

Praxishilfe Raumplanung und Wirtschaftsverkehr

Praxisbeispiele aus der Raumplanung im Umgang mit dem Wirtschaftsverkehr



Herausgeber

Bundesamt für Raumentwicklung (ARE)

Autoren dieser Publikation und Begleitgruppe

Ulrich Seewer, Vizedirektor, ARE

Franziska Borer Blindenbacher, ARE (Projektleitung)

Jörg Häberli, Bundesamt für Strassen (ASTRA)

Rolf Elsasser, Bundesamt für Verkehr (BAV)

Florian Kündig, Bundesamt für Umwelt (BAFU)

Marc Cavigelli, Bundesamt für Energie (BFE)

Manon Giger, Fiona Gilgen, Kanton Bern

Nicolas Borzykowski, Kanton Genf

Dominique Gerber, Kanton Luzern

Mathias Eisenring, Kanton St. Gallen

Peter Imbach, Kanton Thurgau

Stefan Bitzi, Paul Schneeberger, Kanton Zürich

Silvio Scholl, Tobias Ramser, Stadt Bern

Birgit Helwig, Stadt Zürich

Manon Röthlisberger, Schweizerischer Gemeindeverband

Auftragnehmer für Praxisbeispiele

Paolo Todesco, Simon Buring, Rapp AG

Produktion

Michael Furger, Leiter Kommunikation ARE

Grafische Gestaltung

Hahn+Zimmermann

Bezugsquelle

www.are.admin.ch

© ARE, März 2026

Inhalt

Abstract	2
Résumé	2
Riassunto	3
1 Wirtschaftsverkehr und Raumplanung	4
1.1 Ausgangslage	4
1.2 Ziele der Praxishilfe	5
2 Überblick Herausforderungen	6
3 Lösungsansätze und Praxisbeispiele	8
3.1 Koordination und Kooperation zwischen Akteurinnen und Akteuren fördern	8
3.2 Strategien und Konzepte für den Wirtschaftsverkehr entwickeln	11
3.3 Flächen strategisch sichern	16
3.4 Umschlagplattformen planen und entwickeln	20
3.5 Be- und Entladeflächen und Wirtschaftsverkehrsparkplätze im öffentlichen Raum planen und bewirtschaften	24
3.6 Urbane Baulogistik koordinieren und steuern	28
4 Laufende Pilotprojekte	32
5 Schlussfolgerungen	36
Anhang: Rechtliche Grundlagen und Publikationen zum Wirtschaftsverkehr	37

Abstract

Die Praxishilfe «Raumplanung und Wirtschaftsverkehr» trägt für die Planungsfachpersonen der Kantone, Regionen, Agglomerationen sowie Gemeinden und Städte mit Fachwissen zum gemeinsamen Verständnis vom Nutzen des Wirtschaftsverkehrs bei. Sie weckt die nötige Sensibilität für die Aufgaben und zeigt die wichtigen raumplanerischen Instrumente und Prozesse, die für die Lösung der dringendsten Probleme zur Verfügung stehen, anhand praktischer Beispiele auf.

Im Dokument werden zentrale Herausforderungen beim Wirtschaftsverkehr, mögliche Lösungsansätze sowie konkrete Praxisbeispiele, die auf den verschiedenen föderalen Ebenen erfolgreich umgesetzt wurden, detailliert dargestellt. Laufende Pilotprojekte, von deren Abschluss weitere Erkenntnisse für die Planungsfachpersonen erwartet werden, werden ebenfalls erwähnt.

Die Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen ist ein öffentliches Interesse. Pilotprojekte sind wichtig, da der damit verbundene Wirtschaftsverkehr meist von privaten Unternehmen wahrgenommen wird. Die Zusammenarbeit aller Akteurinnen und Akteure in dieser öffentlich-privaten Partnerschaft ist ein zentraler Erfolgsfaktor.

Résumé

Le guide pratique « Aménagement du territoire et transport lié à l'activité économique » apporte aux spécialistes de la planification des cantons, des régions, des agglomérations, des communes et des villes des connaissances techniques permettant une compréhension commune de l'utilité des transports liés à l'activité économique. Il sensibilise aux tâches à accomplir et présente, à l'aide d'exemples concrets, les principaux instruments et processus d'aménagement du territoire disponibles pour résoudre les problèmes les plus urgents.

Le document présente en détail les principaux défis liés aux transports liés à l'activité économique, les solutions possibles et des exemples concrets mis en œuvre avec succès aux différents niveaux fédéraux. Il mentionne également les projets pilotes en cours, dont l'aboutissement devrait apporter de nouvelles connaissances aux spécialistes de la planification.

L'approvisionnement en biens et services est un intérêt public. Les projets pilotes sont importants, car le transport lié à l'activité économique nécessaire à cet approvisionnement est généralement assuré par des entreprises privées. La coopération de tous les acteurs dans ce partenariat public-privé est un facteur clé de succès.

Riassunto

La guida pratica «Pianificazione territoriale e traffico dovuto ad attività economiche» fornisce agli esperti di pianificazione dei Cantoni, delle regioni, degli agglomerati urbani, dei Comuni e delle città le conoscenze specialistiche necessarie per una migliore comprensione dell'importanza del traffico dovuto ad attività economiche. La guida sensibilizza sui compiti da svolgere e illustra, sulla base di esempi pratici, gli strumenti e i processi di pianificazione territoriale disponibili per risolvere i problemi più urgenti.

Il documento illustra in dettaglio le sfide centrali del traffico dovuto ad attività economiche, le possibili soluzioni e gli esempi pratici concreti che sono stati attuati con successo ai diversi livelli federali. Vengono menzionati anche i progetti pilota in corso, dalla cui conclusione si attendono ulteriori conoscenze per gli specialisti della pianificazione del territorio.

L'approvvigionamento di beni e servizi è di interesse pubblico. I progetti pilota sono importanti, poiché il traffico urbano dovuto ad attività economiche ad essi correlato è svolto principalmente da aziende private. La collaborazione di tutti gli attori in questo partenariato pubblico-privato è un fattore chiave per il successo.

1 Wirtschaftsverkehr und Raumplanung

1.1 Ausgangslage

Der **Wirtschaftsverkehr (WIVE)**¹ ist Voraussetzung für eine funktionsfähige Wirtschaft und eine prosperierende Gesellschaft. Die Schweizer Bevölkerung profitiert täglich davon: Die Regale in den Läden sind mit den Lieblingswaren gefüllt, der Müll wird entsorgt, das Paket mit den online bestellten Waren nach Hause geliefert und die defekte Maschine von Handwerkerinnen und Handwerkern repariert. Gebäude werden erstellt und wichtige Infrastrukturen unterhalten.

Unter **Wirtschaftsverkehr** werden Ortsveränderungen von Gütern und Personen verstanden, die für geschäftliche oder dienstliche Zwecke stattfinden. Die Ver- und Entsorgungsdienstleistungen für Wirtschaftseinheiten in Handel, Gewerbe und Industrie oder im öffentlichen Dienst stehen dabei im Vordergrund. Der Wirtschaftsverkehr wird in vier Teilsegmente gegliedert:

Wirtschaftsverkehr			
Güterwirtschaftsverkehr	Dienstleistungsverkehr mit Waren	Dienstleistungsverkehr ohne Waren	Personenwirtschaftsverkehr
<ul style="list-style-type: none"> • Belieferung Retail • Baustelle • Kurier/Express-/Paketdienste (KEP) • Entsorgung • ... 	<ul style="list-style-type: none"> • Handwerker/innen • Marktfahrer/innen • Umzüge • ... 	<ul style="list-style-type: none"> • Handwerker/innen • Pflegedienste • Geschäftsreisen • ... 	<ul style="list-style-type: none"> • Taxi • Reisebusse • ...

Tab. 1 Segmentierung des Wirtschaftsverkehrs (Quelle: [Wirtschaftsverkehr in urbanen Räumen](#))

Der Wirtschaftsverkehr wird von der Bevölkerung vielfach als Behinderung und Belästigung wahrgenommen. Er ist jedoch nicht nur ein Verursacher von Herausforderungen im Verkehrsraum sowie Gesundheits- und Umwelteffekten², sondern muss sich auch stets mit den sich ändernden Rahmenbedingungen auseinandersetzen, entsprechend anpassen und hat gesamtgesellschaftlich einen hohen Nutzen³. Er wird beispielsweise durch die knappe Verfügbarkeit von Flächen im urbanen Raum für die Be- und Entladung sowie durch Engpässe auf der Strassen- und Schieneninfrastruktur beeinträchtigt.

1 UVEK/ARE Grundlagenstudie und Faktenblatt: [Wirtschaftsverkehr in urbanen Räumen](#)

2 ARE: [Externe Kosten und Nutzen des Verkehrs](#)

3 ARE/ASTRA: [Externe Kosten und Nutzen des Verkehrs](#); Die Nutzen des Verkehrs: Synthese der Teilprojekte (s. unter Dokumente); SECO: [Produktivität und Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturen Nr. 48/3](#)

Gleichzeitig sind die raumplanerischen (Siedlungsentwicklung nach innen⁴), verkehrs-^{5/6}, klima-⁷ sowie bodenpolitischen⁸ Ziele auch bei einer wachsenden Bevölkerung⁹ zu erreichen, was nur durch die Zusammenarbeit aller relevanten Akteurinnen und Akteure der öffentlichen Hand auf allen staatspolitischen Ebenen, der Wirtschaft und Politik sowie der Zivilgesellschaft gelingen kann.

Eine Ansiedlung von flächenintensiven, tendenziell wertschöpfungsschwachen Logistiknutzungen ist oft von einem geringeren politischen und ökonomischen Interesse als die Errichtung von Wohn- und Geschäftsgebäuden. Bei einer Interessenabwägung geht der Wirtschaftsverkehr oft «leer» aus. Nicht alle Betroffenen und Beteiligten haben Erfahrungen mit der Anwendung von raumplanerischen Instrumenten im Zusammenhang mit den verschiedenartigen Herausforderungen im Wirtschaftsverkehr. Dies gilt insbesondere für Gemeinden, die zur effektiven Sicherung von Flächen für den Wirtschaftsverkehr grundeigentümergebundene, parzellenscharfe Festlegungen machen müssen. Zu beachten ist, dass die Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen ein öffentliches Interesse ist, der damit verbundene Wirtschaftsverkehr jedoch meist von privaten Unternehmen wahrgenommen wird. Die Zusammenarbeit aller Akteurinnen und Akteure in dieser öffentlich-privaten Partnerschaft ist deshalb ein zentraler Erfolgsfaktor.

Die Integration der vielfältigen Anforderungen an den Wirtschaftsverkehr und von dessen Bedürfnissen in die Instrumente der Raumplanung ist eine grosse Herausforderung. Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) unter der Federführung des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE) erarbeitete deshalb – zusammen und in Absprache mit Kantonen, Gemeinden und Städten, welche die Hauptzuständigkeit für die Umsetzung der Raumplanung haben – eine Praxishilfe zum Thema Raumplanung und Wirtschaftsverkehr. Sie enthält neben Grundlagenwissen zum Wirtschaftsverkehr praktische Beispiele für die raumplanerische Umsetzung von Anliegen des Wirtschaftsverkehrs auf der Kantons- und Gemeindeebene, vorwiegend im urbanen Raum. Der Fokus liegt dabei auf dem Güterwirtschafts- und dem Dienstleistungsverkehr (mit/ohne Waren); der Personenwirtschaftsverkehr wird nicht weiter betrachtet.

1.2 Ziele der Praxishilfe

Zielpublikum der Praxishilfe sind Planungsfachpersonen der Kantone, Regionen, Gemeinden und Städte. Hauptziel der Praxishilfe ist es, bei den Fachpersonen, Entscheidungsträgern und -trägerinnen der Politik die Sensibilität für die Aufgaben des Wirtschaftsverkehrs zu wecken. So soll das erforderliche Fachwissen und Verständnis vom Nutzen des Wirtschaftsverkehrs in der Essenz kompakt dargestellt werden.

Als weiteres Ziel sollen die wichtigen raumplanerischen Instrumente und Prozesse, die für die Lösung der dringendsten Probleme zur Verfügung stehen, anhand konkreter Beispiele aufgezeigt werden. Dadurch soll ein intensiverer Austausch aller Beteiligten initiiert werden, auch im Hinblick auf künftige raumplanerische Herausforderungen.

4 ARE: [Revision Raumplanungsgesetz – 1. Etappe \(RPG 1\)](#)

5 UVEK/ARE: [Mobilität und Raum 2050: Sachplan Verkehr, Teil Programm](#)

6 BAV: [Sachplan Verkehr, Teil Unterirdischer Gütertransport \(SUG\) – BAV](#)

7 BAFU: [Strategie und Ziele der Klimapolitik](#)

8 BAFU: [Bodenstrategie Schweiz](#)

9 BFS: [Schweiz – Szenarien | Bundesamt für Statistik – BFS](#)

2 Überblick Herausforderungen

Die komplexen Strukturen, in denen sich der Wirtschaftsverkehr bewegt, werden im folgenden Analysemodell veranschaulicht¹⁰. Für diese Praxishilfe relevant ist insbesondere der Teil **Raumplanung**, wobei die anderen Ebenen und Akteurinnen und Akteure bei den Lösungsfindungen mitzudenken und sinnvollerweise einzubeziehen sind.

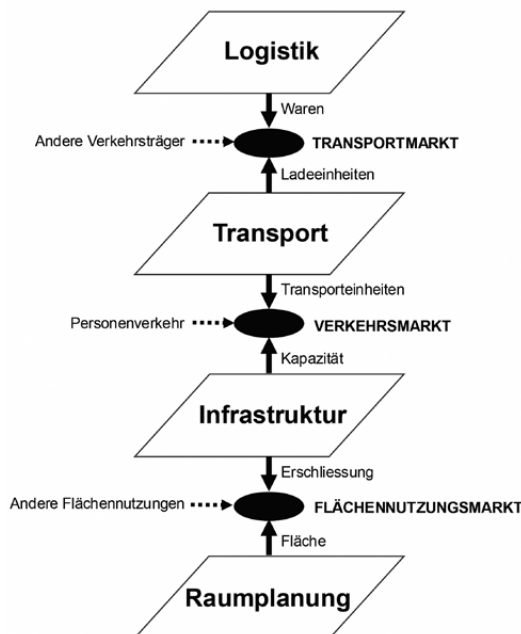


Abb. 1 Analysemodell (Quelle: [Güterverkehr](#))

Die **vier Ebenen Logistik** (Wareneigentümer/Verlader), **Transport** (Transportunternehmen), **Infrastruktur** (Infrastrukturunternehmen, Investorinnen und Investoren) und **Raumplanung** (öffentliche Hand auf nationaler, kantonaler und lokaler Ebene) repräsentieren die **Perspektiven verschiedener Akteurinnen und Akteure**, die im Wirtschaftsverkehr zusammentreffen. Entsprechend komplex gestaltet sich die Entwicklung geeigneter Massnahmen für die jeweiligen Herausforderungen.

