

Beraten.
Planen.
Steuern.



RAPP



städtisches Logistikkonzept - Agglo Freiburg - Abschluss-Dokumentation

Thomas Schmid

Simon Bohne

Freiburg, 31. Januar 2020

Rapp Trans AG

0. Initial-Studie

- 0.1 Ziel und Fokus
- 0.2 Arbeitspakete
- 0.3 Arbeitsgruppe / Projektteam

1. Diagnose

- 1.1 Grundlagen (Definitionen)
- 1.2 Infrastrukturen und Flächen
 - Industrie- und Gewerbebezonen
 - Logistikstandorte
 - Bahninfrastruktur und Anlagen
- 1.3 Entwicklungen und Trends
 - Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung
 - Verkehrsentwicklung, Aufkommen
 - Logistiktrends
- 1.4 Interviews
- 1.5 Herausforderungen und Handlungsbedarf

2. Strategie

- 2.1 SOWT-Analyse
- 2.2 Ziele
- 2.3 Stossrichtungen
- 2.4 Strategie-Haus

3. Massnahmen

- 3.1 Handlungsfelder in der urbanen Logistik
- 3.2 Vorgeschlagene Massnahmen
- 3.3 Massnahmenübersicht - Grobevaluation
- 3.4 Massnahmenblätter
- 3.5 Umsetzungsplan

0.1 Ziele und Fokus

Ziele

- Strategische Ausrichtung städtische Logistik und ausgearbeitete Massnahmen sind im Agglomerationsprogramm 4. Generation integriert.
- Diagnose, Strategie und Massnahmen liegen bis anfangs 2020 vor.

Fokus

- Schiene und Strasse
- Handel, Industrie und Logistik
- Arbeitszonen und Areale von Haushalten und Unternehmen
- 10 Mitgliedergemeinden Agglo Freiburg
- Wirtschaft und öffentliche Hand

0.2 Arbeitspakete



0.3 Arbeitsgruppe / Projektteam

Arbeitsgruppe

Prénom, nom	Organisation
Eliane Dévaud-Sciboz	Agglo Comité
Pierre-Olivier Nobs	Agglo Comité
Félicien Frossard	Agglo admin.
Olivier Caspar	Agglo admin.
Snezana Peiry	Agglo admin.
Stéphane Marchon	Etat de Fribourg, Service de la mobilité
Alain Lunghi	CARM, Commune de Corminboeuf
Jean-Charles Bossens	Ville de Fribourg, Service de la mobilité
Ivan Matic	Commune de Villars-sur-Glâne

Projektteam

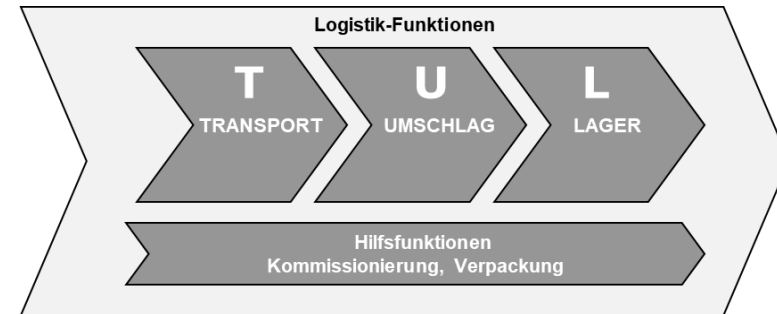
Prénom, nom	Organisation
Thomas Schmid	Rapp Trans AG, PL
Simon Bohne	Rapp Trans AG
Paolo Todesco	Rapp Trans AG
Philipp Hegi	Rapp Trans AG

Diagnose

1.1 Definition und Verständnis zu Logistik

Logistik umfasst Transport, Umschlag und Lagerung

Logistik umfasst die Funktionen Transport, Umschlag und Lagerung. Dies verdeutlicht, dass mindestens Infrastruktur, Prozesse und Fahrzeuge/Fahrten in Konzepten Berücksichtigung finden müssen.



Logistik

- *«Planung, Ausführung und Steuerung der Bewegung und der Bereitstellung von Personen und/oder Waren und der unterstützenden Tätigkeiten in Bezug auf diese Bewegung und Bereitstellung innerhalb eines zum Erreichen spezieller Ziele organisierten Systems»*
 EN 14943 (2005): Transportdienstleistungen – Logistik – Glossar, 3.575

Ziel in Logistiksystemen

- *«Das richtige Gut soll in der richtigen Menge, zur richtigen Zeit, am richtigen Ort, zu den richtigen Kosten zur Verfügung gestellt werden.»*
 Pfohl, Hans-Christian (2010), Logistiksysteme, Springer-Verlag

1.1 Definition Urbane Logistik

Wesen und Gestaltungsfeld zugleich



Urbane Logistik:

Sämtliche Massnahmen/Konzepte im städtischen und regionalen Güterverkehr, die zu einer Verbesserung der Effizienz und Umweltverträglichkeit des Güterverkehrs beitragen.

1.1 Letzte Meile

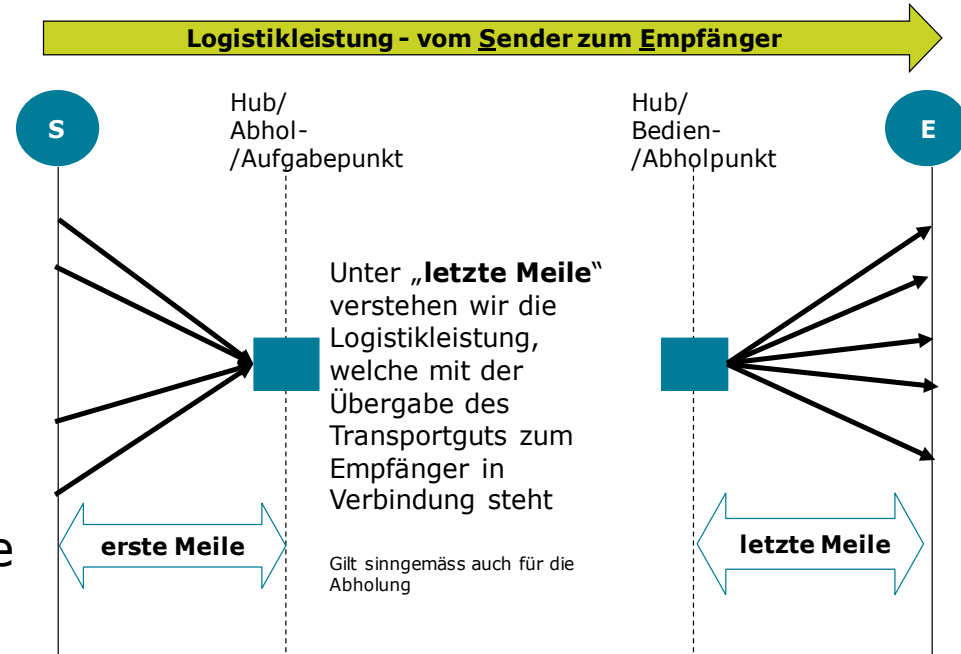
Erste und letzte Meile

Die **letzte Meile** ist der letzte Abschnitt der Lieferkette auf dem Weg zum Endkunden. Sie umfasst die Prozesse am letzten Hub, Transport und die Übergabe an den Empfänger.

Die **erste Meile** ist sinngemäss der erste Abschnitt der Lieferkette bis und mit dem ersten Hub.

Die Letzte/Erste-Meile-Logistik hat einen starken Bezug zur **urbanen Logistik**, da sie in den meisten Fällen mindestens einen Punkt (Sender oder Empfänger) im städtischen, urbanen Raum hat.

