieferwagen?

- *Ein ausgebildeter LKW-Chauffeur ist nicht notwendig, da jeder, der einen Führerausweis der Kategorie B besitzt, einen Lieferwagen fahren darf. Die Professionalität leidet jedoch darunter.*

Würde eine LSVA auf Lieferwagen zu einer Rückverlagerung auf die LKW führen?

- *Rückverlagerungen sind eher unwahrscheinlich, da ein Lieferwagenfahrer kostengünstiger als ein LKW-Chauffeur ist.*

Ist eine 60t-Limite für LKW in der Schweiz sinnvoll?

- *Für die Schweiz würde eine 60t-Limite kaum Nutzen bringen. 60t-LKW sind für lange Transporte und schwere Güter interessant, beides ist in der Schweiz nur untergeordnet anzutreffen.*

Giacomo Lurati, Leiter Strassentransporte, Holcim (Schweiz) AG, Zürich

Giacomo Lurati stellt zuerst das Logistik- und Transportkonzept für die Haupt-Produkte von Holcim vor (Zement, Kies, Beton) (vgl. Folien der Präsentation auf www.nfp54.ch). Dann geht er auf die Strategie von Holcim ein und nimmt Stellung zu ausgewählten Massnahmen des NFP-Projekts.

Diskussion mit Fragen und Antworten:

Ist die Trassenbevorzugung für den Personenverkehr wirklich so stark?

- *Die Trassenverfügbarkeit für den Güterverkehr wird sinken, da der Bedarf des Schienenpersonenverkehrs weiterhin stark steigt.*
- *Durch diese Entwicklung ist v.a. der Einzelwagenladungsverkehr gefährdet, der für viele Unternehmungen (Migros, Coop, Manor etc.) jedoch sehr wichtig ist. Dies gilt insbesondere in ländlichen Gebieten.*



- *Gemäss Auskunft SBB ist der Druck auf die Schieneninfrastrukturen besonders in den Agglomerationen aufgrund der wachsenden Nachfrage des Personenverkehrs sehr hoch. Mit dem Konzept Bahn 2030 sollen zwar Mittel für notwendige Ausbauten vorgesehen werden, jedoch werden diese sehr teuer werden.*
- *Auf der Infrastruktur lastet grosser Druck, die Kommunen wollen heutige Schienenflächen (heute ungenutzte) anders nutzen.*

Braucht es wirklich eine dynamische Signalisation von LKW-Routen in Städten?

- *G. Lurati ist der Meinung, dass es in Zukunft keine Signale mehr geben wird, denn diese können auch kontraproduktiv sein. Der Mensch muss durch dynamische Systeme gelenkt werden, um die Verkehrssysteme optimal nutzen zu können. Dabei kann das GALILEO System genutzt werden.*
- *Gemäss M. Ruesch gibt es keinen Widerspruch zwischen den statischen und den dynamischen Systemen, denn beide Signalisationsarten sind möglich und können sich je nach Bedarf ergänzen..*

Können Be-/Entladezonen überhaupt erstellt werden?

- *Dies ist abhängig von den lokalen Verhältnissen. Nicht immer ist es möglich, Platz für Be-/Entladezonen bereitzustellen. Eine dynamische Regelung ist jedoch denkbar.*

7 Synthese und Empfehlungen

Martin Ruesch, Rapp Trans AG, Zürich

Martin Ruesch fasst die Erkenntnisse aus den Beiträgen und bisherigen Diskussionen zusammen (vgl. Folien der Präsentation auf www.nfp54.ch). Dabei beleuchtet er die Rolle der Akteure und zeigt den Konsens und Dissens bei den Massnahmen aus der Sicht der Marktakteure auf. Er schliesst die Synthese mit den Erfolgsfaktoren und den Empfehlungen für die Akteure ab.

8 Schluss-Diskussion

Kann ein Zeittarif als Regulativ eingeführt werden?
Z.B. könnten Transporte in Spitzenzeiten teurer sein.

- *G. Lurati: z.B. Ringautobahn Mailand (Telepass), private Autobahn in Kalifornien: beide bieten verkehrsbelastungsabhängige (Zeit-)Tarife an.*
- *M. Ruesch: Zwei Aspekte: Preisbildung Marktakteure und Road-Pricing der Strasseninfrastruktur-Eigner. Das Road-Pricing wurde innerhalb des*



Forschungsprojektes untersucht und beurteilt.

- *R. Bisig: DHL bietet bereits unterschiedliche Preismodelle an (Economy, Express etc.).*

Wie sieht die Rolle der Bahn aus?