Die **Raumplanungsebene – öffentliche Hand auf nationaler, kantonaler und lokaler Ebene** – setzt Flächennutzungs- und Verkehrsplanung ein, um den Raum zu organisieren bzw. strukturieren und die bebaute/unbebaute und soziale Umwelt zu optimieren, die Grundversorgung sicherzustellen sowie klima- sowie umweltpolitische Ziele zu erreichen. Sie stellt beispielsweise Verkehrsinfrastrukturen wie Strassen und Schienenwege bereit, die als Grundlage für den Wirtschaftsverkehr dienen. Dabei verfolgt sie zwei Hauptziele: Einerseits strebt sie eine gute Anbindung ihrer Region an das überregionale Verkehrsnetz an, um die wirtschaftliche Entwicklung zu fördern. Andererseits bemüht sie sich, die verschiedenen negativen Auswirkungen des (Wirtschafts-)Verkehrs zu minimieren, um die Lebensqualität der Bevölkerung zu erhalten und ökologische Aspekte zu berücksichtigen. Entsprechende Ziele werden bei der Siedlungsentwicklung nach innen und Arealentwicklungen verfolgt.

Die verschiedenen Ebenen des Wirtschaftsverkehrssystems sind durch **Märkte** miteinander verbunden. Auf diesen stehen die Akteurinnen und Akteure im Wettbewerb miteinander und mit anderen Interessengruppen.

10 BAV: Grundlagenstudie Güterverkehrsanlagen der Zukunft – Schlussbericht [Güterverkehr](#)

Zudem stehen Logistiknutzungen im privaten Bodenmarkt des urbanen Raums aufgrund der geringeren Wertschöpfung gegenüber lukrativeren alternativen Nutzungen zunehmend unter Druck. Auf dem **Transportmarkt** konkurrieren verschiedene Verkehrsträger um Marktanteile in einem sehr kompetitiven Wettbewerb, der private Investitionen in öffentliche Infrastrukturen erschwert. Der **Verkehrsmarkt** bildet die Schnittstelle zwischen den Transportnetzwerken und der Verkehrsinfrastruktur. Hier stehen Güter- und Personenverkehr in Konkurrenz um die Nutzung derselben Infrastruktur. Auf dem **Flächennutzungsmarkt** wird einerseits der Flächenbedarf für Infrastruktur und Knotenpunkte mit dem Flächenbedarf für die Strassen- und Schieneninfrastruktur von der öffentlichen Hand abgestimmt. Hier stehen Logistikanlagen und Verkehrsinfrastruktur mit anderen Nutzungsarten (Velo-/Fussverkehr, Frei-/Grünraum, Schwammstadt, Wohnungs-/Bürraumbau etc.) um den begrenzten Raum in Konkurrenz zueinander.

In diesem grossen Spannungsfeld müssen Planer und Planerinnen Lösungen finden für die wichtigsten und dringendsten **Herausforderungen** und Anliegen im Umgang mit dem Wirtschaftsverkehr. Diese können in **vier Kategorien** zusammengefasst werden:

- Raumplanung und Flächensicherung
- Koordination der Akteurinnen und Akteure
- (Daten-)Grundlagen
- Klima, Energie und Umwelt

Raumplanung und Flächensicherung: Alle Segmente des Wirtschaftsverkehrs sind konfrontiert mit einer Verdrängung von (urbanen) Standorten für Logistik, Gewerbe (insbes. Handwerkerinnen und Handwerker und Bauwesen für Werkstätten und bei der Lieferung oder Montage) und Umschlag sowie einer begrenzten Verfügbarkeit und Sicherung geeigneter Flächen für Logistikanlagen, Be- und Entladezonen und Umschlagplattformen oder Hubs. Behördenverbindliche Sicherungen in kantonalen und kommunalen Richtplänen sowie grundeigentümerverbindliche Sicherungen in Nutzungsplänen sind oft (noch) unzureichend. Für Mehrfach- und Mischnutzungen, insbesondere von Logistikanlagen, bestehen teilweise regulatorische Hürden. Bei den Planungen für den öffentlichen Raum und bei Arealplanungen werden die Bedürfnisse des rollenden und des ruhenden Wirtschaftsverkehrs heute unter jene des motorisierten Individualverkehrs subsumiert, obwohl dieser wie der öffentliche Verkehr teilweise öffentliche Interessen wahrnimmt.

Koordination der Akteurinnen und Akteure: Die Anliegen der Logistikwirtschaft und der öffentlichen Hand müssen den Planenden bekannt sein und umgekehrt. Für einen Austausch unter den zahlreichen Akteurinnen und Akteuren im Wirtschaftsverkehr existieren kaum Plattformen. Unklare Zuständigkeiten, unvollständige Kenntnisse bei der öffentlichen Hand über die Abläufe in der Logistik und mangelnde Koordination zwischen Planungsebenen und Schnittstellen (Kanton/Region/Gemeinde) führen zu einer fehlenden Abstimmung, zu inkonsistenten Ansätzen sowie zu einer geringen Praxistauglichkeit und Akzeptanz möglicher Massnahmen.

(Daten-)Grundlagen: Bei Planungsbehörden liegen oft nur unzureichende Datengrundlagen zu Wirtschaftsverkehr, Logistikflächen und Verkehrsströmen vor. Sie werden selten in bestehende Verkehrsmodelle und Planungsinstrumente integriert. Die fehlenden oder unzureichenden Entscheidungsgrundlagen für Planung und Politik erschweren sowohl eine Priorisierung als auch eine systematische Erfolgskontrolle möglicher Massnahmen.

Klima, Energie und Umwelt: Nutzungskonflikte zwischen Wirtschaftsverkehr, Gesamtmobilität und städtischem Leben nehmen zu. Bevölkerung und Umwelt sind betroffen durch Emissionen und Lärm. Emissionsarme und alternative Antriebe werden im Wirtschaftsverkehr noch wenig eingesetzt. Im öffentlichen Raum ist überdies ein wachsenderer Platzbedarf für neue Ladeinfrastruktur zu beachten.

3 Lösungsansätze und Praxisbeispiele

Die vorangegangenen Kapitel haben die Grundlagen zum Thema Wirtschaftsverkehr und Raumplanung sowie die zentralen Herausforderungen beleuchtet. Dieses Kapitel widmet sich **konkreten Lösungsansätzen und praktischen Beispielen**. Es zeigt auf, mit welchen planerischen, organisatorischen und kooperativen Ansätzen Kantone, Regionen, Agglomerationen sowie Gemeinden und Städte den Wirtschaftsverkehr raumplanerisch integrieren und gezielter steuern können. Die dargestellten Kategorien reichen von strategisch-konzeptionellen bis hin zu operativ-praktischen Massnahmen. Zu jeder Kategorie wird ein gutes Beispiel vorgestellt, das die jeweilige Umsetzung in der Praxis auf Kantons-, Gemeinde- oder Stadtebene veranschaulicht und Erfolgsfaktoren sowie Übertragbarkeit auf andere Kontexte basierend auf den gemachten Erfahrungen aufzeigt. Ziel ist es, Anregungen für die Planungspraxis zu geben, den Handlungsspielraum zu verdeutlichen und den nötigen Austausch zwischen Akteurinnen und Akteuren zu fördern.

3.1 Koordination und Kooperation zwischen Akteurinnen und Akteuren fördern

Diese Ansätze zielen darauf ab, Zusammenarbeit, Wissen und gegenseitiges Verständnis zwischen relevanten Akteurinnen und Akteuren im Wirtschaftsverkehr zu stärken und Entscheidungsprozesse besser aufeinander abzustimmen. Institutionalisierte Austauschformate wie Güterverkehrsrunden bringen Vertreterinnen und Vertreter aus Verwaltung, Wirtschaft, Forschung und weiteren Interessengruppen zusammen. Ergänzend können öffentlich-private Partnerschaften Pilotprojekte ermöglichen und Kooperationen zwischen Verladenden, Logistik- und Transportunternehmen fördern. Auch eine interkommunale Koordination in Agglomerationen sowie die Abstimmung zwischen Raum- und Verkehrsplanung tragen dazu bei, übergeordnete Ziele besser zu erreichen. Hierzu dienen insbesondere auch die Agglomerationsprogramme Siedlung und Verkehr. Sensibilisierungsmassnahmen und Schulungen schaffen zusätzliches Verständnis für die Bedeutung des Wirtschaftsverkehrs. Der strukturierte Informationsaustausch, die gemeinsame Zieldefinition und die Entwicklung koordinierter Massnahmen lassen Zielkonflikte frühzeitig erkennen, Synergien nutzen und Projekte effizienter umsetzen.

Praktische Beispiele

- Ansätze**
- Institutionalisierte Plattformen (z.B. Güterverkehrsrunden, Dialogplattformen, Kooperationsplattformen mit Handwerkerverbänden)
 - Öffentlich-private Partnerschaften (PPP) für Pilotprojekte und die Umsetzung von Lösungen
 - Interkommunale Koordination in Agglomerationen (gemeinsame Richtplanvorgaben oder abgestimmte Industriezonen)
 - Koordination zwischen Raum- und Verkehrsplanung wie z.B. bei Agglomerationsprogrammen Siedlung und Verkehr
 - Sensibilisierung und Schulungen zum Thema Wirtschaftsverkehr
-

- Akteure/-innen / Zuständigkeit**
- Kanton
 - Agglomeration/Region
 - Gemeinde
-

- Herausforderung**
- Flächensicherung
 - Koordination
 - Grundlagen
 - Klima/Energie/Umwelt
-

- Relevante Planungsinstrumente**
- Alle
-

- Beispiele**
- Güterverkehrsrunden in Städten (bspw. [Bern](#), [Zürich](#)) und Kantonen (bspw. [ZH](#), GE)
 - Nationale Dialogplattform Wirtschaftsverkehr (im Aufbau: [its-ch](#))
 - Trägerschaften Agglomerationsprogramme Siedlung und Verkehr
-

Zürcher Güterverkehrsrunde

Federführung	Kanton Zürich: Koordinationsstelle Güterverkehr und Logistik (KGL)
Eingesetzte Planungsinstrumente	Keine
Rechtliche Grundlagen	Regierungsratsbeschluss Güterverkehrs- und Logistikkonzept GVLK
Beteiligte / Partner	Vertreter und Vertreterinnen von Behörden, Verkehrsinfrastrukturträgerschaften, Transport- und Logistikunternehmen sowie Planerinnen und Planer
Start / Dauer	Jährlich seit 2023, jeweils im Herbst
Status	Institutionalisiert
Räumlicher Kontext	Gesamtkantonal; aufgrund der Herausforderungen faktischer Fokus auf städtischen Räumen
Herausforderungen	Beseitigung der bestehenden Austausch-Defizite zwischen Behörden, Verkehrsinfrastrukturbetreibenden und Logistikunternehmen
Ziele	<ul style="list-style-type: none">– Förderung des Austauschs unter den genannten Akteurinnen und Akteuren– Vermittlung von Best Practice Beispielen und innovativen Ansätzen– Gegenseitige Sensibilisierung für Bedürfnisse und Anliegen
Lösungsbeschreibung	<ul style="list-style-type: none">– Jährlicher Austausch Güterverkehrsbranche, Politik und Verwaltung im Herbst (abgestimmt mit Anlass der Stadt Zürich im Frühling)– Referate und Podiumsdiskussion zu aktuellen Entwicklungen
Umsetzung	<ul style="list-style-type: none">– Durchführung öffentlicher Anlass: Festlegung Schwerpunkt, Gewinnen von interessanten Referierenden und Podiumsteilnehmenden– Bereitstellung Vernetzungsumfeld
Erfolgsfaktoren	Relevante Themensetzung, politischer Rückhalt, Vernetzungsmöglichkeit der Branche: Die Austauschveranstaltung entspricht offensichtlich einem Bedürfnis.
Risiken / Stolpersteine	Keine
Investitionskosten	Keine
Betriebskosten	CHF 15'000 pro Jahr für externe inhaltliche Unterstützung, Moderation, Saalmiete und Apéro, exklusiv Arbeitszeit für die inhaltliche Vorbereitung
Finanzierung / Förderquellen	Kanton Zürich
Übertragbarkeit	Gute Übertragbarkeit auf andere Kantone und Staatsebenen: Die Stadt Zürich führt einen ähnlichen Anlass durch mit kommunalen Schwerpunkten.
Erfahrungen / Erkenntnisse	<ul style="list-style-type: none">– Sichtbarkeit des gesamten Themenfelds wird verbessert.– Verständnis bei Entscheidungsträgern/-innen wird erhöht.– Lösungsansätze und Best Practice Beispiele werden bekannt gemacht.– Das Format bewährt sich; einzelne Aspekte, z.B. was die Dramaturgie angeht, sind fortwährend zu justieren.
Kontakt	Koordinationsstelle Güterverkehr und Logistik, Amt für Mobilität, Kanton Zürich
Weitere Informationen	www.zh.ch/de/mobilitaet/gueterverkehr-und-logistik.html

3.2 Strategien und Konzepte für den Wirtschaftsverkehr entwickeln

Strategien und Konzepte dienen dazu, eine fundierte planerische Grundlage für den Umgang mit dem Wirtschaftsverkehr zu schaffen. Sie analysieren Verkehrsströme, Flächenbedürfnisse und bestehende Konflikte und leiten daraus konkrete Strategien, Handlungsfelder und Massnahmen ab. Dazu gehören kommunale oder kantonale Güterverkehrskonzepte ebenso wie die Integration des Wirtschaftsverkehrs in Gesamtverkehrs- und Mobilitätsstrategien oder in Agglomerationsprogramme. Ergänzend können thematische oder branchenbezogene Konzepte, wie Bauverkehrskonzepte oder City-Logistik-Strategien, entwickelt werden. Langfristige Leitbilder und Zielbilder, die durch Monitoring und regelmässige Anpassungen weitergeführt werden, stärken die Verbindlichkeit und Nachvollziehbarkeit. So wird der Wirtschaftsverkehr nicht isoliert betrachtet, sondern in einen breiteren politischen und planerischen Rahmen eingebunden und seine Entwicklung nachhaltig gesteuert.