Durch den Einbezug eines Hubs besteht eine hohe Relevanz für die **Planung von Infrastrukturen** und die **Sicherung von Flächen** hierfür.



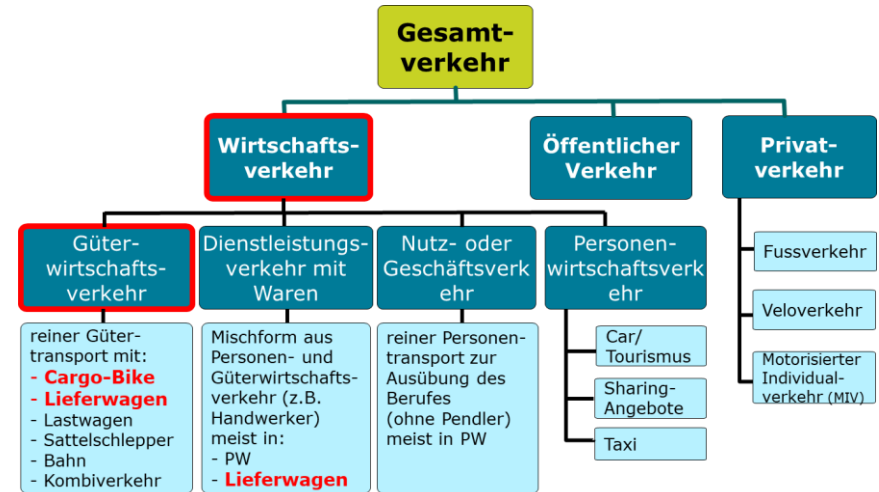
1.1 Güterverkehr

Güterverkehr als Teil des Gesamtverkehrs

Der Güterverkehr ist Teil des Wirtschaftsverkehrs

Unter Güterverkehr versteht man den reinen Gütertransport mit

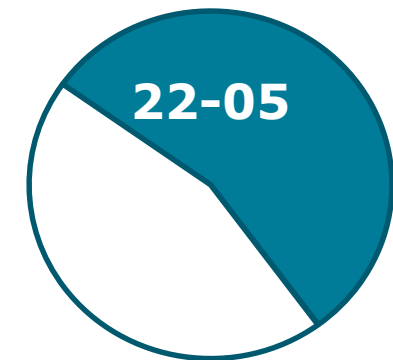
- Cargo-Bike
- Lieferwagen
- Lastwagen
- Sattelschlepper
- Bahn
- Kombiverkehr



Der Güterverkehr verfügt meist über keine eigene Verkehrsinfrastruktur

- Der Güterverkehr hat die selben Engpässe auf der Verkehrsinfrastruktur wie der Personenverkehr
- Die Zeiten der Verkehrsspitzen überlagern sich mit dem Personenverkehr

Nachfahrverbot



1.1 Logistikstandorte

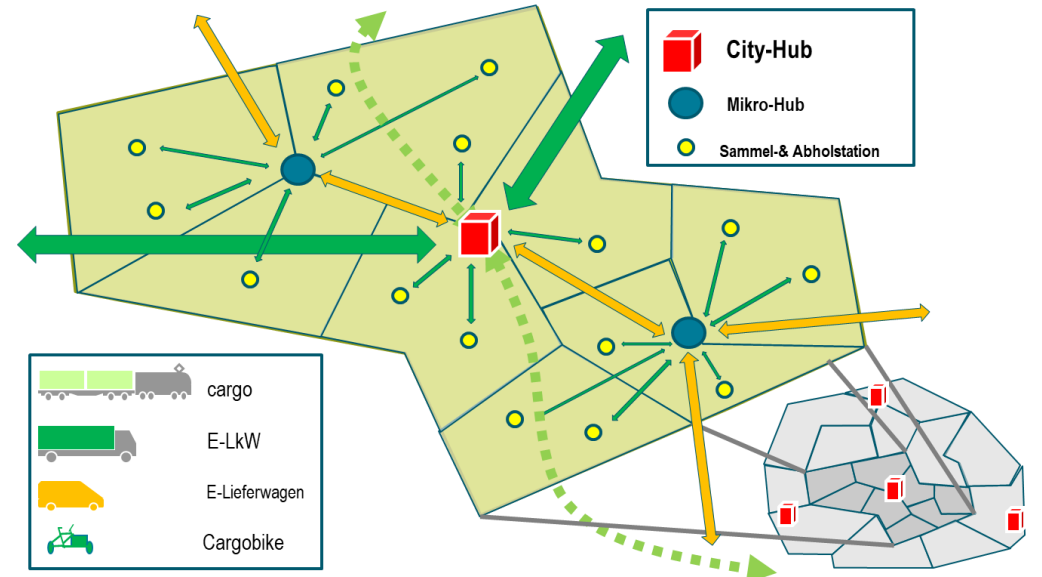
Logistikstandorte dienen zur Bündelung der Warenströme

Unterscheidung von Logistikstandorten nach Grösse und Erschliessung

- City-Hub
- Mikro-Hub
- Sammel- und Abholstation

Unterscheidung von Funktionen an Logistikstandorten

- Lagerung / Pufferung
- Kommissionierung
- Umschlag / Cross-Docking bei Hub-Standorten



Basis NFP1 – intelligente urbane Logistik (RAPP/Interface/IVT 2018)



1.1 Transporte im urbanen Gebiet

Konsumgutlogistik / Massengutlogistik

Konsumgutlogistik: Versorgung von Haushalten und Unternehmen

Kleinteilige und palletisierbare Stückgüter (>30kg) und Güter des Kurier-, Express- und Paketmarktes (KEP, <30kg)



Massengutlogistik: Abtransport von Aushub und Abfall im urbanen Raum

Sonst auch Transport von Kies, Schüttgütern (z.B. Getreide, Salz oder Zucker) – hohes Ladungsgewicht, geringer Wert

