



Alexis Kessler 13. Oktober 2022

Netzwerkanlass 2022: Wirtschaftsverkehr in urbanen Räumen

Zusammenfassung der Erkenntnisse aus den Workshops

Aktenzeichen: ARE-022-5/20/2/6

Geschäftsfall:

Das vorliegende Dokument stellt nicht die Position des Bundesamts für Raumentwicklung ARE dar, sondern fasst die Hauptdiskussionspunkte und Erkenntnisse aus den Workshops des Netzwerkanlasses 2022 zum Wirtschaftsverkehr in urbanen Räumen vom 13.09.2022 zusammen.



Netzwerkanlass vom 13. September 2022 zum Wirtschaftsverkehr in urbanen Räumen: Erkenntnisse aus den Workshops

Das vorliegende Dokument fasst die wichtigsten Erkenntnisse aus den Workshops des Netzwerkanlasses zusammen. Die Erkenntnisse wurden zur besseren Lesbarkeit thematisch gegliedert und nicht den einzelnen Workshops zugeordnet.

1) Wahrnehmung des Wirtschaftsverkehrs in der Öffentlichkeit, Sensibilisierung

Der Wirtschaftsverkehr wird in der Öffentlichkeit sehr wenig wahrgenommen. Einzelpersonen sind oftmals nicht vom Wirtschaftsverkehr betroffen. Der Fokus liegt auf dem bestellten Produkt oder dem Unternehmen, welches das Produkt verkauft, oder auf der Dienstleistung, die erbracht wird. Der Wirtschaftsverkehr wird oftmals nur dann wahrgenommen, wenn man selbst nicht Empfänger einer Lieferung oder einer Dienstleistung ist. Paradoxerweise wird der Wirtschaftsverkehr, obwohl von vielen genutzt, oftmals negativ wahrgenommen. Dies ist im Grunde vergleichbar mit der Wahrnehmung im Personenverkehr. Eine hohe Mobilität wird zur Erfüllung diverser Bedürfnisse und Ansprüche hochgehalten, ein grosses Verkehrsaufkommen hingegen möchte man lieber nicht. In der öffentlichen Wahrnehmung soll der Wirtschaftsverkehr somit möglichst unsichtbar und ohne den Verkehrsfluss zu stören seine vielfältigen Aufgaben erfüllen.

Damit der Wirtschaftsverkehr so gestaltet werden kann, dass er sowohl Kundenansprüche befriedigt als auch gleichzeitig seine negativen Externalitäten reduziert, muss er zuerst als Teil von Wirtschaft und Gesellschaft wahrgenommen werden. In den Workshops des Netzwerkanlasses wurde diese Herausforderung mehrfach genannt.

Dabei helfen könnten:

- ❖ Sensibilisierung der Bevölkerung, Wirtschaft und Politik für das Thema Wirtschaftsverkehr
- ❖ Einbezug des Wirtschaftsverkehrs in Raum- und Verkehrskonzepten, welche an die Öffentlichkeit gerichtet sind.
- ❖ Öffentlichkeit über die Zusammenarbeit zwischen öffentlicher Hand und der Wirtschaft im Bereich Wirtschaftsverkehr informieren. Erwartete Auswirkungen der Planungen transparent kommunizieren.

2) Rolle der öffentlichen Hand & Handlungsoptionen, Proaktivität, gesetzliche Grundlagen

Ambivalent bleibt die Sicht auf die Frage, welche Rolle die öffentliche Hand im Wirtschaftsverkehr einnehmen sollte. Die Komplexität der Frage nimmt zu, da die Kompetenzen auf die unterschiedlichen Staatsebenen verteilt sind und sich auch grundsätzlich die Meinungen unterscheiden, wie aktiv die jeweiligen staatlichen Akteure sein sollen.

Dies manifestiert sich in der Rolle des Bundes im Thema. Mehrfach wurde der Wunsch geäußert, dass der Bund eine aktivere Rolle einnehmen sollte. Dies indem er Grundlagen, Konzepte und Rezepte für den Umgang mit dem Wirtschaftsverkehr entwirft. Dabei soll es nicht nur um den Umgang auf nationaler Ebene gehen, sondern auch darum aufzuzeigen, welche Instru-

mente und Handlungsoptionen beispielsweise Gemeinden haben / haben könnten. Aufgrund der schnellen Entwicklungen und der grossen Dynamik im Wirtschaftsverkehr ist wichtig, dass diese Konzepte entsprechend flexibel sind. Zu konkrete Handlungsempfehlungen laufen damit schnell Gefahr, überholt zu werden.

Mehrfach erwähnt wurde auch, dass Unsicherheit bezüglich der gesetzlichen Grundlagen besteht beziehungsweise diese teilweise fehlt. Auch die Wirkung konkreter push- und pull-Massnahmen wird unterschiedlich eingeschätzt. Konzepte und Handlungsempfehlungen können gleichzeitig dazu dienen, den Wissenstand zu den relevanten gesetzlichen Grundlagen und der potenziellen Wirkung konkreter Massnahmen zu verbreiten.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass der Wunsch besteht, dass die öffentliche Hand Entscheidungs- und Handlungsgrundlagen bereitstellt, diese aber genügend Dynamik erlauben, damit mit den schnellen Entwicklungen im Wirtschaftsverkehr umgegangen werden kann. Empfohlen wurden:

- ❖ Konzepte- und Handlungsempfehlungen für die öffentliche Hand im Umgang mit dem Wirtschaftsverkehr
- ❖ Massnahmenkatalog für Behörden im Umgang mit dem Wirtschaftsverkehr für unterschiedliche Situationen und Raumtypen
- ❖ Austausch von Know-how und Erfahrungen zwischen Bund-Kantonen-Städten-Gemeinden-Branchen

3) Datengrundlagen

Um Wissen bereitstellen und austauschen zu können, muss dieses zuerst vorhanden sein. Zum Wirtschaftsverkehr fehlen in vielen Bereichen noch Daten, oder diese sind verstreut und oder nicht zugänglich. Wie in der Studie «Wirtschaftsverkehr in urbanen Räumen» des ARE bereits festgehalten wurde, ist bereits die (grobe) Quantifizierung des Wirtschaftsverkehrs auf nationaler Ebene eine Herausforderung. Auf der Ebene der Kantone, Städte und Gemeinden werden ebenso Daten benötigt, damit der Handlungsbedarf abgeschätzt werden kann.