Praktische Beispiele

Ansätze	<ul style="list-style-type: none">– Erarbeitung kommunaler oder kantonaler Güterverkehrskonzepte (inkl. Analyse, Ziele und Massnahmen)– Integration des Wirtschaftsverkehrs in Mobilitäts- und Gesamtverkehrsstrategien– Agglomerationsprogramme Siedlung und Verkehr mit strategischem Einbezug des Wirtschaftsverkehrs inkl. Massnahmen– Branchen- oder themenspezifische Konzepte (z.B. Bauverkehrskonzepte, City-Logistik-Strategien)– Langfristige Leitbilder und Zielbilder zur Entwicklung des Wirtschaftsverkehrs (inkl. Monitoring und Anpassungsmechanismen)
Akteure/-innen / Zuständigkeit	<ul style="list-style-type: none"><input checked="" type="checkbox"/> Kanton<input checked="" type="checkbox"/> Agglomeration/Region<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde
Herausforderung	<ul style="list-style-type: none"><input checked="" type="checkbox"/> Flächensicherung<input checked="" type="checkbox"/> Koordination<input checked="" type="checkbox"/> Grundlagen<input checked="" type="checkbox"/> Klima/Energie/Umwelt
Relevante Planungsinstrumente	<ul style="list-style-type: none">– Kommunale und kantonale Güterverkehrskonzepte– Mobilitätsstrategien– Programm Agglomerationsverkehr– Mobilitätskonzepte
Beispiele	<ul style="list-style-type: none">– Güterverkehrs- und Logistikkonzepte in Städten oder Stadtteilen (bspw. Bern, Basel) und Kantonen (bspw. ZH, BE, TG, GE, BS)– Strategie urbane Logistik und Gewerbeverkehr Stadt Zürich– Strategie multimodale transfrontaliäre GE-VD– Agglomerationsprogramme Siedlung und Verkehr (bspw. BS, GE, LU, Aareland)

Logistikstrategie Stadt Lugano

Federführung	Stadt Lugano
Eingesetzte Planungsinstrumente	Zonenplan (Fussgängerzone)
Rechtliche Grundlagen	Städtische Verordnung zur Regulierung der Fussgängerzone im Zentrum von Lugano
Beteiligte / Partner	Berufsverbände wie Händlerinnen und Händler, Gastronominnen und Gastronomen sowie der Logistiksektor (ASTAG, DISTI, Post)
Start / Dauer	Studie zur urbanen Logistikstrategie 2022–2023. Beginn der technischen Vertiefungen im Jahr 2024 mit schrittweiser Umsetzung
Status	Vertiefte Abklärungen am Laufen
Räumlicher Kontext	Stadtzentrum Lugano und Peripherie zur Lokalisierung der regionalen/urbanen Hubs
Herausforderungen	<ul style="list-style-type: none">– Gewährleistung einer nachhaltigen Warenversorgung angesichts eines signifikanten prognostizierten Anstiegs der Fahrzeugkilometer von Lieferfahrzeugen bis 2050– Erhöhung des Auslastungsgrads der Lieferfahrzeuge, um die Anzahl Fahrten innerhalb der Fussgängerzone zu reduzieren– Neugestaltung der Lade- und Entladezonen, um Standorte mit geringeren Konflikten mit Fussgängerinnen und Fussgängern zu bevorzugen
Ziele	<p>Verbesserung der Effizienz der Hauptfunktionen der urbanen Logistik: Transport, Lagerung und Warenverteilung. Insbesondere wurden folgende Aktivitäten vertieft:</p> <ul style="list-style-type: none">– Optimierung der logistischen Prozesse (insbesondere in Bezug auf die letzte Meile im Stadtzentrum), Bündelung und Vermeidung von Leerfahrten– Identifizierung von Flächen, die Hubs verschiedener Grössen (Makro, Mikro, etc.) und Stellflächen für Schwerfahrzeuge auf Agglomerationsebene, in Schnittstelle zu Umschlagpunkten, aufnehmen können– Reduzierung des Transitverkehrs von Nutzfahrzeugen innerhalb der Stadt und insbesondere in Wohngebieten– Reduzierung der Lärmbelästigung und der Emissionen von CO₂ und anderen Luftschadstoffen durch den Güterverkehr durch die Förderung umweltfreundlicher Transportmittel– Minderung der negativen Auswirkungen von Warenverteilvorgängen in der Fussgängerzone und entlang des kommunalen Strassennetzes
Lösungsbeschreibung	<p>Die Strategie enthält:</p> <ul style="list-style-type: none">– Eine übersichtliche Analyse der täglichen Warenzuflüsse in den städtischen/Fussgängerbereich, unterteilt nach Warentypologien sowie ihren jeweiligen Herkunftsräumen– Erhebung des Auslastungsgrads der eingesetzten Fahrzeuge– Analyse der Nutzung von Lade- und Entladezonen sowie des öffentlichen Fussgänger-raums nach definierten Zeitfenstern– Identifizierung möglicher Standorte für logistische Hubs <p>Die Umsetzung erfolgt in drei Hauptphasen:</p> <ul style="list-style-type: none">– Kurzfristig (bis 2028): Optimierung des Zugangskontrollsystems zur Fussgängerzone– Mittelfristig (bis 2035): Bewertung eines regionalen/urbanen Hubs und eines Mini-Hubs mit Lagerfunktion im zentralen Bereich– Langfristig (bis 2040): Nutzung potenzieller Synergien mit der Realisierung der ersten Etappe des Tram-Netzes

Umsetzung	<p>Die Ausarbeitung der städtischen Logistikstrategie umfasste:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Die Schaffung einer Arbeitsgruppe mit Vertreter/-innen der relevanten Akteursgruppen – Untersuchungs- und Datenerhebungsphase zur Erstellung eines diagnostischen Gesamtbildes der bestehenden Situation – Sitzungen und Austausch mit der Arbeitsgruppe zur Definition der strategischen Handlungsansätze – Die Ausarbeitung der städtischen Logistikstrategie – Die Präsentation der Ergebnisse in der Arbeitsgruppe <p>In der kurzfristigen Umsetzungsphase ist vorgesehen, die Regulierung der Fussgängerzone weiter zu präzisieren. Dabei sollen insbesondere spezifische Zufahrt-Zeitfenster, Tarife sowie die maximale Anzahl gleichzeitig in der Zone zugelassener Fahrzeuge festgelegt werden. Die entsprechende Verordnung kann dabei auch differenzierte Regelungen zugunsten von Elektrofahrzeugen vorsehen.</p>
Erfolgsfaktoren	<ul style="list-style-type: none"> – Einbezug der wichtigsten Stakeholder und gemeinsame Erarbeitung der Inhalte mit Vertreter/-innen des Handels, der Gastronomie und der Transportunternehmen – Abstützung auf Fakten mit quantitativer Erfassung der täglichen Güterbewegungen zur Bestimmung der Grössenordnung der urbanen Logistik – Etappierung des Vorgehens mit ersten Massnahmen überwiegend organisatorischer Art – ohne besondere Investitionen und mit geringeren Auswirkungen im Vergleich zu den derzeitigen Liefermodalitäten
Risiken/ Stolpersteine	<ul style="list-style-type: none"> – Paradigmenwechsel in der Art und Weise, wie die Lieferkette in der mittel- und langfristigen Phase organisiert wird – Offene bzw. noch nicht geklärte Finanzierungsfragen im Zusammenhang mit Bau und Betrieb der vorgesehenen Hubs – Identifizierung ausreichend dimensionierter Standorte für die Realisierung eines regionalen bzw. urbanen Hubs mit optimaler Anbindung an Autobahn und Bahn
Investitionskosten	<p>Ca. CHF 150'000 für die Ausarbeitung der Strategie zur urbanen Logistik. Für die kurzfristige Phase sind keine besonderen Kosten vorgesehen (ausser denen für die Anpassung der Software für die Zugangskontrollen). Die Kosten für die mittel- und langfristigen Phasen sind noch nicht quantifiziert (werden jedoch als signifikant eingeschätzt).</p>
Betriebskosten	<p>Sind noch nicht definiert und werden sich im Wesentlichen auf die mittel- und langfristigen Phasen beziehen.</p>
Finanzierung/ Förderquellen	<p>Die Studie zur Strategie der urbanen Logistik wurde vollständig von der Stadt Lugano finanziert.</p>
Übertragbarkeit	<p>Die Methodik lässt sich in ähnlichen Kontexten anwenden – insbesondere dort, wo eine klar abgegrenzte und gut kontrollierbare Fussgängerzone existiert.</p>
Erfahrungen/ Erkenntnisse	<ul style="list-style-type: none"> – Die Abstimmung der Interessen von Handel und Gastronomie mit den übergeordneten Zielen der Verkehrs- und Emissionsreduktion sowie der Ordnung im öffentlichen Raum gestaltet sich anspruchsvoll. – Die Bündelung der verschiedenen – teils konkurrierenden – Transportunternehmen stellt eine wesentliche Herausforderung dar. – Die Prüfung der Machbarkeit und der finanziellen Tragfähigkeit geplanter Umschlag-Hubs ist ein zentraler Klärungspunkt. – Die aktive Einbindung der relevanten Akteurinnen und Akteure sowie eine kontinuierliche Kommunikationsarbeit sind von entscheidender Bedeutung. – Für die Einführung verbindlicher planerischer Grundlagen ist die Unterstützung durch die kommunalen und regionalen Behörden sowie durch den Kanton erforderlich.
Kontakt	<p>Stadt Lugano, Abteilung für Planung, Umwelt und Energie, Mobilität</p>
Weitere Informationen	<ul style="list-style-type: none"> – www.lugano.ch/tools/search-results.html?category=&search_text=logistica+urbana – Das im Agglomerationsprogramm aufgeführte Teilprojekt (unter 5.3): https://crti.ch/pal5/ → Lugano, 12 aprile 2012 (Seite 171)

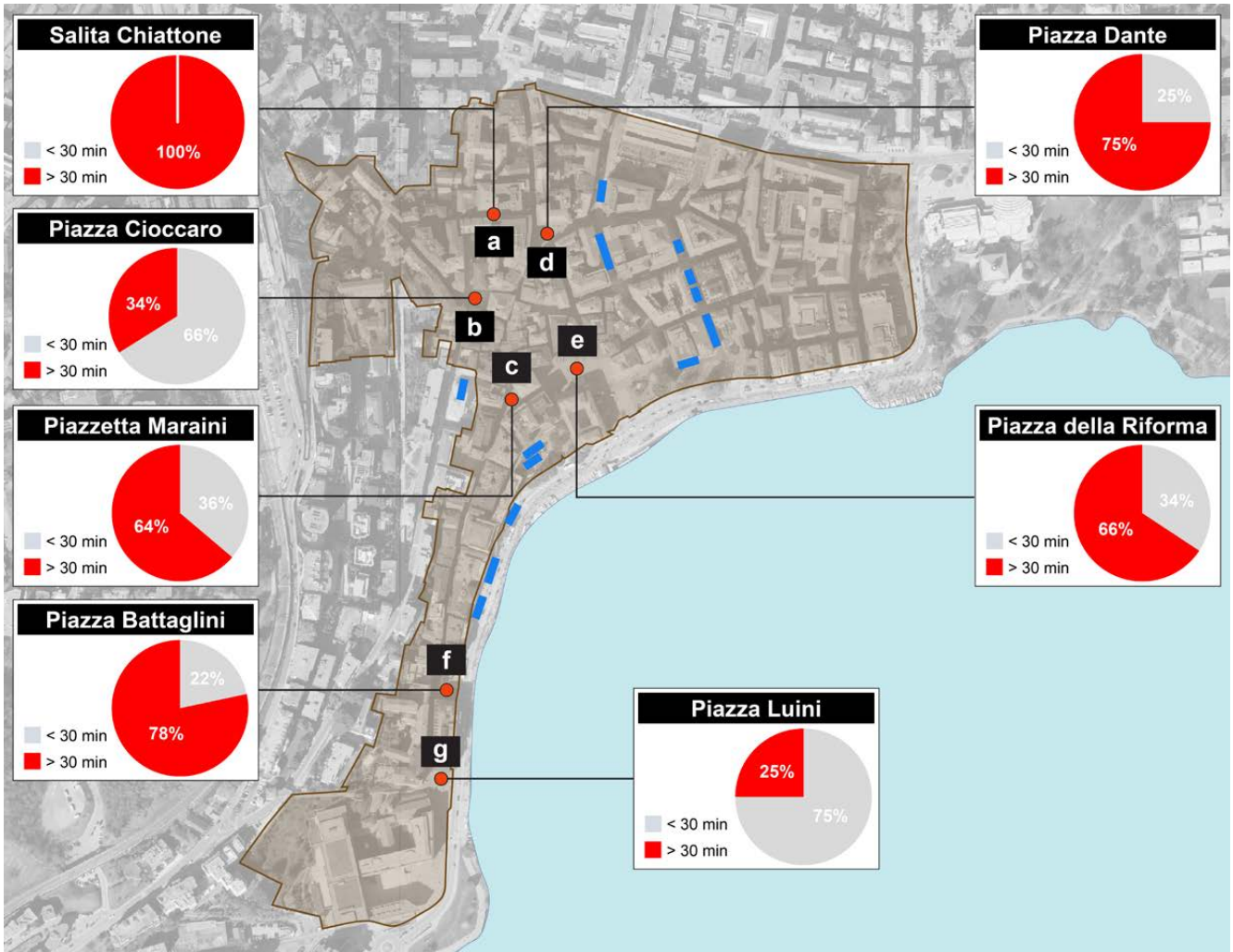


Abb. 2 Lade- und Entladezonen in Fussgängerzone in Altstadt von Lugano

Karte zeigt Lade- und Entladebereiche sowie deren erhobene Auslastung. Blau markierte Bereiche bezeichnen dauerhaft nutzbare Ladezonen. Mit Buchstaben dargestellte Bereiche sind innerhalb der Fussgängerzone mit physischer Zugangsbeschränkung und nutzen öffentliche Plätze. Kartierung ermöglichte systematische Erfassung der Flächen sowie Aussagen zur benötigten Anzahl Stellplätze, zu deren optimaler Lage und den Anforderungen hinsichtlich Aufenthaltsdauer (Quelle: CSD Ingenieure auf Basis Geodaten Stadt Lugano, 2023).

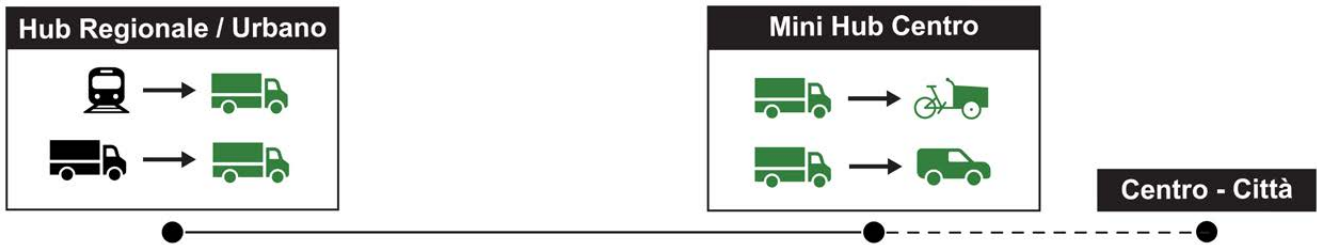


Abb. 3 Regionaler urbaner Hub FG/GG mit zentralem City-Hub

Schema zeigt Konzept zur Schaffung eines regionalen urbanen Umschlag-Hubs mit kombinierten Umschlagfunktionen Schiene-Strasse (FG: ferro-gomma) und Strasse-Strasse (GG: gomma-gomma) sowie eines zentralen Hubs für letzte Meile mit kleineren, nachhaltigeren Fahrzeugen. Lösung rationalisiert Flächenbedarf und Verkehrsbewegungen, indem regionale Warenbündelung an einem einzigen Standort erfolgt, erfordert jedoch einen hohen Flächenbedarf. Umsetzung wird in der Ebene des Vedeggio in Nähe bestehender Anschlussgleise verortet (Quelle: CSD Ingenieure, 2023)

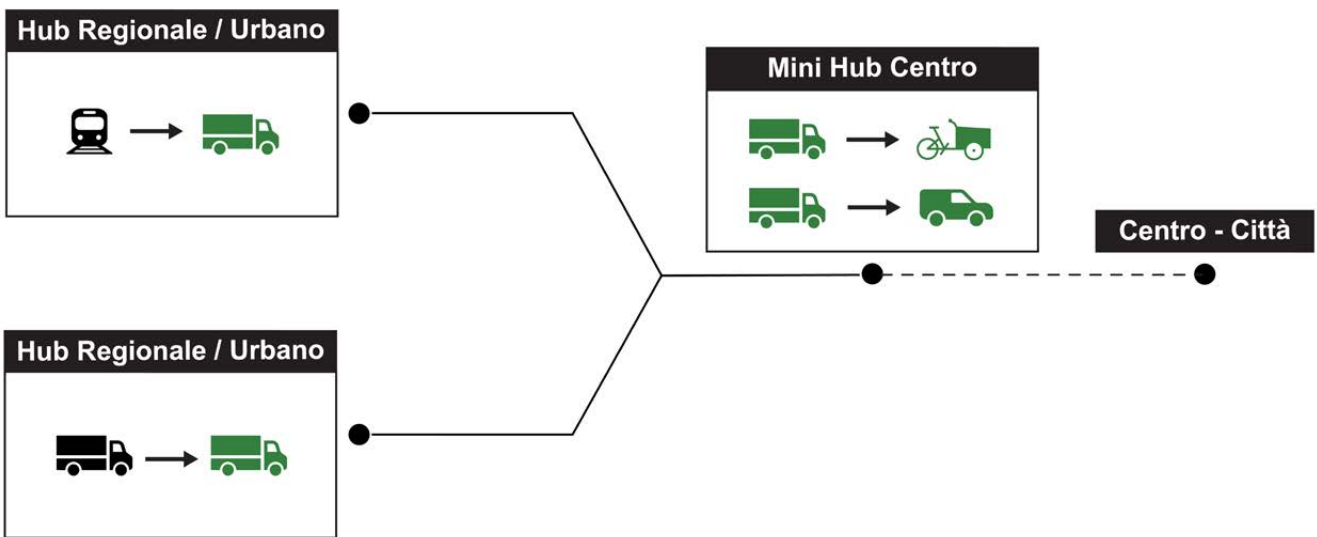


Abb. 4 Getrennte FG- und GG-Hub-Lösung

Schema stellt alternatives Konzept mit regionalen urbanen Umschlag-Hub Schiene-Strasse (FG: ferro-gomma) sowie räumlich getrennten Umschlag-Hub Strasse-Strasse (GG: gomma-gomma) dar, ergänzt durch zentralen City-Hub für letzte Meile mit kleineren und nachhaltigeren Fahrzeugen (grün). Lösung ist der Variante in Abb. 3 nachgeordnet und kommt in Betracht, wenn Platz für gemeinsame Abwicklung von Schiene und Strasse nicht ausreicht. Sie basiert auf Nutzung des bestehenden Rangier- bzw. Umschlagstandorts in der Ebene des Vedeggio sowie der Realisierung eines zusätzlichen Strasse-Strasse-Hubs im Bereich der Autobahnausfahrt Lugano Nord (Quelle: CSD Ingenieure, 2023).