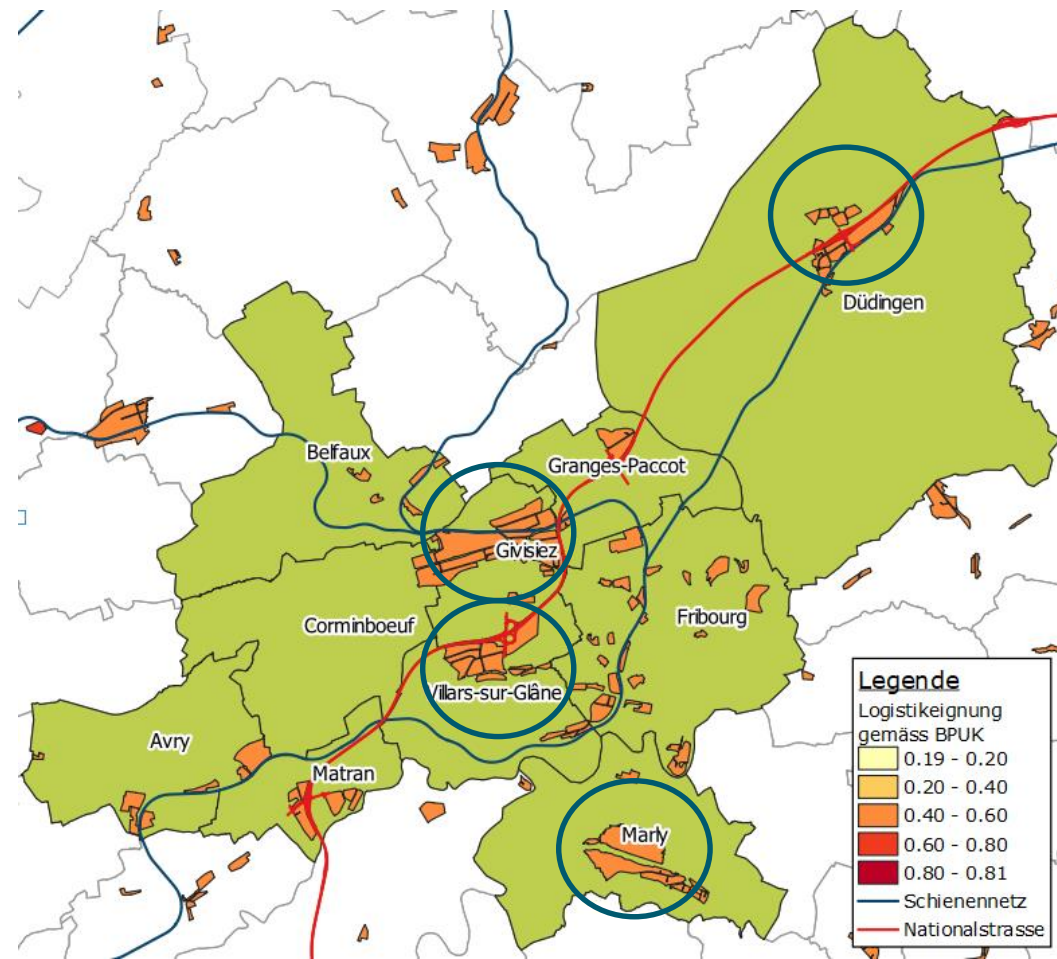


1.2 Industrie- und Gewerbebezonen

Logistikeignung gemäss BPUK

Gemäss BPUK-Studie 2018:

- 106 identifizierte Flächen
- Eignung: mittlere-gute Logistikeignung (0.5-0.64)
- 85% der Flächen bereits bebaut
- Givisiez, Villars-sur-Glâne, Marly und Düdingen weisen grosse zusammenhängenden Flächen auf

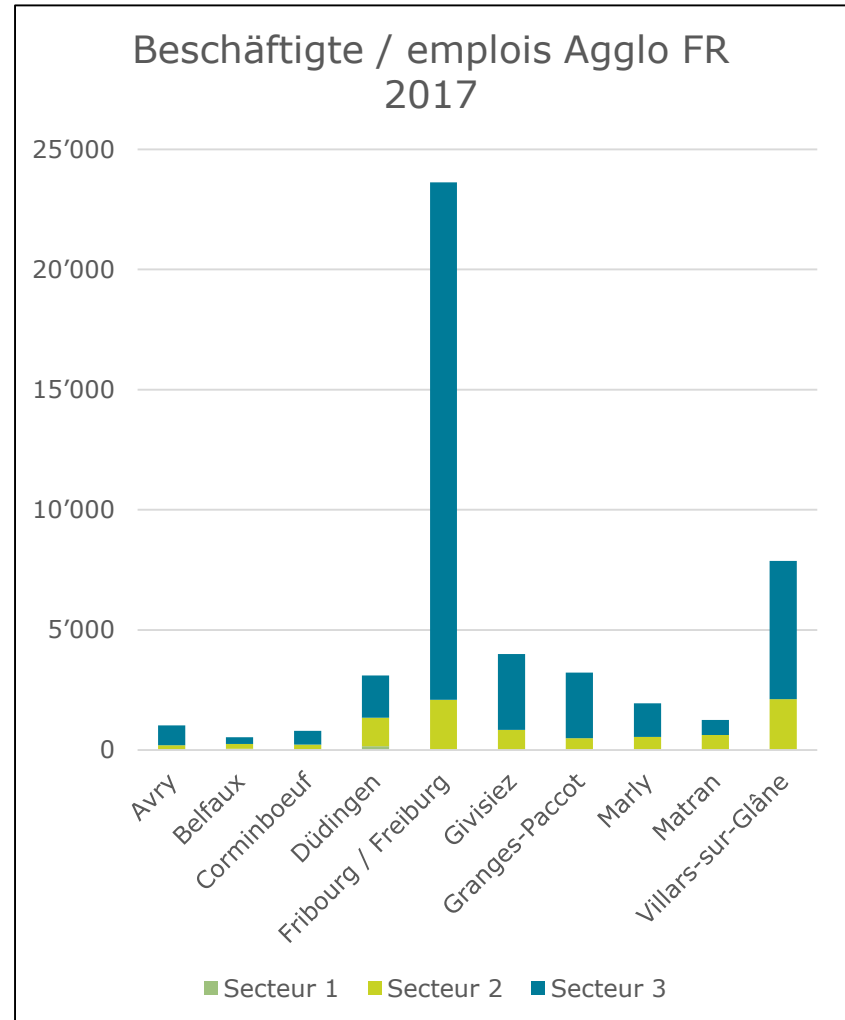
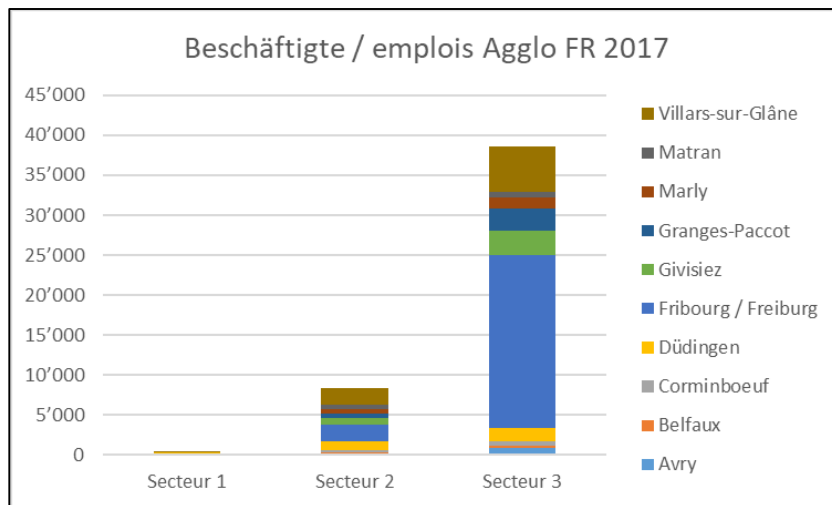