- *R. Bisig: Es muss zwischen dem traditionellen und dem intermodalen Bahnverkehr unterschieden werden. Wichtig ist die Förderung des intermodalen Verkehrs (>500km) um die Konkurrenzfähigkeit zu erhalten. Die Konkurrenzfähigkeit setzt sich aus Preis und Qualität zusammen. Die Förderung des Gateway Limmattal ist ein gutes Beispiel, das über die Schaffung der Rahmenbedingung den KLV fördert. Es soll keine Verdrängung des Verkehrs stattfinden, sondern eine intelligente Abwicklung des Verkehrs geschaffen werden.*

Wie sieht die Verlagerungswirkung durch die Förderung des KLV in der Schweiz aus?

- *R. Bisig: Wichtig für den KLV sind Terminals, Trassenverfügbarkeit und die Infrastruktur. Echte Terminals gibt es in der Schweiz nicht. Diese wären entlang der Wirtschaftsbanane Schweiz positioniert. Insgesamt ist ein Gateway für die Schweiz notwendig, damit die anfallenden Volumen bewältigt und die Verbindung mit den Seehäfen gewährleistet werden kann. Solch ein Gateway ist von nationalem Interesse.*
- *P. Spörri: Die Umsetzung des Gateway müsste jetzt forciert werden, die Diskussion darüber läuft Gefahr, auszufern. Das Problem ist momentan die Finanzierung, der Bund hat die nationale Bedeutung des Gateways noch nicht erkannt.*
- *R. Bärlocher: Der Support der Güterverkehrswirtschaft für den KLV ist nicht genug gross, um erfolgreiche Lobbyarbeit für den Gateway zu betreiben.*

Besteht Handlungsbedarf bezüglich der Lieferwagenproblematik?

- *G. Lurati: Lösungen sind schwierig, z.B. Geschwindigkeitslimiten und Führerscheinkategorien müssten mit der EU abgesprochen werden. Die Ausbildung der Lieferwagenfahrer müsst gleich gut sein, wie die der LKW-Fahrer.*
- *R. Bisig: In der EU gibt es bereits Bestrebungen für obige mögliche Lösungen. Die Zunahme der Lieferwagendichte hat aber nicht nur mit der LSVA zu tun. Weitere Gründe sind zunehmender E-Commerce, schnellere und häufigere Lieferungen, Just-In-Time-Lieferungen.*
- *M. Jutzi: Ist der Trend zu den Lieferwagen wirklich so gross und so negativ? DHL entstand aus zwei Firmen, die früher über 640 Lieferwagen eingesetzt haben. Heute sind unter 500 Lieferwagen im Einsatz.*
- *U. Kaegi: Bezüglich der Lieferwagen liegen zu wenig Erkenntnisse vor (mangelnde Datenerfassung).*
- *U. Zihlmann: Viele Lieferwagen werden als Personenwagen immatrikuliert.*

Weitere Wortmeldungen:

- *G. Lurati: Werden Bahnhöfe auf Stadtgebiet geschlossen, führt dies zu LKW-Mehrverkehr (Bsp. Bahnhof Tiefenbrunnen).*
- *P. Spörri: Die Raumplanung muss sich um den Güterverkehr kümmern.*
- *T. Schmid: Die Migros liefert fast nur mit Sattelschleppern aus (und bezahlt dafür die LSVA). Die Migros hat Erfolg mit der Verlagerung von Gütern von der Strasse auf die Schiene, dies*

vor allem auf der Ost-West-Achse. Die Diskussion sollte vom Gotthard auf die Ost-West-Achse verlagert werden.

- *C. Lippuner: Es gibt eine Vielzahl von Logistikkonzepten unter den Güterverkehrsakteuren (fast so viele Konzepte wie Akteure). Ein generelles Projekt für alle gibt es nicht.*
- *U. Steiger: Der Güterverkehr in Agglomerationen ist ein komplexes Thema. Es gibt genügend engagierte Leute, die den Güterverkehr organisieren und steuern, Kooperationsanstrengungen sind deshalb notwendig. Der Fokus in der Güterverkehrspolitik sollte wieder vermehrt auf den Binnenverkehr gelenkt werden.*

9 Tagungsabschluss

U. Steiger dankt den Tagungsteilnehmern für die interessanten Diskussionen und die aktive Teilnahme und lädt die diese zu einem Apéro ein. Er fordert und hofft dass das Thema auf der Agenda bleibt und wünscht eine gute Heimkehr.



Rapp Trans AG

Interface – Institut für Politikstudien

Philipp Hegi und Martin Ruesch

Daniel Matti

Zürich/Luzern, 18.06.2009 / Fachtagung GV / PHI/MSR/DM
Bericht-Nr.: 60.186.0-DFGV