3.3 Flächen strategisch sichern

Ansätze zur strategischen Sicherung verfolgen das Ziel, die langfristige Verfügbarkeit geeigneter Flächen und Standorte für den Wirtschaftsverkehr zu ermöglichen. Mit Hilfe verschiedener Instrumente der Raumplanung können Kantone und Gemeinden Vorranggebiete für Logistik und multimodale Umschlagflächen festlegen und diese so frühzeitig im Planungsprozess vor einer Umnutzung schützen. In kantonalen Richtplänen können zudem Mindestflächen oder konkrete Vorgaben für Logistikstandorte verankert werden, um die regionale Versorgung langfristig sicherzustellen.

Bei den Planungen für den öffentlichen Raum werden die Bedürfnisse des rollenden und des ruhenden Wirtschaftsverkehrs heute unter jene des motorisierten Individualverkehrs subsumiert. Das ist unzulänglich: Der Wirtschaftsverkehr ist eine ebenso eigenständige Grösse wie der öffentliche Personenverkehr. Entsprechend sind zum Beispiel kleine Umschlagflächen auf der letzten Meile nicht mit Park- oder Halteplätzen für den individuellen Personenverkehr gleichzusetzen, sondern mit Bushaltestellen, und grosse Umschlaganlagen sind ebenso als Verkehrsdrehscheiben zu betrachten, wie das bei mittleren und grösseren Bahnhöfen des Personenverkehrs der Fall ist.

Ergänzend kann eine aktive Bodenpolitik von Gemeinden und Kantonen – etwa durch Erwerb oder Baurechte – und auch die eigentümergebundene Sicherung auf Gemeindeebene dazu beitragen, strategisch wichtige Flächen dauerhaft für logistische Nutzungen verfügbar zu halten. Auf diese Weise werden die Planungssicherheit verbessert, die Versorgungssicherheit gestärkt, die raumplanerischen Grundlagen für effiziente und stadtverträgliche Logistik geschaffen, Nutzungskonflikte werden reduziert und die Entwicklung der Logistikinfrastruktur nachhaltig im Einklang mit anderen Raumansprüchen ermöglicht.

Praktische Beispiele

Ansätze	<ul style="list-style-type: none">– Planerische Sicherung von Logistikflächen und Umschlagplattformen/-anlagen (Festlegung von Vorranggebieten und Sicherung multimodaler Umschlagflächen in Richtplänen)– Festlegung von Vorgaben in kantonalen Richtplänen (z.B. Mindestflächen für Logistik oder Umschlag)– Grundeigentümergebundene Sicherung von Logistikflächen und Umschlagplattformen in Nutzungsplänen– Aktive Bodenpolitik durch Gemeinden oder Kantone (z.B. Erwerb, Baurechte)
Akteure/-innen / Zuständigkeit	<ul style="list-style-type: none"><input checked="" type="checkbox"/> Kanton<input type="checkbox"/> Agglomeration/Region<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde
Herausforderung	<ul style="list-style-type: none"><input checked="" type="checkbox"/> Flächensicherung<input type="checkbox"/> Koordination<input type="checkbox"/> Grundlagen<input type="checkbox"/> Klima/Energie/Umwelt
Relevante Planungsinstrumente	<ul style="list-style-type: none">– Mobilität und Raum 2050: Sachplan Verkehr, Teil Programm– Kantonale Richtpläne– Bau- und Zonenordnungen– Nutzungspläne– Aktive Bodenpolitik
Beispiele	Kantonale Richtpläne (bspw. BE , AG , ZH, LU)

Gunstlagen und Vorranggebiete für Logistiktutzungen im Kanton Bern

Federführung	Kanton Bern, Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR)
Eingesetzte Planungsinstrumente	Kantonaler Richtplan Kantonales Güterverkehrs- und Logistikkonzept (2021) Zielbild Schienengüterverkehr Kanton Bern
Rechtliche Grundlagen	Gütertransportgesetz vom 21. März 2025 (GüTG; SR 742.41)
Beteiligte / Partner	Kantonsinterne Konsolidierung (insbes. zwischen folgenden 3 Ämtern: AGR/Raumplanung, AÖV/Verkehr, AWI/Wirtschaft) SBB-Infrastruktur/BLS Netz (Kapazität Bahnnetz) Im Rahmen des Richtplanverfahrens öffentliche Mitwirkung und Genehmigung durch den Bund
Start / Dauer	Erarbeitung von Juni 2021 bis August 2022 (Start öffentliche Mitwirkung, danach kleinere Anpassungen im Rahmen der Auswertung der öffentlichen Mitwirkung und Bereinigung des Richtplans)
Status	Umgesetzt im kantonalen Richtplan mit einzelnen Standorten und kantonsweiten Gunstlagen
Räumlicher Kontext	Kantonsweit
Herausforderungen	<ul style="list-style-type: none">– Starker Wettbewerb zwischen Logistiktutzungen und wertschöpfungsintensiveren Sektoren (Dienstleistungen, Handel, Industrie etc.) um das knapper werdende Flächenangebot– Verdrängung langjähriger Logistiktutzungen von ihren bisherigen Standorten und schwierige Suche nach geeigneten Ersatzstandorten– Raumplanerische Eignungsprüfung und Interessenabwägung der konkreten Standorte für neue Logistikstandorte– Ansiedlung neuer Logistiktutzungen in gut erschlossenen Gebieten
Ziele	<ul style="list-style-type: none">– Sicherung grosser, bestehender und akzeptierter Logistikstandorte, damit diese auch in Zukunft der Logistik zur Verfügung stehen.– Suche nach neuen Flächen, die sich für zusätzliche, notwendige grössere Logistiktutzungen eignen und über einen guten Anschluss an das übergeordnete Verkehrsnetz verfügen.– Die entsprechenden Standorte sollen im kantonalen Richtplan als Vorranggebiet mit einem jeweils dem Planungsstand entsprechenden Koordinationsstand eingetragen werden.– Die grossräumigen Gebiete, die sich für Logistiktutzungen eignen, sollen auch im Richtplan festgelegt werden.– Ansiedlung grosser Logistiktutzungen sollen auf geeignete Räume gelenkt werden.
Lösungsbeschreibung	<ul style="list-style-type: none">– Richtplaneintrag von grossräumigen Gunstlagen, die sich grundsätzlich gut für Logistiktutzungen eignen.– Richtplaneintrag von Vorranggebieten mit grossen, bestehenden Logistiktutzungen oder von solchen, die sich für neue grosse Logistiktutzungen eignen. <p>Bezeichnung von Gunstlagen</p> <ul style="list-style-type: none">– Bereits bestehende industrielle/logistische Hotspots;– Verkehrsinfrastruktur für Logistiktutzungen geeignet;– Neue Logistiktösungen mit UVP-Pflicht sollen in diesen Gunstlagen realisiert werden. <p>Bezeichnung von Vorranggebieten</p> <ul style="list-style-type: none">– Konkrete Gebiete innerhalb der vordefinierten Gunstlagen, die sich für grosse Logistiktutzungen eignen;– Unterscheidung zwischen Gebieten mit primärer Sicherung bestehender Logistiktutzung oder Standorte für neue und zusätzliche Logistiktutzung;– Können nur gestrichen werden, sofern keine Logistiktutzung (mittel-/langfristig) möglich ist.

Umsetzung	<ul style="list-style-type: none"> – Nutzung von Koeffizienten aus BPUK-Studie zur Bewertung von schweizweit möglichen Standorten für Logistiknutzungen – GIS-Analyse zu möglichen Standorten (Eingrenzung Standorte) – Interessenabwägung verbleibender Standorte mit anderen Nutzungen (Eingrenzung Standorte) – Bestimmung Gunstlagen aufgrund industrieller und logistischer Hotspots sowie Topografie – Eintrag der entsprechenden Gebiete im Richtplanverfahren (inkl. Mitberichtsverfahren kantonsintern, öffentliche Mitwirkung, Beschluss durch die kantonal zuständige Behörde, Genehmigung durch den Bund)
Erfolgsfaktoren	<ul style="list-style-type: none"> – Mit dem kantonalen Güterverkehrs- und Logistikkonzept (GVLK) bestand eine gute Grundlage für den Richtplaneintrag, welcher auch ein Umsetzungsauftrag aus dem Konzept ist. – Nutzung bestehender Daten (BPUK-Koeffizient, GIS-Daten) – Gute Zusammenarbeit kantonsintern, mit der externen Auftragnehmerin (Rapp AG) und gutes Netzwerk mit weiteren Akteurinnen und Akteuren (bspw. SBB) führen zu fachlich soliden Resultaten.
Risiken / Stolpersteine	<ul style="list-style-type: none"> – Wenig nutzbare Daten bezüglich Logistik vorhanden – BPUK-Koeffizienten geben aber eine gute Orientierung – Grundeigentümergebundene Umsetzung muss nachgelagert auf Gemeindeebene erfolgen. – In von (neuen) Logistiknutzungen betroffenen Gemeinden werden diese oft kritisch bis ablehnend beurteilt.
Investitionskosten	Kosten durch externen Auftrag an Rapp AG, ca. CHF 45'000
Betriebskosten	Keine, Nachführung im Rahmen der Richtplananpassung
Finanzierung / Förderquellen	Erstellung des kantonalen Richtplans ist Aufgabe des Kantons und damit auch von diesem finanziell zu tragen.
Übertragbarkeit	Die Bezeichnung von Gunstlagen und Vorranggebieten für Logistiknutzungen ist auch in anderen Kantonen über den Richtplan möglich und denkbar und ähnlich umsetzbar, wie im Kanton Bern.
Erfahrungen / Erkenntnisse	<ul style="list-style-type: none"> – Erarbeitung einer objektiven Methodik für die Suche nach geeigneten Logistikstandorten – Einbezug wichtiger Akteurinnen und Akteure aus der Logistikbranche und Einbezug relevanter Kantonsstellen sowie ggf. weiterer Stellen – Durchführung eines Verfahrens, bei dem Rückmeldungen von weiten Teilen der Bevölkerung einfließen können (hier die öffentliche Mitwirkung) – dies kann zu einer höheren Legitimation führen, aber auch dazu, dass das Vorhaben kritisch angesehen werden kann.
Kontakt	Direktion für Inneres und Justiz Amt für Gemeinden und Raumordnung – Abteilung Kantonsplanung
Weitere Informationen	<ul style="list-style-type: none"> – Richtplan-Massnahmenblatt – Erläuterungsbericht zum Richtplaneintrag – Geoportalkarte mit den Standorten und Gunstlagen

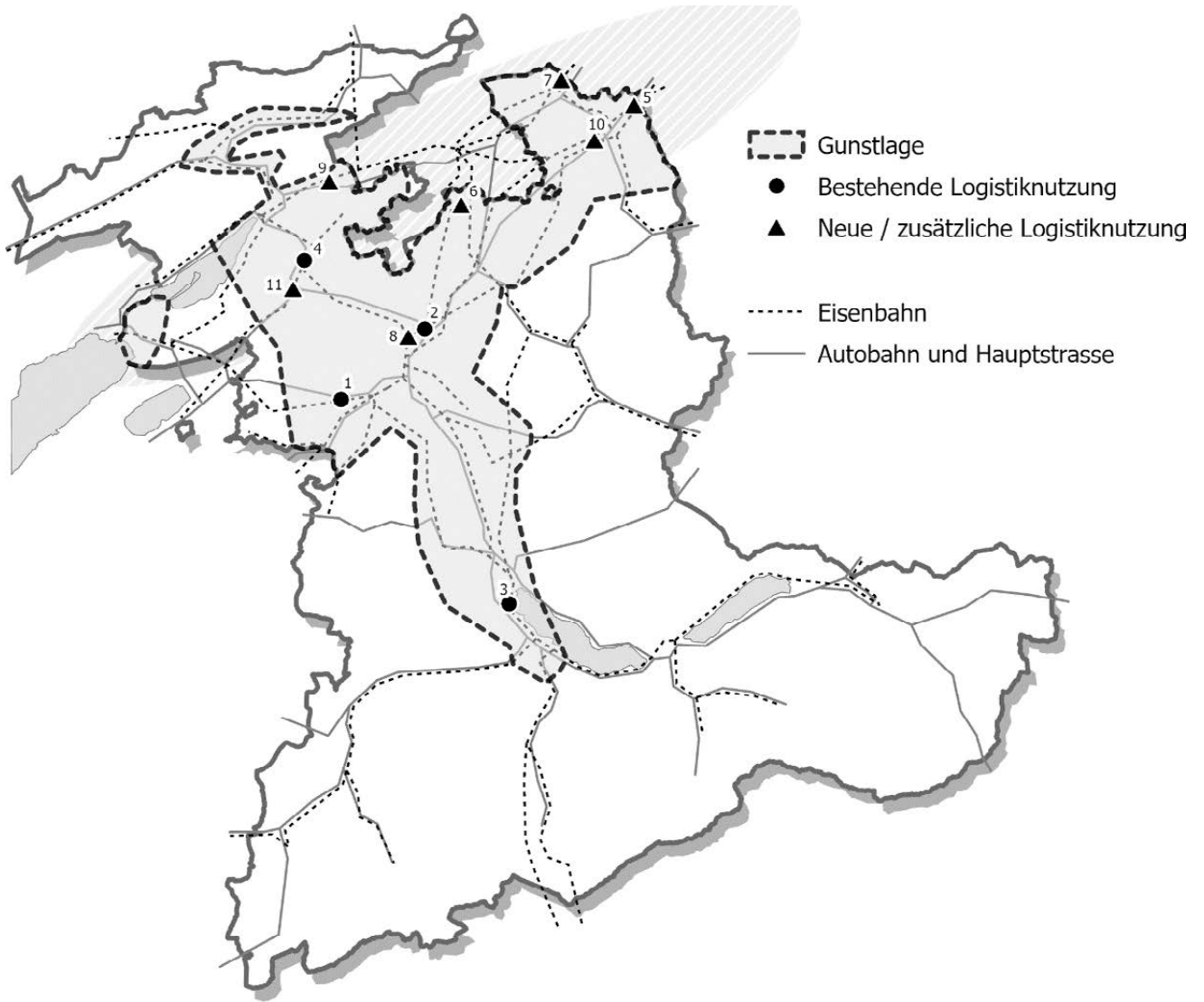


Abb. 5 Gunstlagen und Vorranggebiete für Logistikknutzungen (Quelle: Kantonaler Richtplan Bern, Massnahme B-03)

3.4 Umschlagplattformen planen und entwickeln

Die Lösungsansätze verfolgen das Ziel, den Warenumschlag näher an die Endkundinnen und -kunden zu bringen und damit den Wirtschaftsverkehr umwelt- und stadtverträglicher zu gestalten. Unterschiedliche Formen von **Umschlagplattformen**, auch **Hubs** genannt, übernehmen dabei verschiedene Funktionen.