Quelle: BPUK-Studie, Logistikstandorte von überkantonaler Bedeutung, 2018

1.2 Industrie- und Gewerbebezonen

Arbeitsplätze

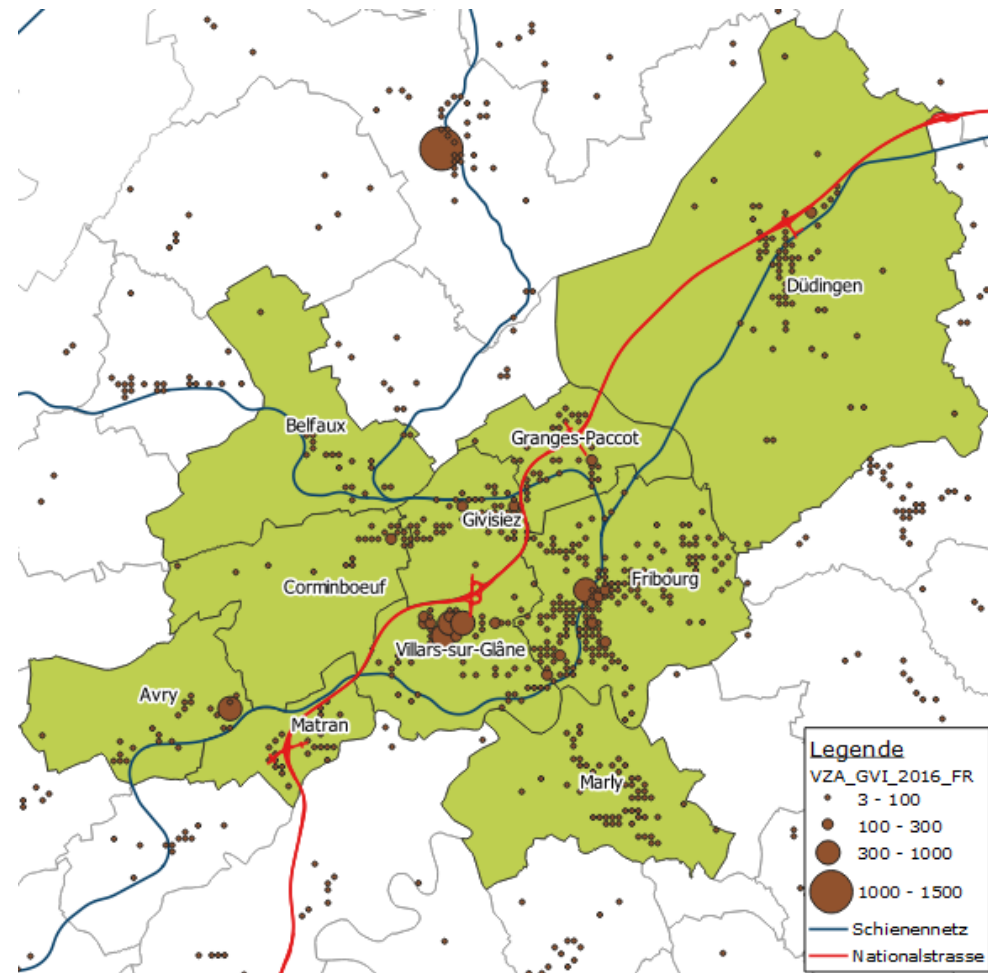
- Grosse Konzentration in Fribourg (etwa 50%)
- Alle andere Gemeinde <10'000
- Grosse Anteil III Sektor (ca. 80%)



1.2 Logistikstandorte

Güterverkehrsintensive Einrichtungen

- Die Agglo Freiburg verfügt über 12'000 Vollzeitäquivalente, welche den güterverkehrsintensiven Branchen zugeordnet werden können
- GVI Branchen (>3 VZÄ)
 - Land- und Forstwirtschaft
 - Bergbau und Gewinnung von Steinen/Erden
 - Herstellung von Waren
 - Abfallentsorgung
 - Baugewerbe/Bau
 - Handel
 - Verkehr und Lagerei
- Grosse GVI-Standorte sind
 - Villars-sur-Glând (ca. 1'200 VZÄ in 3 Standorten, Cremo, Einkaufszentrum Centre Fribourg Sud und andere Industrien)
 - Avry (ca. 370 VZÄ an 1 Standort, Einkaufszentrum Avry Centre, Aldi)
 - Fribourg (ca. 330 VZÄ an 1 Standort, Einkaufszentren Fribourg Centre, Manor)



1.2 Bahninfrastruktur und Anlagen

Konzept Güterverkehrs-Anlagen Schiene des Bundes

- Bezeichnung der Anlagen im Schienengüterverkehr
- Definition der Hauptfunktionen der Anlagen
- Definition des rechtlichen Rahmens und der Zuständigkeiten
- Idealtypische Layouts



Conception relative au transport ferroviaire de marchandises

Base de la Confédération en vue du perfectionnement des infrastructures du fret ferroviaire
Berne, 20 décembre 2017

	Bezeichnung	Hauptfunktion	Einzugsgebiet	Bahninfrastruktur ¹¹
Verladeanlagen	Anschlussgleis	Erschliessung eines Standorts	lokal	nein
	KV-Umschlagsanlage	Umschlag Schiene – Strasse / Schiene – Rhein	lokal - überregional	nein 
	Freiverlad	Umschlag Schiene – Strasse	lokal - regional	ja 
Bahnhöfe	Annahmehnhof	Annahme der Züge für Verladeanlagen	lokal	ja 
	Formationsbahnhof	Annahme und Formation der Züge für Verladeanlagen und Annahmehöfe	regional	ja 
	Rangierbahnhof	Annahme und Formation der Züge für Verladeanlagen, Annahme- und Formationsbahnhöfe	überregional	ja

Tabelle 1: Anlagekategorien für den Güterverkehr auf der Schiene





	Désignation	Fonction principale	Zone d'attraction	Infrastructure ferroviaire ¹¹
Installations de transbordement	Voie de raccordement	Desserte d'un emplacement	Locale	non
	ITTC	Transbordement rail – route / rail – Rhin	Locale - Suprarégionale	non 
	Débord	Transbordement rail – route	Locale - Régionale	oui 
Gares	Gare de réception	Réception des trains pour les installations de transbordement	Locale	oui 
	Gare de formation	Réception et formation des trains pour les installations de transbordement et les gares de réception	Régionale	oui 
	Gare de triage	Réception et formation des trains pour les installations de transbordement, les gares de réception et de formation	Suprarégionale	oui

Tableau 1 : catégories d'installations de transport de marchandises sur le rail

1.2 Bahninfrastruktur und Anlagen

Güterbahnhöfe und Verladeanlagen

Die Agglo Freiburg verfügt über folgende

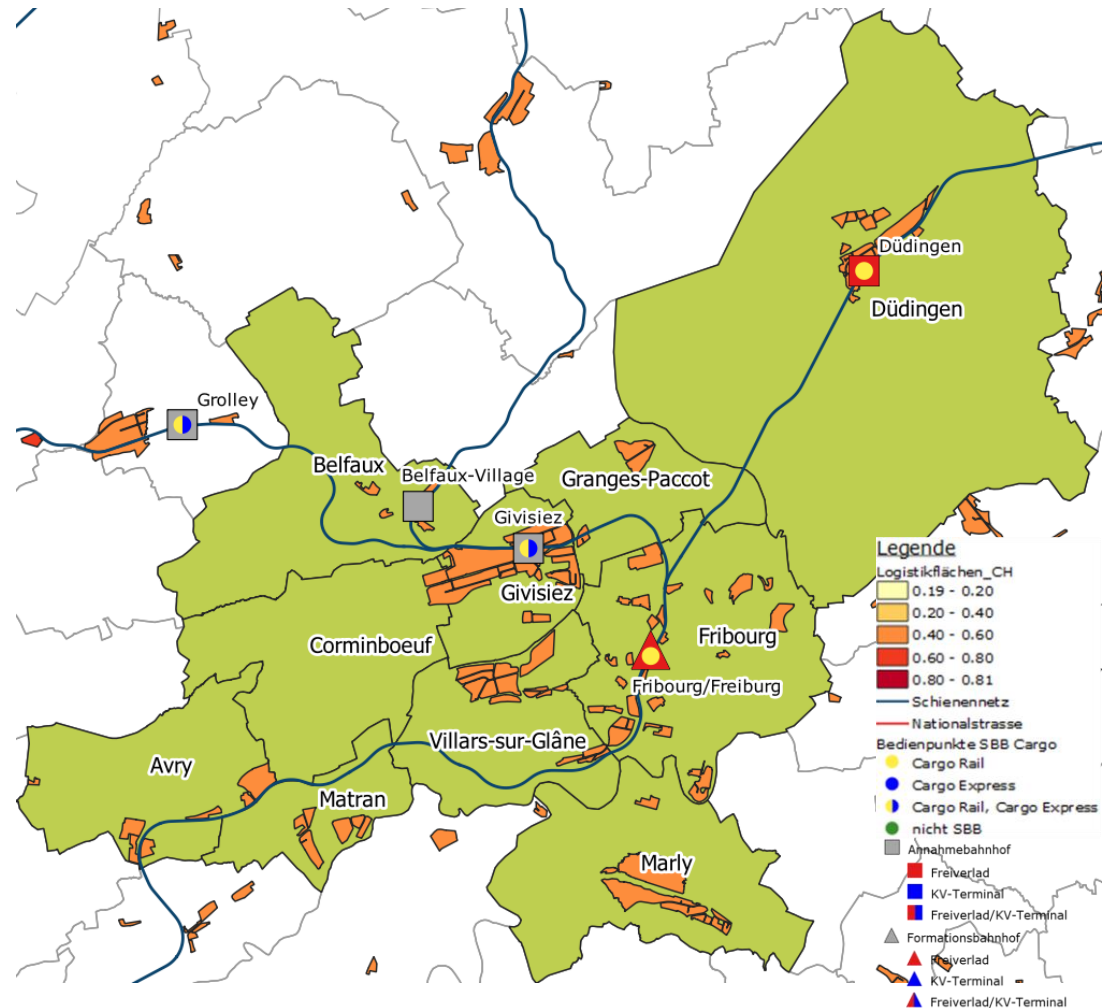
Güterbahnhöfe:

- ▲ • Formationsbahnhof: Fribourg
- • Annahmehäfen: Belfaux, Givisiez und Düdingen

Die Agglo Freiburg verfügt über folgende

Verladeanlagen:

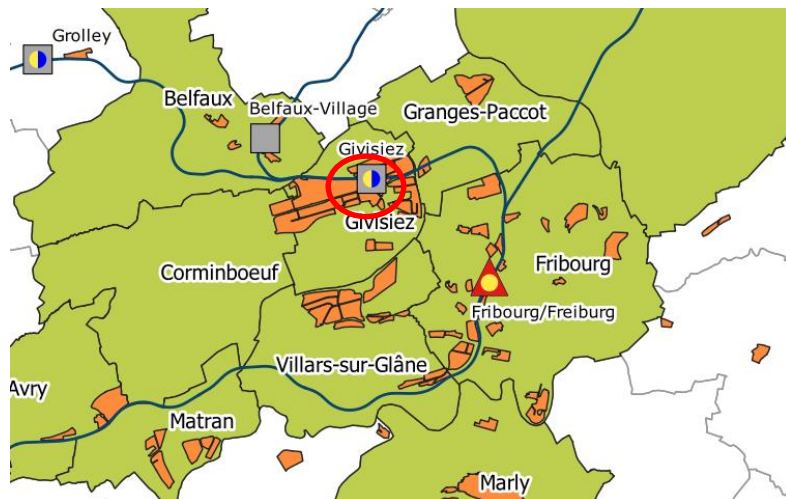
- • Freiverlad in Düdingen
- Ⓚ • Anschlussgleise sind nicht identifiziert



1.2 Bahninfrastruktur und Anlagen

Güterbahnhöfe und Verladeanlagen - Givisiez

Givisiez



Points forts

- Voie « CIG » préservée dans projet de nouvelle halte
- Voie de dépassement fret à Givisiez prévue dans PRODES EA 2035
- Capacité augmentée suite à la modernisation
- Zone d'activité au nord des voies (Logista, transgourmet, debrunner, allo boisson, kaufmann, feldschlössen) appelée à être requalifiée, l'exemple de l'hôtel logistique comme esquissé en séance pourrait s'appliquer

Points faibles

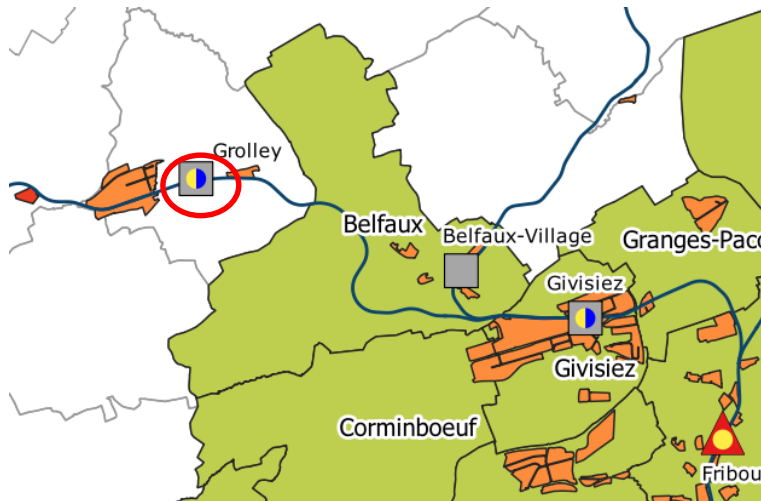
- Faible disponibilité des sillons fret en journée entre Fribourg et Givisiez
- Zone déjà bien urbanisée donc acceptation de la logistique difficile

Basis Mail von Marchon Stéphane, 22.11.2019

1.2 Bahninfrastruktur und Anlagen

Güterbahnhöfe und Verladeanlagen - Grolley

Grolley



Points forts

- Desserte existant avec plusieurs embranchés
- Terrains en zone à proximité
- Capacité augmentée suite au projet PRODES de voie de dépassement fret à Givisiez

Points faibles

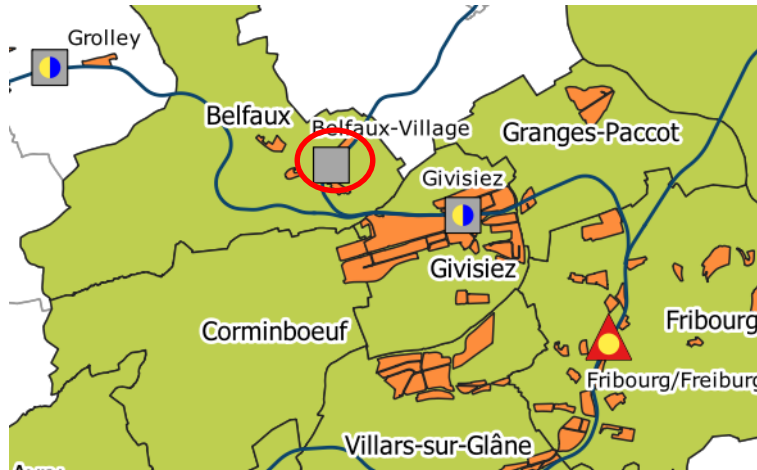
- Faible disponibilité des sillons fret en journée entre Fribourg et Givisiez
- Main-mise de la Confédération sur les terrains raccordés au rail (hormis Fenaco)
- Hors de l'agglo

Basis Mail von Marchon Stéphane, 22.11.2019

1.2 Bahninfrastruktur und Anlagen

Güterbahnhöfe und Verladeanlagen - Belfaux-Village

Belfaux-Village



Points forts

- Terrains en zone d'activité à proximité

Points faibles

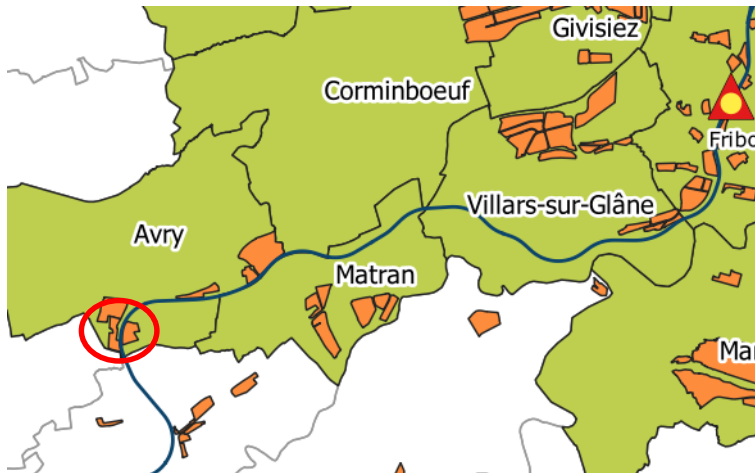
- Pas de desserte cargo à l'heure actuelle, mais figure dans le concept fret de la confédération
- Installation ferroviaires pas adaptée
- Secteur au trafic déjà très congestionné