Um angepasste Massnahmen zu entwickeln und deren Wirkung abzuschätzen braucht es gute Datengrundlagen. In welchen Räumen sind welche Transportmittel am sinnvollsten? Welche push- und pull-Massnahmen entfalten welche Wirkung und was sind mögliche Rebound-Effekte?

In den Workshops wurden diverse Beispiele für fehlende Daten angesprochen:

- ❖ Zu seltene Erhebung zu den leichten Nutzfahrzeugen; wird vom Bundesamt für Statistik zurzeit nur alle 10 Jahre vorgenommen

❖ Unbekannte verkehrliche Auswirkungen von kleinen dezentralen Verteilzentren & Logistik-Hubs
❖ Auswirkungen neuer Entwicklungen und Geschäftsmodelle wie «Ultra-Fast-Delivery»
❖ Optimierung der Verhältnisse und des Einsatzes unterschiedlicher Lieferfahrzeuge
❖ Langfristige Auswirkungen der aktuellen globalen Ereignisse (Covid-19, Ukraine-Krieg, Energiekrise)

Offen bleibt die Frage, wie, welche Daten am besten bereitgestellt werden und von wem diese genutzt werden können. Mehrfach wurde erwähnt, dass möglicherweise die geplante Mobilitätsdateninfrastruktur (MODI) des Bundes helfen könnte.

Empfehlungen waren:

❖ Plattform oder Stelle für die Bereitstellung von Planungs- und Entscheidungsgrundlagen (Daten, Konzepte, Massnahmenkataloge, etc. für unterschiedliche Ebenen) errichten
❖ Identifikation von Datenlücken und Priorisierung der wichtigsten fehlenden Grundlagen
❖ Sammlung von Erfahrungen aus Pilotprojekten inkl. Wirkungsanalysen
❖ Enge und frühzeitige Zusammenarbeit mit den Branchen

4) Kompetenzen und Know-how auf Kantons- und Gemeindeebene

Trotz vieler guter Beispiele fehlen in vielen Kantonen und Gemeinden Fachstellen und/oder Fachpersonen in Ämtern zum Thema Wirtschaftsverkehr. Insbesondere auf der Gemeindeebene ist das Thema oftmals wenig präsent. In den Workshops wurde mehrmals empfohlen, die Gemeindeautonomie zu stärken. Das würde Bottom-Up-Prozesse erleichtern. Gleichzeitig wurde als grosse Hürde genannt, dass oftmals in den Verwaltungen die personellen und finanziellen Ressourcen für das Thema fehlen. Es muss also auch hier eine Sensibilisierung stattfinden. In mittleren und kleineren Städten stellen sich zudem nicht die gleichen Herausforderungen wie in grösseren Städten und die Handlungsoptionen sind nicht dieselben. Es

braucht daher auch einen Austausch von Erfahrungen, die ausserhalb der grossen Wirtschaftszentren gesammelt wurden. Es besteht demnach Bedarf nach folgenden Elementen:

- ❖ Präzisierung der Handlungsmöglichkeiten von Gemeinden
- ❖ Identifikation notwendiger Ressourcen
- ❖ Erfahrungsaustausch auch zwischen kleineren Städten und Gemeinden

5) Nutzungs- und Zielkonflikte

Auch mit umfangreichen Planungs- und Entscheidungsgrundlagen bleiben oft Nutzungs- und Zielkonflikte bestehen. In urbanen Räumen mit begrenztem Boden ist dies besonders schnell erkennbar. Flächenintensive Verteil- und Logistikzentren werden ins Umland verlagert. Dies wiederum schafft Herausforderungen für das Umland. Die Verteilwege werden länger und generieren entsprechend mehr Verkehrsleistung. Haltemöglichkeiten für die Dienstleister, die etwas zustellen oder eine Dienstleistung erbringen, werden knapper. Improvisierte Halteorte wirken sich wiederum auf die Verkehrssicherheit aus und führen auch oft zu Verkehrsbussen.

Gleichzeitig möchte man Städte mit hoher Lebensqualität, wenig Emissionen durch den Verkehr, Dienstleistungen und Freizeit- und Erholungseinrichtungen in der Nähe. Die Ansprüche an den begrenzten Raum sind divers und werden mit neuen Angeboten auch noch vielfältiger. Behörden sollen daher frühzeitig die betroffenen Stakeholder, seien dies Einzelpersonen, zivilgesellschaftliche Organisationen, oder die entsprechenden Wirtschaftsbranchen, an einen Tisch bringen.

Empfehlungen waren:

- ❖ Gesamtheitliche (und frühzeitige) Arealentwicklungen, in denen der Wirtschaftsverkehr mitgedacht wird.
- ❖ Arbeitsgruppen, bestehend aus öffentlicher Hand, Branchen und jeweils weiteren betroffenen Stakeholdern