Für die raumplanerische Sicherung von **intermodalen Umschlagplattformen** bietet das Kapitel 3.3 des Sachplans Verkehr, Teil Programm¹¹, für die Kantone eine Hilfestellung, damit die Erarbeitung von Konzepten als Grundlage für die kantonale Richtplanung gefördert werden kann (s. Tab. 2).

	Räumliche Anordnung	Funktion	Bahnbindung	Strassenanbindung	Anbindung Binnenschiff-fahrt	Anbindung unterirdisches Gütertransportsystem
Umschlagsplattformen für dezidierte Industriestandorte	Nähe zu Industrieclustern	Versorgung/Entsorgung Industrie	++	+++	ggf.	ggf.
Umschlagsplattformen mit nationaler Verteilungsfunktion	Nähe zu überregionalen Logistikclustern	Versorgung/Entsorgung	++	+++	ggf.	ggf.
Vorrangige Umschlagsplattformen	In Agglomerationen (Kern oder innerhalb Gürtel) und Städten	Mischfunktion City-Logistik & Industrie	+	++	–	ggf.
Nachgeordnete Umschlagsplattformen	Im Kern der Agglomeration und in den Städten	vor allem City-Logistik	+	++	–	ggf.
Umschlagsplattformen ausserhalb Agglomerationen	Nebenzentren und ländliche Räume	Mischfunktion Versorgung/Entsorgung & Industrie	+	+	–	–

Tab. 2 Typisierung von intermodalen Umschlagplattformen
(Quelle: [Mobilität und Raum 2050: Sachplan Verkehr, Teil Programm](#))

- + Bahn- bzw. Strassenanbindung
- ++ gute Bahn- bzw. Strassenanbindung
- +++ Anbindung Nationalstrasse
- keine Anforderung

Ein wichtiges Dokument auf Bundesebene für den Schienengütertransport ist das [Konzept für den Gütertransport auf der Schiene – BAV](#). Es dient der übergeordneten Planung der Schienengüterverkehrsanlagen und stellt die Abstimmung mit der Raumplanung des Bundes und der Kantone sowie mit der Entwicklung der Verkehrsinfrastrukturen sicher. Das Konzept ist in Überarbeitung. Die Kantone und die betroffenen Akteurinnen und Akteure sind miteinbezogen. Die überarbeitete Version tritt voraussichtlich anfangs 2027 in Kraft.

Mit der [Perspektive BAHN 2050 – BAV](#) setzt der Bund beim Bahnausbau einen Schwerpunkt in den Agglomerationen. Dort besteht das grösste Verlagerungspotenzial. Auf längeren Strecken soll die Bahn dort ausgebaut werden, wo sie gegenüber dem Strassen- und dem Flugverkehr noch nicht konkurrenzfähig ist. Im Güterverkehr soll der Zugang zur Bahn mit neuen Umschlags- und City-Logistik-Anlagen weiter verbessert werden.

¹¹ [Mobilität und Raum 2050: Sachplan Verkehr, Teil Programm](#)

Durch kooperative Verfahren der Beteiligten (Bund, Kantone, Gemeinden und Private), mit Hilfe der Richtplanung und unter Beachtung der Bau- und Umweltvorschriften wird damit gebietsweise auf eine Optimierung der Güterversorgung hingewirkt. Innovationen dienen der Erreichung einer höheren Effizienz sowie der Verminderung von CO₂-Emissionen und weiteren Umweltbelastungen.

City-Hubs bündeln Sendungen an stadtnahen oder verkehrsgünstigen Standorten, Midi-Hubs dienen als Zwischenstufe in Quartiernähe, Mikro- bzw. Quartier-Hubs ermöglichen die Feinverteilung mit kleinen E-Fahrzeugen oder Lastenvelos. Anbieteroffene Abholstationen erleichtern den Zugang für verschiedene Logistikdienstleister, während mobile oder temporäre Hubs flexibel auf saisonale oder räumlich begrenzte Nachfragen reagieren. Solche Infrastrukturen reduzieren die Anzahl der Fahrten in die Innenstädte, entlasten den öffentlichen Raum und unterstützen die Umsetzung innovativer, nachhaltiger urbaner Logistikkonzepte, die auch der Umwelt dienen.

Praktische Beispiele

Für mögliche Mehrfach- und Mischnutzungen sowie energieeffiziente Nutzungen von Logistikstandorten gibt es im Schlussbericht des Forschungsprojekts [FELOG](#) sieben konkrete Beispiele von Demonstrationsprojekten und weitere Hinweise zu guten Praktiken. Weitere Beispiele zu diesen Ansätzen siehe nachfolgend.

Ansätze	<ul style="list-style-type: none"> – Intermodale regionale und urbane Umschlagplattformen – City-Hubs: grössere urbane Konsolidierungszentren (meist am Stadtrand oder in verkehrsgünstigen Lagen), die Sendungen bündeln und auf emissionsarme Fahrzeuge umschlagen. – Midi-Hubs: mittlere Verteilstellen innerhalb der Stadt, oft an strategischen Punkten wie Quartiersrändern oder grösseren Entwicklungsarealen, die als Bindeglied zwischen City-Hub und Mikro-Hubs fungieren. – Mikro- oder Quartier-Hubs: kleine, wohnungs- oder quartiernahe Umschlagpunkte für Feinverteilung mit Lastenvelos oder kleinen E-Fahrzeugen – Anbieteroffene Abhol- und Aufgabestationen: Paketstationen oder Locker-Systeme im öffentlichen Raum oder in Gebäuden, zugänglich für verschiedene Logistikdienstleister – Mobile Hubs: temporäre oder verlegbare Umschlagpunkte (z.B. Containerlösungen, Pop-up-Hubs, saisonale Zustellpunkte), die flexibel auf Nachfrage reagieren.
Akteure/-innen / Zuständigkeit	<ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Agglomeration/Region <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde
Herausforderung	<ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Flächensicherung <input type="checkbox"/> Koordination <input type="checkbox"/> Grundlagen <input type="checkbox"/> Klima/Energie/Umwelt
Relevante Planungsinstrumente	<ul style="list-style-type: none"> – Sachpläne (Sachplan Verkehr, Teil Programm; SUG) – Perspektive BAHN 2050 – BAV – Konzept für den Gütertransport auf der Schiene – BAV – Kantonale/regionale Richtpläne – Programm Agglomerationsverkehr – Nutzungspläne – Gestaltungspläne
Beispiele	<ul style="list-style-type: none"> – (Mobile) Mikro-Hubs in Städten (bspw. Bern, Zürich) – Ovo Nano-Hubs im Kanton Genf (Carouge, Meyrin und Grand-Saconnex) – Paketboxen in Städten (bspw. SalüBox Stadt Zürich, nouveaux automates à colis pour Genève) und für Überbauungen – Intermodale Umschlagplattform Cargo-Drehschibe Bern Weyermannshaus – Machbarkeitsstudie City-Hub – Stadt Winterthur

Planzer – Dynamic Micro-Hub with LOXO

Federführung	Planzer Transport AG und LOXO AG
Eingesetzte Planungsinstrumente	Nutzung von bestehenden Parkverbotsfeldern als Umschlagspunkte des dynamic Micro-Hubs
Rechtliche Grundlagen	Ausnahmebewilligung ASTRA für Pilotversuche mit automatisierten Fahrzeugen Typengenehmigung vom Kanton
Beteiligte / Partner	Planzer Transport AG LOXO AG KYBURZ Switzerland AG Stadt Bern Swiss Association for Autonomous Mobility SAAM Bozzio AG SwissMoves Noviv Mobility AG
Start / Dauer	2024 bis 2026
Status	Pilotprojekt läuft
Räumlicher Kontext	Gesamtes Stadtgebiet von Bern ohne UNESCO-Perimeter (Altstadt)
Herausforderungen	<ul style="list-style-type: none">– Die letzte Meile der urbanen Logistikkette stellt alle beteiligten Akteur/-innen im KEP-Bereich (Kurier-, Express-, Paketdienste) vor Herausforderungen: In Wohnquartieren werden Lieferungen mit Lieferwagen mit ihren zahlreichen Stopps zunehmend als Belastung wahrgenommen, Flächenbedürfnisse von Logistiker/-innen auf der letzten Meile stehen in Konkurrenz mit anderen Raumnutzungen.– Das Projekt «Planzer – Dynamic Micro-Hub with LOXO» versucht, diesen Effekten entgegenzuwirken, in dem Warenströme gebündelt und auf stadtverträgliche Kleinfahrzeuge verlagert werden. Da bei diesem Projekt auch Erfahrungswerte im Zusammenhang mit einem automatisierten Lieferfahrzeug gewonnen werden sollen, war im Vorfeld eine umfassende Klärung von juristischen Fragen und Zuständigkeiten unabdingbar.
Ziele	Das Pilotprojekt soll aufzeigen, wie automatisiertes Fahren und das Konzept von sogenannten Micro-Hubs (stationäre und, im vorliegenden Fall, dynamische Warenumschlagplattform) den Güterwirtschaftsverkehr effizienter, bedarfsgerechter, umweltfreundlicher und stadtverträglicher gestalten können.
Lösungsbeschreibung	Der Pilotbetrieb sieht vor, dass nach einem mehrstufigen Verfahren ein automatisiertes, voll-elektrisches Fahrzeug (VW ID. Buzz mit Technologie von LOXO) die Güter ausgehend vom Planzer-Standort Weyermannshaus in Wechselboxen auf einer vorgegebenen Route zu definierten Warenumschlagpunkten auf dem ganzen Stadtgebiet liefert. Dort werden die Wechselboxen von Zusteller/-innen des Transportunternehmens auf elektrische Kleinmotorräder mit Anhänger umgeladen und die Pakete schliesslich verteilt. Somit kann insbesondere die letzte Meile in die Quartiere umweltverträglicher zurückgelegt werden.
Umsetzung	<ul style="list-style-type: none">– Die Umsetzung des Projekts begann in Q3 2024 und orientiert sich am Automatisierungsgrad des Lieferfahrzeugs, der in mehreren Stufen schrittweise erhöht wird: In der ersten Welle verkehrt das Fahrzeug mit Fernüberwachung und einem/einer Sicherheitsfahrer/-in am Steuer, in der zweiten Welle mit Fernüberwachung und einem Bei-Fahrenden und in der finalen dritten Welle nur noch mit der Fernüberwachung.– Für die einzelnen Wellen wurden vom Bundesamt für Strassen klare Kriterien vorgegeben, die erfüllt werden müssen, damit der Automatisierungsgrad im Sinne der jeweils nächsten Welle erhöht werden kann. Unabhängig vom automatisierten ID. Buzz stehen die elektrischen Kleinmotorräder ab der Filiale Bern täglich im Einsatz.
Erfolgsfaktoren	<ul style="list-style-type: none">– Da das Projekt Pioniercharakter aufweist und zu vielen Aspekten keine Erfahrungswerte vorliegen, war die enge Zusammenarbeit zwischen allen beteiligten Akteuren und Akteurinnen aus Privatwirtschaft und Behörden von zentraler Bedeutung.

Erfolgsfaktoren	<ul style="list-style-type: none"> – Von grosser Relevanz ist auch, dass mit dem Güterbahnhof Weyermannshaus sowie den Parkverbotsfeldern, die als Umschlagpunkte verwendet werden, auf bestehende Infrastruktur zurückgegriffen werden kann. Letzteres ist aus städtischer Sicht von zentraler Bedeutung, da das Projekt im Gegensatz zu stationären Micro-Hubs nur zeitlich stark begrenzte Flächenbedürfnisse im urbanen Raum aufweist und eine schwierige Flächen-suche, die für andere Projekte ein zentraler Erfolgs- bzw. Misserfolgswfaktor bildet, weitestgehend dahinfällt. – Ein weiterer wichtiger Erfolgsfaktor lässt sich in der Organisation und Zusammenarbeit festhalten. In dem Projekt arbeiten die wichtigsten Stakeholder im Rahmen eines Konsortiums zusammen, was die verschiedenen Themen und Interessen vereinen lässt. Diese Organisationsform und die Beteiligung aller Akteurinnen und Akteure haben wesentlich zum bisher Erreichten beigetragen.
Risiken/ Stolpersteine	Der Pioniercharakter des Projekts bedurfte eine sorgfältige Kommunikation, damit insbesondere politische Entscheidungsträger/-innen, der lokale ÖV-Betreiber, die Kantons-polizei sowie Einwohner/-innen frühzeitig in die notwendigen Prozesse eingebunden und für den neuen Ansatz sensibilisiert werden konnten.
Investitionskosten	Keine Angaben
Betriebskosten	Keine Angaben
Finanzierung/ Förderquellen	Privat finanziert
Übertragbarkeit	Vergleichbare Projekte können grundsätzlich auch in anderen urbanen Räumen umgesetzt werden, sofern die genannten Erfolgsfaktoren wie die Akzeptanz bei den jeweiligen Behörden und politischen Entscheidungsträger/-innen gegeben und notwendige Infrastruk-tur, wie der Umschlagplatz im Güterbahnhof Weyermannshaus sowie eine ausreichende Anzahl Parkverbotsfelder, verfügbar sind.
Erfahrungen/ Erkenntnisse	<ul style="list-style-type: none"> – Kooperation und Netzwerk ist entscheidend, um ein solches Projekt umzusetzen. Eine wichtige Rolle spielen dabei auch die verschiedenen behördlichen Abteilungen, die involviert sind, sowie auch alle Partnerinnen und Partner, die sich im Konsortium beteiligen und engagieren. – Die Beteiligung durch die Hochschule/n (z.B. ZHAW) ermöglicht den Transfer auf weitere Anwendungsfälle (z.B. andere Städte). Durch die Untersuchung verschiedener Aspekte können sowohl der Business-Case richtig eingeschätzt sowie auch die darauffolgende Skalierbarkeit fundiert sichergestellt werden. – Die Öffentlichkeitsarbeit (z.B. Präsenz an BEA, Tag der offenen Tür, Medien) trägt wesentlich zum Wissensaufbau sowie zur Akzeptanz von neuen Technologien in der Gesellschaft bei. Es sind sehr grosse und wichtige Investitionen. Der Dialog ist unumgänglich für den nachhaltigen Erfolg und zukunftsfähige Lösungen.
Kontakt	LOXO AG und Planzer Transport AG
Weitere Informationen	<ul style="list-style-type: none"> – loxo.planzer-paket.ch – Pilotprojekt mit automatisiertem Lieferfahrzeug in Bern – Mediencenter



Abb. 6 Dynamic Micro-Hubs Planzer/LOXO in Bern (Quelle: Planzer)

3.5 Be- und Entladeflächen und Wirtschaftsverkehrsparkplätze im öffentlichen Raum planen und bewirtschaften

Dieser Ansatz beabsichtigt, gezielt Flächen für den Wirtschaftsverkehr auszuweisen und nutzbar zu machen. Massnahmen hierzu sind, neben der Mehrfachnutzung von Parkplätzen und Parkverbotsfeldern, überbreite Trottoirs, die zeitweise für Lieferzwecke genutzt werden können, sowie spezielle Handwerkerparkkarten zur Berücksichtigung besonderer Parkierungsbedürfnisse. Ergänzend können zeitliche Regelungen wie Lieferfenster oder differenzierte Zufahrtsbeschränkungen eingesetzt werden. Digitale Bewirtschaftungs- und Reservierungssysteme erhöhen die Transparenz und erleichtern die effiziente Nutzung. Solche Massnahmen steigern die Verfügbarkeit von Flächen, reduzieren Suchverkehr und tragen zu einem geordneten, konfliktärmeren Miteinander im öffentlichen Raum bei. Klare Regeln verbessern zugleich die Aufenthaltsqualität und erhöhen die Sicherheit, indem unkontrolliertes Halten und Blockieren von Verkehrsflächen verhindert werden.