Basis Mail von Marchon Stéphane, 22.11.2019

1.2 Bahninfrastruktur und Anlagen

Güterbahnhöfe und Verladeanlagen - Rosé

Rosé



Points forts

- Terrains en zone d'activité à proximité (réserve sur la possibilité de raccorder car différences de niveaux)

Points faibles

- Pas de desserte cargo à l'heure actuelle et ne figure pas dans le concept fret de la confédération
- Installation ferroviaires très séparée du trafic routier destinée uniquement à devenir un point d'appui pour le service des travaux des CFF

Basis Mail von Marchon Stéphane, 22.11.2019

1.2 Bahninfrastruktur und Anlagen

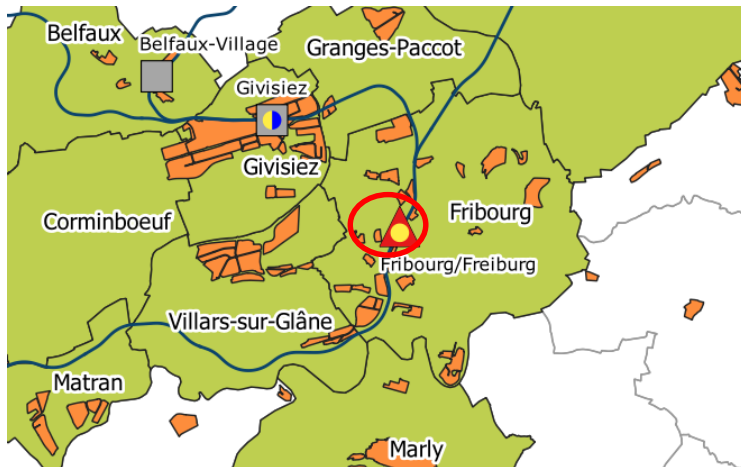
Güterbahnhöfe und Verladeanlagen - Fribourg

Fribourg



Points forts

- Au coeur de l'agglomération
- Surface importante appartenant aux CFF
- Desserte fret, actuellement sert plus de gare de triage et de formation pour la desserte de Givisiez et Grolley



Points faibles

- En concurrence avec le garage des compositions du trafic des voyageurs

Basis Mail von Marchon Stéphane, 22.11.2019

1.2 Bahninfrastruktur und Anlagen

Güterbahnhöfe und Verladeanlagen - Düdingen

Düdingen

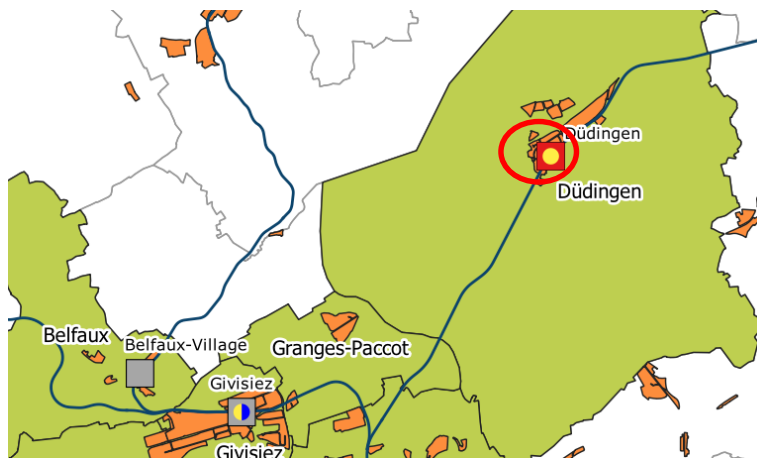


Points forts

- Desserte fret existante

Points faibles

- Peu d'espace, manoeuvre sur les voies principales



Basis Mail von Marchon Stéphane, 22.11.2019

1.2 Bahninfrastruktur und Anlagen

Güterbahnhöfe und Verladeanlagen - Schmitten

Schmitten

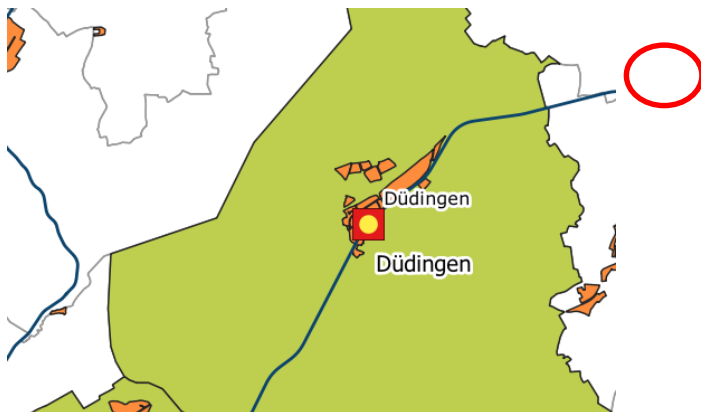


Points forts

- Pas de desserte cargo à l'heure actuelle, mais figure dans le concept fret de la confédération
- Espace suffisant et opportunité halle Schumacher

Points faibles

- Hors de l'agglo
- Utilisation de la voie 3 en concurrence avec la cadence à 15 minutes dans l'agglo (terminus Schmitten)



Basis Mail von Marchon Stéphane, 22.11.2019

1.2 Entwicklung Schienenverkehr

STEP 2035

Le programme de développement stratégique rail étape d'aménagement 2035 (PRODES EA 2035) prévoit, dans le périmètre de l'agglomération les développements d'offre suivants:

- Cadence à 15 minutes ferroviaire -> voie centrale à **Rosé**, augmentation des vitesses d'entrées sur la voie 3 à **Schmitten**
- Nouvelle halte à Agy -> construction d'une halte au droit du stade St-Léonard
- Suppression des trous de cadence entre Fribourg et Yverdon-les-Bains dus au trafic fret -> Voie de dépassement fret à **Givisiez**
- Et repris par la convention de prestations CFF/Confédération
- Nouvelle halte **Avry-Matran**
- Modernisation de la gare de **Givisiez**
- De plus le **projet de modernisation de la gare de Fribourg** supprime une partie des voies de garage situées au nord de la gare, dès lors la disponibilité des autres voies situées sur le faisceau au sud, et en principe dédiée au fret, est concurrencée par le garage des rames du trafic des voyageurs. Les conséquences exactes ne sont pas connues.
- Le PDCant contient une fiche de projet prévoyant la création de **centres logistique fret dans la région de la Broye** (déjà dans PRODES EA 2035) et à futur dans **la région Romont Est**.

