

Diese Meldung kann unter <http://www.presseportal.ch/de/pm/100002863/100584730/snf-bild-des-monats-juni-2009-nfp-54-untersucht-verdraengtes-verkehrsproblem-in-den-agglomerationen> abgerufen werden.



## SNF: Bild des Monats Juni 2009: NFP 54 untersucht verdrängtes Verkehrsproblem in den Agglomerationen

08.06.2009 - 10:47 Uhr, Schweizerischer Nationalfonds / Fonds national suisse

Bern (ots) -

- Hinweis: Bildmaterial wird über Keystone durch Photopress verbreitet und steht zum kostenlosen Download bereit unter: <http://www.presseportal.ch/de/pm/100002863> -

Wachsende Last des städtischen Güterverkehrs

In den Schweizer Agglomerationen nimmt der über Liefer- und Lastwagen abgewickelte Güterverkehr markant zu. Dessen Luft- und Lärmbelastung sowie steigende Unfallzahlen beeinträchtigen die städtische Lebensqualität. Gleichzeitig fehlt dem Güterverkehr der Raum, um die Versorgung der Innenstädte zu garantieren. Zu diesem Schluss kommt das Nationale Forschungsprogramm «Nachhaltige Siedlungs- und Infrastrukturentwicklung» (NFP 54). Es entwickelt darüber hinaus Strategien und Massnahmen zur Lösung dieses Verkehrsproblems.

Last- und Lieferwagen prägen zunehmend das Bild der Städte. Allein zwischen 1993 und 2003 hat die Anzahl von Güterverkehrsfahrten in den Schweizer Agglomerationen um die Hälfte, die Zahl der zugelassenen Lieferwagen hat um ein Viertel zugenommen. Im Gegensatz zu den LSVA-pflichtigen Lastwagen sind die Lieferwagen oft schlechter ausgelastet. Trotz mehr Fahrten werden mengenmässig nicht mehr Güter transportiert. Zu diesem Schluss kommt das Forschungsteam um den Verkehrsexperten Martin Ruesch, das den städtischen Güterverkehr im Rahmen des Nationalen Forschungsprogramm «Nachhaltige Siedlungs- und Infrastrukturentwicklung» (NFP 54) untersucht.

Grund für die Zunahme der städtischen Güterverkehrsfahrten sind unter anderem der Strukturwandel von der industriellen Produktion hin zur Dienstleistungs- und Konsumgesellschaft sowie Veränderungen im Detailhandel. Dieser hält heute weniger Güter an Lager, lässt sie aber umso häufiger und in kleineren Mengen anliefern («Just-in-time-Lieferung»).

Mehr Unfälle, weniger Platz

Die Bedeutung des Strassengüterverkehrs in den Agglomerationen wird laut den Forschenden unterschätzt. Er macht mit 15 bis 25 Prozent einen wesentlichen Teil des Gesamtverkehrs aus. Für die Güterverteilung in den Agglomerationen spielen der kombinierte Verkehr und der Schienengüterverkehr eine geringere Rolle. Die wachsenden Gütertransportleistungen auf der Strasse wirken sich negativ auf die Lebensqualität aus. Inzwischen stammt die Hälfte der Stickstoffemissionen des Strassenverkehrs vom Güterverkehr. 1980 war es noch ein Viertel.

Durch die erhöhte Lieferhäufigkeit und die Verlagerung auf Lieferwagen braucht der Güterverkehr mehr Raum - sowohl auf den Strassen wie auch beim Güterumschlag. Doch in den Städten steht dafür nicht ausreichend Platz zur Verfügung - weder im öffentlichen noch im privaten Raum. So wird der öffentliche Raum zunehmend - auch wild - als Umschlagplatz benutzt. Die Behinderungen zwischen Personen- und Güterverkehr nehmen dadurch zu. 2003 waren in rund 30 Prozent der Unfälle Liefer- oder Lastwagen involviert, 1993 waren es noch 25 Prozent gewesen.

Lösungen für ein verdrängtes Problem

Im Vergleich zum Personenverkehr wird der Güterverkehr in der Verkehrs- und Raumplanung - z.B. bei der Ausscheidung von Arealen für Logistik- und Transportaktivitäten - stiefmütterlich behandelt. Das Forschungsteam um Martin Ruesch hat deshalb zusammen mit zuständigen Verwaltungen und Wirtschaftsvertretern Strategien formuliert, Massnahmen untersucht und Massnahmenbündel erarbeitet. Für die Agglomerationen Zürich, Lugano und Chur liegen nun auch konkrete

Aktionspläne vor.

Bei acht von über 70 untersuchten Massnahmen sehen die Forschenden ein hohes Potenzial für eine Problemlösung. Sie schlagen beispielsweise die Schaffung von Be- und Entladezonen vor, wie sie in Barcelona und München bestehen. Je nach vorhandenem Platz werden Fahrstreifen oder Parkfelder als Haltfelder für Lieferfahrzeuge genutzt. Die Nutzungsmöglichkeiten und -beschränkungen werden statisch oder elektronisch signalisiert. Weiter können überkommunale Industrie- und Gewerbezone für güterverkehrsintensive Einrichtungen zur Minderung des Güterverkehrs beitragen.

Positive Effekte werden ferner von einer Signalisation von LKW-Routen und einer Beschränkung der Be- und Entladezeiten erwartet. Das in deutschen Städten eingesetzte Instrument der Umweltzone, die nur für Fahrzeuge mit niedrigem Schadstoffausstoss zugänglich ist, wird im Vergleich zu anderen Massnahmen weniger positiv eingeschätzt. Nicht einzelne, sondern koordinierte Massnahmen versprechen den grössten Erfolg.

Eine wichtige Voraussetzung für eine erfolgreiche Güterverkehrsplanung stellt deren organisatorische Integration in die Verwaltung dar. Dies ist laut Forschenden in den meisten Schweizer Städten und Agglomerationen noch nicht erfolgt. Zudem verdient der Güterverkehr eine entsprechende Beachtung in Agglomerationsprogrammen, wo er bis zum heutigen Zeitpunkt vernachlässigt wird.

Texte und Bilder dieses Berichts können auf der Website des Schweizerischen Nationalfonds heruntergeladen werden unter: [www.snf.ch](http://www.snf.ch) > Medien > Bild des Monats

Kontakt:  
Martin Ruesch  
Rapp Trans AG  
CH-8045 Zürich  
Tel: +41 (0) 43 268 60 43.  
E-Mail: [martin.ruesch@rapp.ch](mailto:martin.ruesch@rapp.ch)

Originaltext: Schweizerischer Nationalfonds / Fonds national suisse  
Medienmappe: <http://www.presseportal.ch/de/pm/100002863/schweizerischer-nationalfonds-fonds-national-suisse>  
Medienmappe als RSS: [http://presseportal.de/rss/pm\\_100002863.rss2](http://presseportal.de/rss/pm_100002863.rss2)