Praktische Beispiele

Ansätze	<ul style="list-style-type: none"> – Einrichtung von Be- und Entladeflächen im öffentlichen Raum (z.B. Parkverbotsfelder, überbreite Trottoirs) – Zeitliche Steuerung der Nutzung (z.B. Lieferfenster, differenzierte Regelungen nach Tageszeit) – Mehrfachnutzung Parkplätze (z.B. tagsüber Lieferzonen, abends Parkplätze) – Digitale Bewirtschaftung und Reservierungssysteme für Ladeflächen – Handwerkerparkkarten zur Berücksichtigung besonderer Parkierungsbedürfnisse – Parkplätze für spezifische Nutzungen ausscheiden und reservieren (Handwerker, Autobusse, Taxis, etc.)
Akteure/-innen / Zuständigkeit	<ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Kanton <input checked="" type="checkbox"/> Agglomeration/Region <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde
Herausforderung	<ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Flächensicherung <input checked="" type="checkbox"/> Koordination <input type="checkbox"/> Grundlagen <input checked="" type="checkbox"/> Klima/Energie/Umwelt
Relevante Planungsinstrumente	<ul style="list-style-type: none"> – Kommunale Nutzungspläne – Bau- und Zonenordnungen – Quartierpläne – Wirtschafts- und Güterverkehrskonzepte – Mobilitätskonzepte
Beispiele	<ul style="list-style-type: none"> – Kanton Genf → Be- und Entladezonen auf Parkverbotsfeldern – Kanton Genf → Identifikationsvignette für den Wirtschaftsverkehr und Parkplatzreservierung (Pilotprojekt 2026) – Stadt Basel → Güter- und Dienstleistungsverkehrskonzept Klybeck/Kleinhüningen Basel

Be- und Entladezonen in Genf und Wirtschaftsverkehr Parkplätze – Cases de Livraison et cases Tpro à Genève

Federführung	Republik und Kanton Genf, Departement für Gesundheit und Mobilität, Kantonales Amt für Verkehr
Eingesetzte Planungsinstrumente	Erstellung eines Be- und Entladekonzepts
Rechtliche Grundlage	Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958 (SVG; SR 741.01) Verkehrsregelnverordnung vom 13. November 1962 (VRV; SR 741.11) Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 (SSV; SR 741.21)
Beteiligte / Partner	Office cantonal des transports Villes de Genève, Lancy, Carouge ASTAG Genève-commerce Société des cafetiers, restaurateurs et hôteliers de Genève
Start / Dauer	2022
Status	Bewährte Praxis
Räumlicher Kontext	Umgesetzt in verschiedenen Gemeinden des Kantons Genf, meist in Zentrums-, Arbeits- und Mischzonen.
Herausforderungen	– Zu wenige Flächen zum Be- und Entladen für Logistik- und Transportunternehmen und das Parkieren für Gewerbetreibende – Hohes Konfliktpotenzial mit Velofahrenden und anderen Verkehrsteilnehmenden
Ziele	– Verbesserung Angebot an Be- und Entladeflächen für den Lieferverkehr – Bessere Nutzung der Be- und Entladeflächen mit Priorisierung der wirtschaftlichen Tätigkeiten – Erleichterung der Parkplatzsuche für den Dienstleistungsverkehr – Minimierung der Konflikte und Erhöhung der Verkehrssicherheit – Reduzierung des Parksuchverkehrs und Nutzung der daraus hervorgehenden ökonomischen und ökologischen Vorteile
Lösungsbeschreibung	– Be- und Entladezonen wurden speziell für den Wirtschaftsverkehr eingerichtet, um Aufgaben wie die Beförderung von Post und Paketen, die Lieferung von Waren und kurze technische Arbeiten zu ermöglichen. – Die gelben Felder mit einem Kreuz sind Lieferfelder und dem «Lieferrn oder dem Be- und Entladen von Waren» vorbehalten. Parken ist hier ausdrücklich verboten. – Hier ist das Halten nur für den Be- und Entlad von Waren oder das Ein- und Aussteigen von Fahrgästen erlaubt. Wirtschaftsverkehr geniesst eine Toleranz bis zu 40 Minuten. Privatpersonen ist nur das Be- und Entladen von Waren oder das Ein- und Aussteigen von Fahrgästen ohne weitere Toleranz gestattet. – Bei längerer Parkdauer ist auf weissen oder blauen Feldern zu parken. – Insgesamt sind 1'518 solcher Felder im Kanton Genf entstanden. Ziel ist es, ihre Zahl bis 2028 um 10% zu erhöhen. – Für Umzüge kann bei der Polizei ein Antrag auf Platzreservierung gestellt werden. – In der Nähe von Hotels, Gastronomie, Grosshandel und Lebensmittelgrosshandel sowie von Kaufhäusern befindet sich idealerweise alle 50 Meter eine Lieferzone für Be- und Entladetätigkeiten. – Idealerweise ist alle 80 Meter eine Lieferzone im Bereich des Lebensmittelhandels, von Haushaltwarengeschäften, vom Blumenfach sowie von Buchhandlungen oder sonstigem Einzelhandel. – Idealerweise gibt es alle 100 Meter Lieferzonen in Vierteln mit Büros, Apotheken, Verwaltung, Handwerk und Dienstleistungen – Die Lieferzonen sind idealerweise 12–15 Meter lang und 2,5–3 Meter breit.

Lösungsbeschreibung	<ul style="list-style-type: none"> – Be- und Entladefelder können vorzugsweise im Bereich von Kreuzungen und/oder in unmittelbarer Nähe von Fussgängerstreifen und Bordsteinabsenkungen vorgesehen werden, sofern die notwendigen Mindestabstände und Sichtweiten eingehalten werden. – Dem Schwerlastverkehr ist das Halten in den engen Gassen der Altstadt nur zu bestimmten Zeiten erlaubt. – Die App Multipark.ch ermöglicht den Kauf und die Aktivierung von Parkberechtigungen für einen ganzen oder halben Tag. – Ende 2026 sollte eine Änderung des kantonalen Gesetzes zur Ausführung der Bundesgesetzgebung über den Strassenverkehr die Kennzeichnung des Wirtschaftsverkehrs durch eine Vignette ermöglichen. – Parkplätze sollten als Pilotprojekt den Inhabenden der Vignette vorbehalten werden. Diese neuen Plätze sollen die Parkplatzsuche für den Wirtschaftsverkehr erleichtern, insbesondere für Handwerker/-innen. – Auch die Plätze für Reisebusse und Taxis werden hinsichtlich der Lage und der erlaubten Parkdauer überprüft.
Umsetzung	<ul style="list-style-type: none"> – Abschätzung des Bestands und Bedarfs an Parkverbotsfeldern für den Be- und Entlad – Erstellung eines Be- und Entladekonzepts – Abschätzung des Bestands und Bedarfs an Parkplätze für Handwerker/-innen, Reisebusse und Taxis – Änderung des kantonalen Gesetzes zur Ausführung der Bundesgesetzgebung über den Strassenverkehr – Umsetzung in verschiedenen urbanen Gemeinden des Kanton Genf (Genf, Carouge, Lancy)
Erfolgsfaktoren	<ul style="list-style-type: none"> – Erstellung eines Be- und Entladekonzeptes für die ganze Stadt Genf (Bedarf, Standortanforderungen, Standortsuche, Wahl der Standorte, etc.) als Grundlage für die Umsetzung – Einbezug der Wirtschaft
Risiken/ Stolpersteine	<ul style="list-style-type: none"> – Umwidmungen von Parkfeldern und weiteren Verkehrsflächen in Be- und Entladefelder können auf Ablehnung stossen. – Potenzielle Konflikte mit öffentlichem Verkehr und Veloverkehrsanlagen sowie an Ampel-Kreuzungen
Investitionskosten	<ul style="list-style-type: none"> – Planungskosten für das Konzept – Kosten für Signalisation und Markierung – Kosten für Informationsmittel
Betriebskosten	Keine Angaben
Finanzierung / Förderquellen	Das Projekt wurde durch die Stadt und den Kanton Genf finanziert.
Übertragbarkeit	Gut auf andere Städte und Kantone übertragbar
Erfahrungen/ Erkenntnisse	Weniger Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden durch Bezeichnung von Be- und Entladezonen im öffentlichen Raum an geeigneten Standorten
Kontakt	Republik und Kanton Genf, Departement für Gesundheit und Mobilität, Kantonales Amt für Verkehr
Weitere Informationen	<ul style="list-style-type: none"> – Erläuterung – Guide

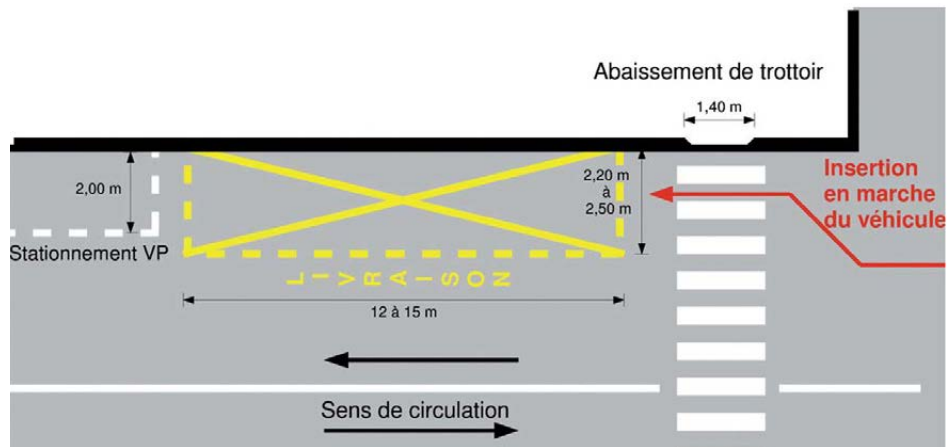


Abb. 7 Schematische Darstellung einer Be- und Entladezone im Strassenraum (Quelle)

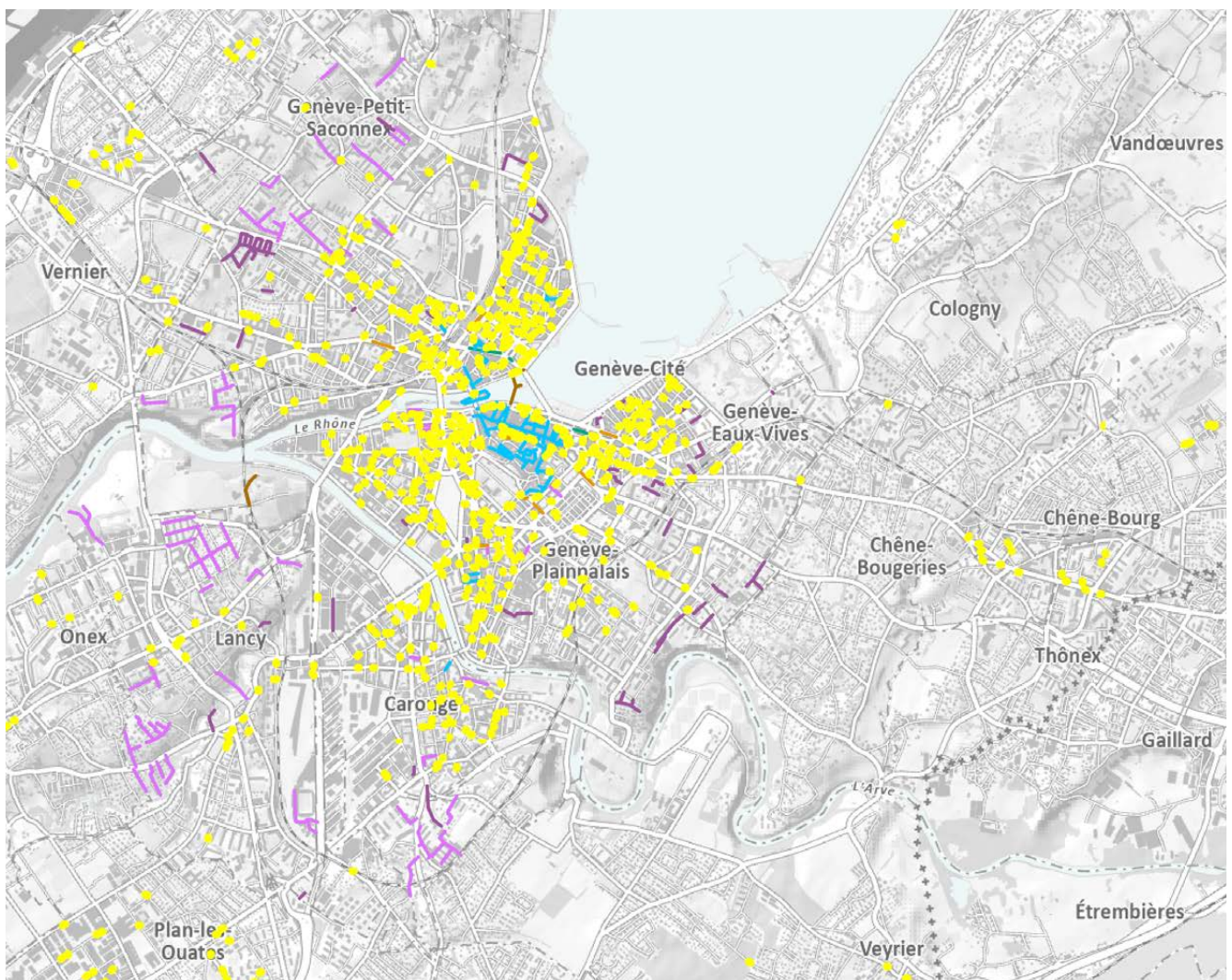


Abb. 8 Karte der Be- und Entladezonen in der Stadt Genf (Quelle)

3.6 Urbane Baulogistik koordinieren und steuern

Um das Ziel erreichen zu können, Bauprojekte in dicht besiedelten Räumen effizienter und stadtverträglicher zu organisieren und einen dauerhaften Informationsaustausch zwischen allen Beteiligten zu sichern, sind Massnahmen zur urbanen Baulogistik zu etablieren. Durch ein koordiniertes Management der Baustellenlogistik sowie den Einsatz von Baustellen- und Multibaustellen-Hubs können Materialanlieferungen und Fahrten von Bau- und Handwerksbetrieben gebündelt, Transporte reduziert sowie Störungen im städtischen Alltag und Verkehrsfluss minimiert werden. Ergänzend tragen Zeitfenstermanagement und digitale Dispositions- und Buchungssysteme dazu bei, die Abläufe transparent zu steuern und Verkehrsbelastungen zu entzerren. Urbane Baulogistik erhöht die Versorgungssicherheit auf der Baustelle, steigert die Effizienz im Bauprozess und trägt gleichzeitig zur Entlastung der städtischen Infrastruktur sowie zur Verringerung von Emissionen bei.