Basis Mail von Marchon Stéphane, 22.11.2019

1.3 Entwicklungen und Trends

Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung AGGLO FR

Einwohner

2015: ca. 83'000

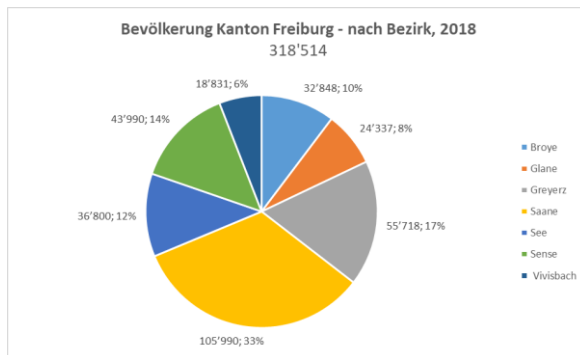
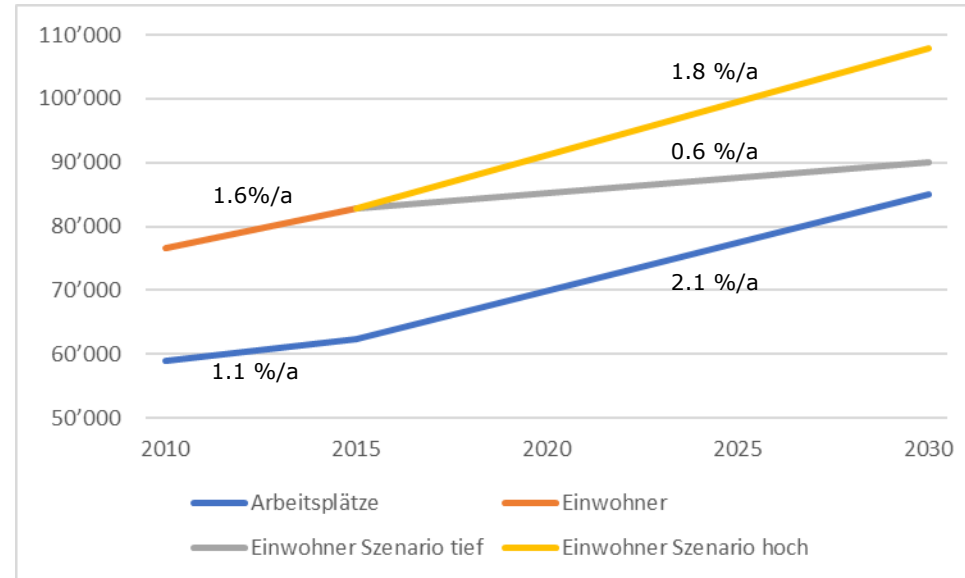
2030 (tief): ca. 90'000

2030 (hoch): ca. 108'000

Arbeitsplätze

2016: ca. 63'000 Beschäftigte

2030: ca. 85'000 Beschäftigte

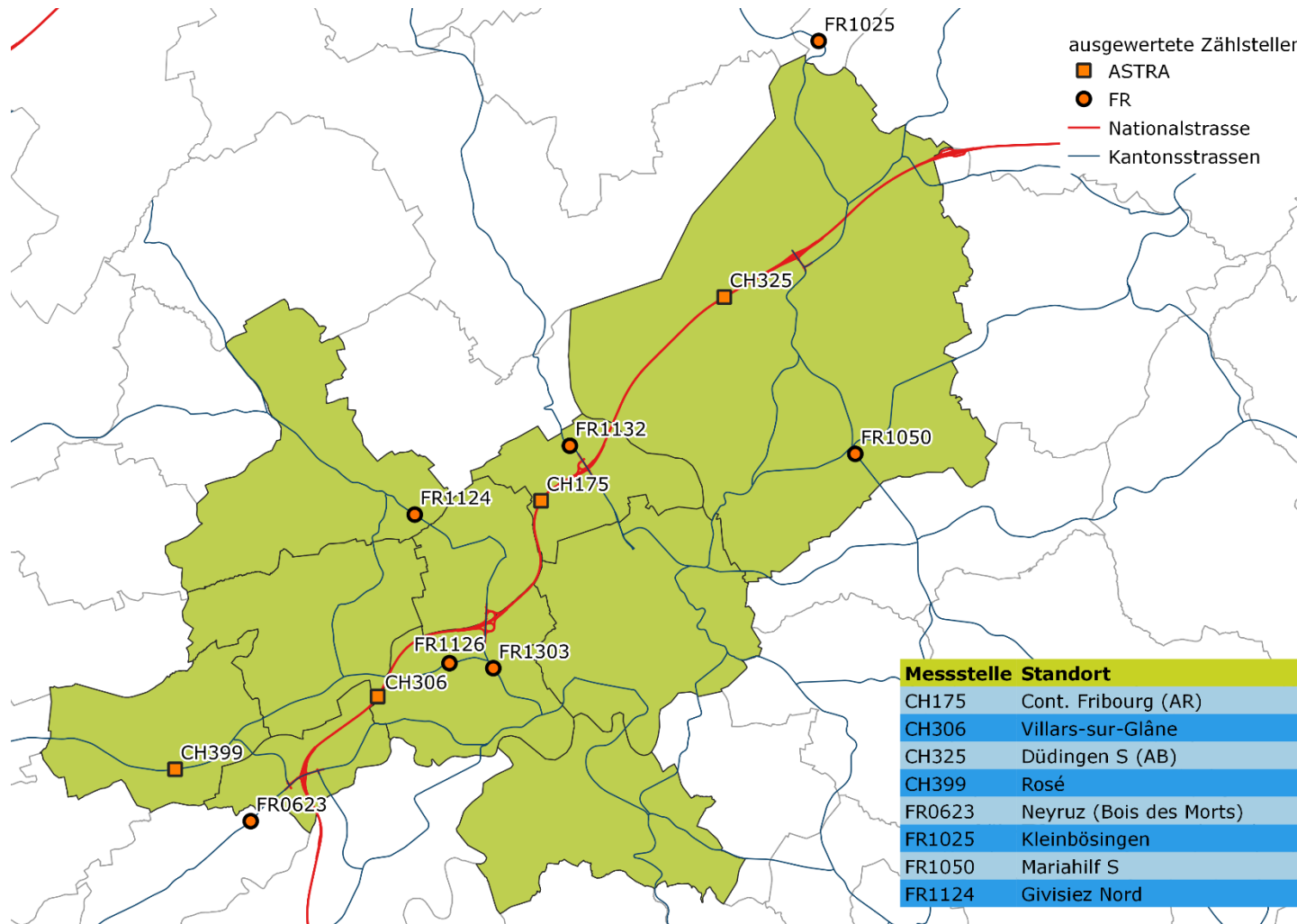


Bis 2030 wachsen Arbeitsplätze stärker als Einwohner.