Praktische Beispiele

Grundlageninformationen und praktische Beispiele zur urbanen Baulogistik wurden von einer schweizweiten Arbeitsgruppe in diesem Bericht zusammengestellt www.its-ch.ch/publikationen/publikationen-berichte (2025).

Ansätze	<ul style="list-style-type: none">– Koordiniertes Baustellenlogistikmanagement– Multibaustellen-Hubs, Konsolidierungscenter– Zeitfenstermanagement für Bauanlieferungen– Digitale Dispositions- und Buchungssysteme
Akteure/-innen / Zuständigkeit	<ul style="list-style-type: none"><input type="checkbox"/> Kanton<input type="checkbox"/> Agglomeration/Region<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde
Herausforderung	<ul style="list-style-type: none"><input type="checkbox"/> Flächensicherung<input checked="" type="checkbox"/> Koordination<input type="checkbox"/> Grundlagen<input checked="" type="checkbox"/> Klima/Energie/Umwelt
Relevante Planungsinstrumente	<ul style="list-style-type: none">– Bau- und Zonenordnungen– Gestaltungspläne– Quartierpläne– Baubewilligungen– Güterwirtschafts- und Baulogistikkonzepte
Beispiele	<ul style="list-style-type: none">– Koordination der Baustellen «Bauzone 5400» in Baden– Baustellenmanagement Roche Türme in Basel– Kanton Waadt → Baulogistik Transport– Kanton Zürich → Bahntransport von Aushub und Gesteinskörnung

Bauzone 5400 Baden

Federführung	Stadt Baden, Abteilung Bau
Beteiligte / Partner	Private Bauherrschaften, Logistikerinnen und Logistiker Wirtschaftsförderung, Standortmarketing und Kommunikation Stadtreinigung Kanton Aargau (Veloleitung) Vereine: Gewerbe, Quartier, ProVelo Lieferantinnen und Lieferanten, Detailhandel Parkhausbetreibende
Eingesetzte Planungsinstrumente	Übergeordnetes Baustellenlogistik-Konzept
Rechtliche Grundlagen	Keine
Start	2024
Status	In Umsetzung bis voraussichtlich 2028
Räumlicher Kontext	In der Innenstadt/Altstadt von Baden
Herausforderungen	<ul style="list-style-type: none">– Hohe Dichte an Bauprojekten in kurzer Zeit: Innerhalb von zwei Jahren werden zahlreiche Bauvorhaben realisiert, was eine sorgfältige Abstimmung erfordert.– Begrenzter und stark genutzter Raum: Die Bautätigkeit findet in einem räumlich engen, urbanen und hoch frequentierten Umfeld statt.– Parallele Hoch- und Tiefbauarbeiten: Unterschiedliche Bauphasen und -arten überlagern sich und erhöhen die Komplexität der Koordination.– Verschiedene Bauherrschaften: Öffentliche und private Akteurinnen und Akteure mit teils divergierenden Interessen sind beteiligt, was hohe Anforderungen an Abstimmung und Kommunikation stellt.– Beeinträchtigung des Alltagslebens: Es besteht das Risiko, dass Mobilität, Versorgung und städtisches Leben durch die Bauaktivitäten zeitweise stark eingeschränkt werden oder schlimmstenfalls zum Erliegen kommen.– Einbussen der Lebensqualität für Gesellschaft und Wirtschaft: Lärm, Absagen von traditionellen Veranstaltungen und Erschwernisse in der Erreichbarkeit und Lieferlogistik können negative Auswirkungen auf Bevölkerung und Gewerbe haben.– Stakeholder-Einbindung: Eine zentrale Herausforderung liegt darin, alle relevanten Akteurinnen und Akteure frühzeitig zu überzeugen und aktiv und mit einem hohen Mass an Verbindlichkeit in den Prozess einzubinden.
Ziele	<ul style="list-style-type: none">– Ziel war es, die Auswirkungen der zahlreichen parallelen Bauprojekte auf Bevölkerung, Verkehr und Wirtschaft so gering wie möglich zu halten und gleichzeitig einen reibungslosen Bauablauf sicherzustellen.– Durch eine vorausschauende Koordination und Kommunikation zwischen den verschiedenen Bauherrschaften sollten Überschneidungen minimiert, Synergien genutzt und Bauzeiten optimiert werden.– Gleichzeitig sollte das Projekt dazu beitragen, die Baukosten für alle Beteiligten zu reduzieren, etwa durch gemeinsame Logistiklösungen, abgestimmte Zeitpläne und eine effiziente Nutzung der begrenzten Flächenressourcen.

Lösungsbeschreibung	<ul style="list-style-type: none"> – Zentrales Element der Gesamtkoordination ist ein umfassendes Baustellenlogistikkonzept, erarbeitet durch ein Planungs- und Ingenieurbüro, das neben einem Verkehrskonzept für Zufahrten, Materialtransporte und Entsorgung auch Umwelt- und Lärmschutzaspekte berücksichtigt. Es stellt mit den klaren Rahmenbedingungen sicher, dass die zahlreichen parallelen Bautätigkeiten termingerecht ablaufen und sich nicht gegenseitig behindern, während gleichzeitig die Erreichbarkeit der Innenstadt für Gewerbe, Bevölkerung und Gäste gewährleistet bleibt. Diese Rahmenbedingungen wurden vorab unter den Beteiligten (private Bauherrschaften, öffentliche Hand, Gewerbevereinigung) verhandelt, festgesetzt und sowohl von Exekutive wie auch Legislative verabschiedet. – Zur operativen Umsetzung wurde ein regelmässiges Austauschgefäss (Koordinationsgremium) eingerichtet, über die sämtliche Bauherrschaften ihre Planungen, Zeitpläne und Projektdaten laufend abstimmen können. – Ergänzend informiert eine öffentliche Webseite mit interaktiver Karte transparent über Baufortschritt, Zeitpläne und zu erwartende Einschränkungen. Damit werden sowohl die interne Koordination als auch die externe Kommunikation deutlich verbessert und eine reibungslose Abwicklung trotz hoher Bautätigkeit ermöglicht. – Ein zentrales Element ist die Person der Projektleitung, welche die Rolle des Kümmerers/SPOC/Einfluglochs übernimmt.
Umsetzung	<ul style="list-style-type: none"> – Durchführung von Sondierungsgesprächen und Kick-off durch die Stadt mit allen relevanten Stakeholdern – Gemeinsame Definition der Projektziele, grober Massnahmen, Kostenschätzungen und Finanzierungsplan – Finanzierung (Grobansatz: Beitrag der Bauherrschaften mit rund 0,5% der Baukosten), Erarbeitung und Verabschiedung des gemeinsamen Baustellenlogistikkonzepts als zentrales Steuerungsinstrument – Entscheid über Finanzierung und Umsetzung des Projekts durch die zuständigen politischen Gremien (Legislative/Stadtparlament)
Erfolgsfaktoren	<ul style="list-style-type: none"> – Projektleitung mit kompetenten und entscheidungsbefugten Fachpersonen (in Baden: Projektleiter, entscheidungsbefugter Polizist, mit der Örtlichkeit vertrauter Ingenieur) – Einbindung von Kommunikations-/Zwischennutzungsexperten/-innen – Enge, kontinuierliche Kommunikation mit allen Beteiligten – Klare Zuständigkeiten und gemeinsam erarbeitete verbindliche Vorgaben für einen reibungslosen Ablauf – Schnelle Entscheidungsfindung durch klar definierte Prozesse und festgelegte Kompetenzen – Effiziente Bauabläufe dank übergeordneter Organisation und Koordination – Offenheit für innovative und unkonventionelle Lösungsansätze – Vertrauensbildende und beruhigende Wirkung gegenüber Bevölkerung und Stakeholdern
Risiken/ Stolpersteine	<ul style="list-style-type: none"> – Hoher Zeitdruck in der Vorbereitungs- und Planungsphase – Schwierige Überzeugungsarbeit bei den Stakeholdern aufgrund des neuartigen Ansatzes – Fehlende Erfahrungswerte und Vergleichsprojekte als Orientierung – Anfangsschwierigkeiten bei der Einführung und Etablierung neuer Prozesse und Abläufe – Hohe und nicht steuerbare Zahl an logistischen Alltagstätigkeiten wie Umzüge, Reinigungsarbeiten (Hebebühnen) sowie kleine Sanierungsarbeiten (Dach, Fenster, Terrassen) und den damit verbundenen (kurzfristigen) Logistik- und Koordinierungsaufwand
Investitionskosten	<p>Die öffentliche Hand als Initiatorin musste in die Vorleistung gehen. Das bedeutete Personalressourcen für die Projektleitung, die das Projekt auf die Beine stellte. Die Bauherrschaften mussten danach ihrerseits Personalstunden zur Verfügung stellen, meist auf oberster Ebene, damit das auszuhandelnde Konzept auch eine hohe Verbindlichkeit mit sich bringt. Diese Kosten fallen nicht ins Gewicht, aber die Bauherrschaften wie auch die öffentliche Hand müssen daran glauben, dass das Projekt «notwendig» ist. Wenn dieser Glaube fehlt, wird es schwierig.</p>

Betriebskosten	Die Kostenbeiträge wurden im Vorfeld des Projekts definiert: Beitrag Bauherrschaften grundsätzlich 0,5% der Baukosten Beitrag Bauherrschaft Fernwärme/-kälte höher, weil hoher Verursacher-Anteil Beitrag öffentliche Hand rund 40% der Totalkosten Sponsoringbeiträge bei Sachleistungen (Räume, Infrastruktur, etc.) «Spielmasse»: interne Stunden der öffentlichen Hand (Projektleitung, beteiligte Abteilungen/ Bereiche)
Finanzierung / Förderquellen	Das Baustellen-Logistikkonzept wurde von den verschiedenen Bauherrschaften der Bauvorhaben finanziert. Das Stadtparlament bewilligte die Umsetzung und Mitfinanzierung des Projekts.
Übertragbarkeit	Projekte dieser Art müssen stets an die jeweiligen Rahmenbedingungen und Anwendungsfälle angepasst werden; eine Übertragung auf andere Gemeinden und Bauvorhaben ist jedoch grundsätzlich möglich.
Erfahrungen / Erkenntnisse	<ul style="list-style-type: none"> – Kommunikation ist sehr wichtig für den Erfolg. – Mit dem Logistikkonzept konnten die planbaren Herausforderungen gemanagt werden bzw. wussten die Stakeholder, was zu tun ist. Dies ermöglichte es, die unplanbaren logistischen Herausforderungen mit überschaubarem Aufwand zu koordinieren.
Kontakt	Stadt Baden, Abteilung Bau
Weitere Informationen	Baustellen Innenstadt bauzone5400.ch Baden

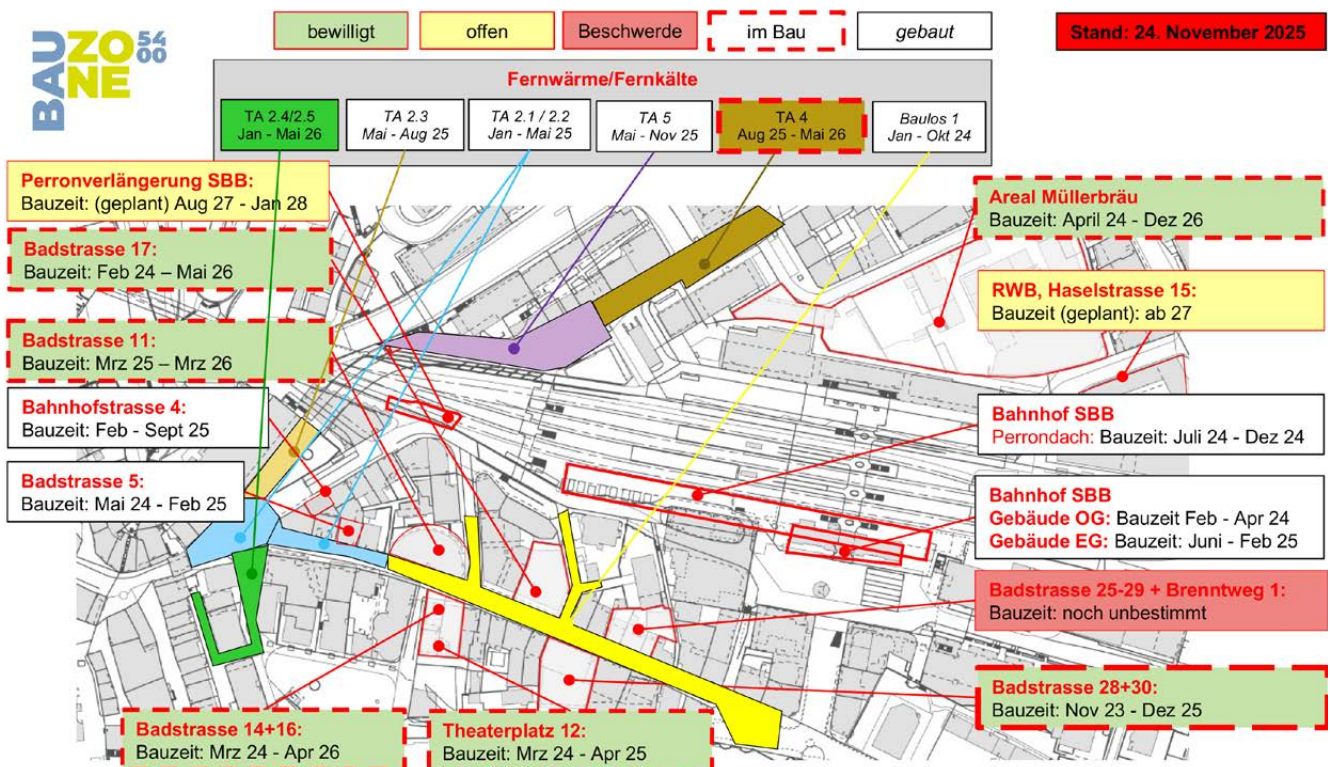


Abb. 9 Darstellung der Meilensteine im Projekt «Bauzone 5400» in der Stadt Baden (Quelle)

4 Laufende Pilotprojekte

Von einem wachsenden Bewusstsein in der komplexen Thematik Raumplanung und Wirtschaftsverkehr zeugen zahlreiche Pilot- und Forschungsprojekte, die am Laufen sind. In diesen werden einige der in Kapitel 3 aufgeführten Lösungsansätze in der Praxis getestet. Daraus werden die Planerinnen und Planer in den Kantonen, Regionen, Agglomerationen sowie Gemeinden und Städten weitere Erkenntnisse im Umgang mit dem Wirtschaftsverkehr gewinnen können. Nachfolgend eine kleine Auswahl von Pilotprojekten, gegliedert nach Lösungsansätzen:

Nutzung öffentlicher Parkplätze für Dienstleistungsverkehr

- [Stadt Luzern – Test Winkelriedstrasse](#): Mit einem einjährigen Test an der Winkelriedstrasse von Ende April 2025 bis Ende März 2026 will die Stadt Luzern prüfen, wie der stark genutzte Strassenraum sicherer ausgestaltet werden kann. Hierfür werden während des Tests rund 40 Parkverbots- und Parkfelder explizit für bestimmte Nutzungen wie den Be- und Entlad für den Lieferverkehr und das Parkieren für den Dienstleistungsverkehr angeboten.
- [Handwerkerparkkarte – Stadt Biel](#): Einjähriger Pilotversuch in Biel mit speziellen Parkfeldern für Handwerkerinnen und Handwerker seit Sommer 2025. Fahrzeuge mit einer gültigen Handwerkerparkkarte können auf diesen Parkfeldern während drei Stunden parkiert werden. Die Stadt Biel reagiert mit dem Pilotversuch auf die Bedürfnisse der Handwerksbetriebe angesichts der Reduktion des öffentlichen Parkraumangebots in der Innenstadt.
- [Pilotprojekt: Be- und Entladezonen für den Wirtschaftsverkehr](#): In Bern werden im Herbst 2025 während 90 Tagen an drei Standorten in der Stadt bestehende öffentliche Parkplätze als Be- und Entladezonen für den Wirtschaftsverkehr genutzt. Unter anderem soll damit der Suchverkehr für Be- und Entladeflächen und Parkieren reduziert werden. Der Pilotbetrieb und das dazugehörige Monitoring erfolgen in Zusammenarbeiten mit Akteur/-innen aus der Logistikbranche sowie dem lokalen Gewerbe. Nach der Auswertung der Pilotphase sollen mit diesen Skalierungsmöglichkeiten erörtert und gegebenenfalls umgesetzt werden.
- Ab 2027 wird Handwerkern und Handwerkerinnen in der Stadt Zürich durch den Erwerb einer Gewerbe-Parkkarte eine erweiterte und vereinfachte Parkierung erlaubt (auch auf überbreiten Trottoirs). Die neue Parkkartenverordnung wurde in einer Volksabstimmung im September 2025 angenommen und soll u. a. den Parkplatzsuchverkehr vermindern [Parkkarten für das Gewerbe | Stadt Zürich](#). Dagegen wurde im November 2025 das Referendum ergriffen [Volksreferendum gegen die Parkkartenverordnung zustande gekommen | Stadt Zürich](#).

Bevorzugung des Wirtschaftsverkehrs auf gewissen Strassen

[Start des Pilotversuchs zum Wirtschaftsverkehr](#): Einjähriger Pilotversuch in Bern mit Bevorzugung des Wirtschaftsverkehrs auf Monbijoubücke und beim Bahnhofplatz, von Mitte 2025 bis Mitte 2026.

Paketboxen bei Arealentwicklungen

Die zunehmende Urbanisierung der Schweiz verändert auch die Paketübergabe an Private und damit das Erfolgskonzept des Milchkastens. Insbesondere in grossen Überbauungen sieht die Post ein grosses Potential im Konzept von Paketboxen. Paketboxen sind digital gesteuerte Paketfachanlagen und ermöglichen die gesicherte Übergabe von Paketen in verschiedenen Grössen mit mehr (zeitlicher) Flexibilität in der Zustellung. Sie sind heute freiwillige Zusatzdienste zum gesetzlich vorgeschriebenen Milchkasten und unterscheiden sich je nach Herstellerin oder Hersteller. Zusammen mit allen Schweizer Herstellenden von Paketboxen definiert die Post aktuell gemeinsame, freiwillige Mindestanforderungen an solche Systeme, mit dem Ziel, den Mehrwert für alle Beteiligten zu erhöhen. Dabei werden nicht nur Standards für Paketboxen an der Haustüre entwickelt (Hausboxen), sondern auch für Boxen, die als Konsolidierungspunkt verschiedener Gebäude in einer Überbauung genützt werden können (Arealboxen). Dies wird zu neuen Möglichkeiten in der Brief- und Paketversorgung von grösseren Überbauungen führen.

Paketautomaten mit offenem Empfängerkreis

Die Schweizerische Post betreibt aktuell mit dem MP24 rund 300 Paketautomaten nur für ihre Empfängerkunden (geschlossene Automaten). Im Jahr 2024 hat sie ein Projekt gestartet, ihre Paketautomaten für andere Einlieferorganisationen (Mitbewerber in der Paketdistribution, Kuriere und lokales Gewerbe) zu öffnen. Das System steht zur Realisierung bereit, vier Städte konnten für einen Piloten gewonnen werden (Luzern, Aarau, Thun und Wil/SG). Allerdings zeigen sich Schwierigkeiten sowohl bei der Standortrealisierung als auch beim Interesse der anderen Einlieferorganisationen am Geschäftsmodell. Eine zentrale Schwierigkeit bei der Standortrealisierung sind die parallelen Nutzungsansprüche an die rare öffentliche Fläche; die Bedürfnisse des Wirtschaftsverkehrs geniessen dabei oft eine geringe Priorität. Das Projekt der Post ist sistiert, bis die offenen Fragen gelöst sind.

Umschlaganlagen: Erweiterte Standortevaluation KV-Terminal St. Gallen

Die SBB planen, als Teil des Konzepts Suisse Cargo Logistics (SCL)¹², auf dem Schweizer Schienennetz fünf zentrale Terminals für den kombinierten Verkehr (KV) zwischen Genf und dem Raum Ostschweiz zu erstellen. Ziel der SBB ist die Sicherung einer stabilen und langfristigen Verlagerung eines Teils des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene. Das BAV hat im Konzept «Güterverkehr auf der Schiene» (2017¹³) Gebiete mit zusätzlichem Kapazitätsbedarf für den KV-Umschlag definiert. Wo und wie viele Umschlagsplattformen im ausgewiesenen Raum entstehen sollen, soll auf Stufe der kantonalen Richtplanung präzisiert werden. Vor diesem Hintergrund lancieren die SBB Standort-Evaluationen für die KV-Terminals, um eine stufengerechte Abwägung der raumplanerischen Nutzungs- und Schutzinteressen sicherzustellen. Für den Raum Ostschweiz wurde dazu in enger Zusammenarbeit mit dem Amt für Raumentwicklung und Geoinformation des Kantons St. Gallen ein Prozess definiert. In einer ergebnisoffenen Untersuchung werden über ein iteratives Vorgehen mögliche Eignungsstandorte für KV-Terminals evaluiert. Es werden dabei sowohl Standorte untersucht, die sich für die Umsetzung des Konzepts SCL eignen, als auch solche, die ein Betriebskonzept ermöglichen, das auf mehreren kleineren Umschlaganlagen im Kanton basiert. Eine Herausforderung in der Interessenabwägung wird folglich im Vergleich und der Beurteilung der unterschiedlichen Nutzungsinteressen liegen.

Datengrundlagen erarbeiten

Die Agglomeration Basel hat zusammen mit der Handelskammer beider Basel (HKBB) eine trinationale Logistikflächenstrategie ausarbeiten lassen, bei der auch eine Bestandsanalyse durchgeführt wurde. Der Endbericht wird im Frühjahr 2026 publiziert. Die Stadt Luzern hat 2025 eine Studie zur Bedarfs- und Standortanalyse der Logistikflächen in Luzern lanciert. Die finalen Ergebnisse sollen im Juni 2026 vorliegen.

12 [Wie wird «Suisse Cargo Logistics» umgesetzt? | SBB](#)

13 [Konzept für den Gütertransport auf der Schiene – BAV](#)

Erfolgreiche öffentlich-private Partnerschaft in Gemeinde

Das Güterverkehrszentrum Embraport¹⁴ in Embrach wurde 1973 als Drehscheibe für den Import und Export von Waren errichtet. Ausschlaggebend für den Standort im Zürcher Unterland waren strategische Überlegungen: die Nähe zum Flughafen, die Lage am Güterbahnkorridor Basel-Bülach-Winterthur-Ostschweiz sowie die Tatsache, dass der grenznahe Standort von Deutschland her mit Lastwagen angefahren werden durfte, deren Gewicht die damals in der Schweiz dafür maximal zugelassenen 28 Tonnen um 10 Tonnen überschritt.

Aufgrund der strukturellen Veränderungen – unter anderem wurde der Bahnverkehr immer weniger – analysierte die Zürcher Freilager AG als Besitzerin und Betreiberin des Embraport 2017 die Kundenbedürfnisse und leitete daraus Zukunftsszenarien für das Areal sowie Anforderungen an einen modernen Logistikhub ab. Ausgehend von den Trends des Online-Handels und der Kurzfristigkeit der Lieferungen wurden das Erschliessungskonzept modifiziert und die bauliche Struktur verändert. Nicht mehr zukunftsfähige Lagerhallen wurden abgebrochen oder umgebaut. Hinzu kamen neue Distributionsimmobilien, in denen Waren insbesondere auch konfektioniert werden, sowie zu einem kleineren Teil auch Büros und eine Produktionsstätte, in der Kleinfahrzeuge für die Brief- und Paketlogistik hergestellt werden. Im Zuge der Revision ihrer Bau- und Zonenordnung hat die Gemeinde Embrach den nordwestlichen Arealbereich umgezont. Dort werden demnächst Wohnungen realisiert. Das Areal wird auch gezielt begrünt; diese Flächen werden 12 Prozent der Arealfläche von 160'000 Quadratmetern ausmachen und dienen der Hitzeminderung. Das Areal und die Gebäude werden mit einem Zertifikat nach dem Gold-Standard der Deutschen Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen ausgezeichnet.

Im Falle des Embraport konnten dank guter Zusammenarbeit zwischen der Zürcher Freilager AG und den Behörden die Pläne der Gemeinde für die bauliche Entwicklung mit den Perspektiven des Logistikstandorts synchronisiert werden. Auch fanden dadurch neue Nutzungen Platz, die der Allgemeinheit dienen: ein Polizeiposten, eine Fernwärmezentrale und künftig auch ein Schulhort. Die Transformation steht vor dem Abschluss.

14 [Home | Embraport](#)

5 Schlussfolgerungen

Die Integration der vielfältigen Anforderungen an den Wirtschaftsverkehr und von dessen Bedürfnissen in die Instrumente der Raumplanung ist eine grosse Herausforderung, das Spannungsfeld für Planer und Planerinnen auf allen föderalen Ebenen entsprechend komplex. Dies insbesondere auch, weil die Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen ein öffentliches Interesse ist, der damit verbundene Wirtschaftsverkehr jedoch meist von privaten Unternehmen wahrgenommen wird. Die Zusammenarbeit aller Akteurinnen und Akteure in dieser öffentlich-privaten Partnerschaft ist ein zentraler Erfolgsfaktor, der betont und gepflegt werden muss.

Das Bewusstsein für diese Themen ist am Wachsen, davon zeugen die zahlreichen Pilot- und Forschungsprojekte, von denen eine kleine Auswahl in dieser Praxishilfe dokumentiert ist. Diese Vorhaben werden für die Planerinnen und Planer auf allen föderalen Ebenen weitere Erkenntnisse liefern und allfällige Stolpersteine im Umgang mit den Herausforderungen des Wirtschaftsverkehrs aufdecken. Die neuen Erkenntnisse werden vom Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) gesammelt und in geeigneter Form zur Verfügung gestellt werden.

Anhang: Rechtliche Grundlagen und Publikationen zum Wirtschaftsverkehr

Rechtliche und behördenverbindliche Grundlagen im Bereich Raumplanung und Wirtschaftsverkehr bilden die folgenden Gesetze und Verordnungen sowie Sachpläne und Konzepte:

- [SR 700 – Bundesgesetz vom 22. Juni 1979 über die Raumplanung \(Raumplanungsgesetz, RPG\) | Fedlex](#)
- Planungs- und Baugesetze der Kantone, Bau- und Zonenordnungen der Gemeinden
- [BBl 2025 1103 – Bundesgesetz über den Transport von Gütern auf der Schiene, auf dem Wasser und mit Seilbahnen \(Gütertransportgesetz, GüTG\) | Fedlex](#)
- [Konzept für den Gütertransport auf der Schiene – BAV](#)
- [Perspektive BAHN 2050 – BAV](#)
- [SR 783.0 – Postgesetz vom 17. Dezember 2010 \(PG\) | Fedlex](#)
- [SR 741.21 – Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 \(SSV\) | Fedlex](#)
- [SR 741.11 – Verkehrsregelnverordnung vom 13. November 1962 \(VRV\) | Fedlex](#)
- [Mobilität und Raum 2050: Sachplan Verkehr, Teil Programm](#)
- [Sachplan Verkehr, Teil Unterirdischer Gütertransport \(SUG\) – BAV](#)
- [Programm Agglomerationsverkehr](#)

Publikationen zum Wirtschaftsverkehr:

- Grundlagenstudie und Faktenblatt zum [Wirtschaftsverkehr in urbanen Räumen \(UVEK/ARE, 2021\)](#)
- Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr [Programm Agglomerationsverkehr](#)
- [Raumkonzept Schweiz](#), aktualisiert (2026)
- Bericht einer schweizweiten Arbeitsgruppe mit Grundlageninformationen und praktischen Beispielen zur [urbanen Baulogistik](#) (2025)
- Das Forschungsprojekt «Flächen- und energieeffiziente Logistikstandorte (FELOG)» aus dem Jahr 2024 greift die zentralen Herausforderungen der heutigen Logistik – bestehend aus Flächen- und Energieverbrauch – auf und zeigt erfolgsversprechende Ansätze zur Reduktion dieser Verbräuche. In der Studie werden Best-Practice-Bespiele übersichtlich vorgestellt und Demonstrationsprojekte beschrieben.
- Die [BPUK-Studie](#) zum Thema «Schweizweite Potenzialanalyse – Logistikstandorte von überkantonaler Bedeutung» aus dem Jahr 2018 enthält Planungsgrundlagen, um die potenzielle Eignung von Flächen in Bauzonen und auf Bahnarealen für die Logistikknutzung zu beurteilen, die Flächen für Logistikstandorte in der Richtplanung zu sichern und die Planung von Logistikstandorten überkantonaler Bedeutung zwischen Kantonen zu koordinieren.
- Das Forschungsprojekt «Heute und künftige Bedeutung des leichten Nutzfahrzeugverkehrs (Lieferfahrzeuge)» (2022) befasst sich mit den Herausforderungen, die sich aus Sicht der öffentlichen Hand im Zusammenhang mit leichten Nutzfahrzeugen vor allem in Städten und Agglomerationen ergeben und gibt Antworten auf wesentliche Fragen.
- Weitere Handbücher befassen sich mit «Städtischen Handlungsfeldern in der urbanen Logistik» (2019) und der «Güterverkehrsplanung in städtischen Gebieten» (2013).
- Auch Forschungsprojekte aus den Nationalen Forschungsprogrammen «Energie-wende» (NFP 70) und «Steuerung des Energieverbrauchs» (NFP 71) befassen sich mit der Thematik.
- Forschungsprojekt «Be-/Entladen von Lieferfahrzeugen im öffentlichen Raum» im Auftrag des ASTRA (2026, noch nicht publiziert)