Agglo FR umfasst ca. 26% der Bevölkerung des Kantons FR

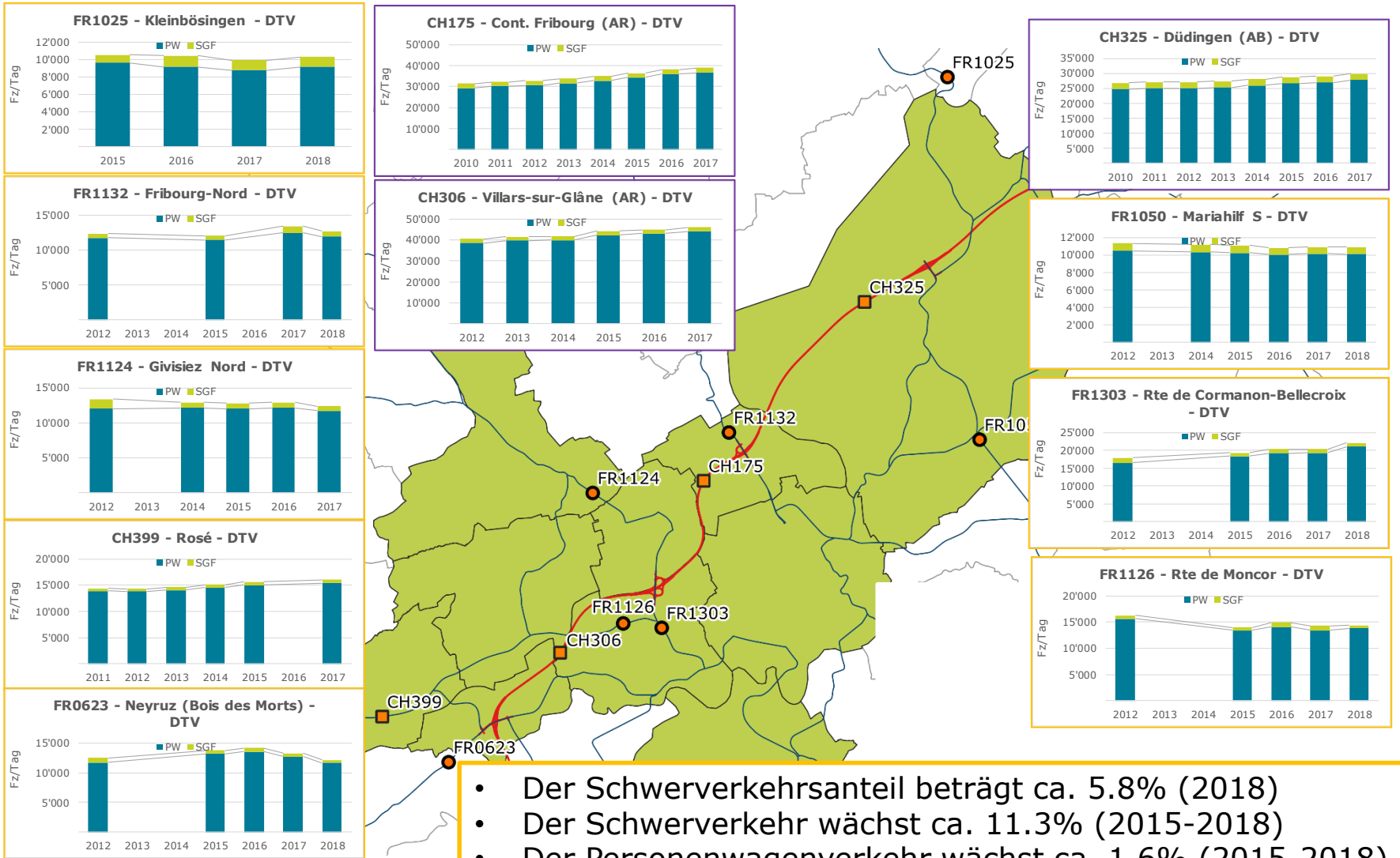
1.3 Entwicklungen und Trends

Verkehrsentwicklung Personenwagen und Schwerverkehr



1.3 Entwicklungen und Trends

Verkehrsentwicklung Personenwagen und Schwerverkehr



- Der Schwerververkehrsanteil beträgt ca. 5.8% (2018)
- Der Schwerverkehr wächst ca. 11.3% (2015-2018)
- Der Personenwagenverkehr wächst ca. 1.6% (2015-2018)

1.3 Entwicklungen und Trends

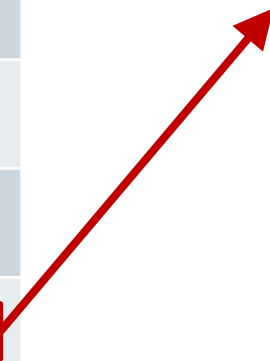
Aufkommen Güterverkehr – erste Abschätzung

- Abschätzung des Güterverkehrsaufkommens basierend auf Einwohnern und Beschäftigten
- Kennwert übernommen von Agglomeration Luzern, zur Hochrechnung des Aufkommens für Agglo Fribourg

→ Ca. **6 Mio. t/Jahr Güterverkehrsaufkommen** in Agglo Fribourg


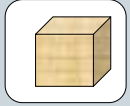
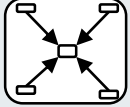

Kennwert	Berechnung Agglo Luzern
Aufkommen total	17'457'000 t/a
Einwohner	255'902 EW
Beschäftigte	159'254 BE
Aufkommen je EW+BE	42 t/a je EW+BE

Kennwert	Ableitung Agglo Fribourg
Aufkommen je EW+BE	42 t/a je EW+BE
Einwohner	82'848 EW
Beschäftigte	63'712 BE
Aufkommen total	6'155'520 t/a



1.3 Entwicklungen und Trends

Logistiktrends

Logistiktrends		Auswirkungen in der urbanen Logistik
Digitalisierung und Automatisierung		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Einbezug und Information der Kunden (z.B. Track&Trace, online-Shopping, Wahl der Zustelloptionen) ▪ Einsatz automatisierter Fahrzeuge (z.B. automatisierte Flurfahrzeuge, Zustellroboter oder Drohnen) ▪ Beschleunigung der Prozesse
Güterstruktureffekt		<ul style="list-style-type: none"> ▪ bedarfsgerechte Logistik (Just in time) ▪ verringerte Lager vermehrt Kleinmengen-Lieferungen, höhere Lieferintensität ▪ stärkere Belastung der Verkehrsinfrastruktur
Bündelung und Netzwerke		<ul style="list-style-type: none"> ▪ steigender Druck zur Grösse (Economies of scale) und Ausbau der Kapazitäten ▪ steigender Konzentrationsprozess ▪ Aufgabe von kleineren Standorten -> Umnutzung resp. Entwicklung bestehender Areale
Verdichtung / Erhöhung Nutzungsintensität		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Steigender Druck auf die 3. Dimension (tiefe/höhe), auf Automatisierung ▪ erhöhte nachbarschaftliche Nutzungskonflikte ▪ Steigender Druck nach innovativen Lösungen
Zunahme E-commerce, Distanzhandel		<ul style="list-style-type: none"> ▪ vermehrt Kleinmengen-Lieferungen, höhere Lieferintensität, Explosion der Zustellpunkte ▪ Bedarf nach alternativen „diskriminierungsfreien“ Abholstellen (Pick-Points) ▪ stärkere Belastung der Verkehrsinfrastruktur
Konzentration der Standorte und Bedienpunkte		<ul style="list-style-type: none"> ▪ steigender Druck zur Grösse (Economies of scale) und Ausbau der Kapazitäten ▪ Aufgabe von kleineren Standorten -> Umnutzung resp. Entwicklung bestehender Areale ▪ Bedarf nach grossen Flächen steigt
Logistics sprawl, Verdrängung Logistikanlagen aus der Stadt		<ul style="list-style-type: none"> ▪ erhöhter Bedarf nach Flächen in Ballungsraumnähe ▪ steigender Konzentrationsprozess und evt. Expansionsabsichten bestehender Akteure ▪ Anforderungen an raumplanerische Flächensicherung für Logistik steigen

1.3 Entwicklungen und Trends

vitale Ideen: Postulate 9 und 15

Postulat Nr. 9:

Ausarbeitung einer städtischen Logistikpolitik für die *Freiburger Agglomeration*

- Untersuchung der Notwendigkeit einer Logistikpolitik
- Ggf. Definition einer Logistikpolitik für die Agglomeration



Postulat Nr. 15:

Einführung eines Hauslieferdienstes in der *Freiburger Agglomeration*

- Einrichtung eines Dienstes ähnlich Cabamobil
- Ausweitung Cabamobil auf weitere Agglomerationsgemeinden



1.4 Interviews mit Akteuren

Fragebogen beantwortet durch:

- ASTAG Sektion Freiburg
- TCS
- ATE/VCS
- Transports publics fribourgeois (TPF)
- Leatech
- Alloboissons
- Michelin
- Fribourg-Centre

Fragekatalog:

1. Entwicklungen urbane Logistik
2. Stärken heutige urbane Logistik
3. Schwächen heutige urbane Logistik
4. Zu behandelnde Probleme/Konflikte
5. Chancen infolge Umfeldentwicklung
6. Risiken infolge Umfeldentwicklung
7. Ideen zu Zielen/Stossrichtungen
8. Erwartungen

1.4 Schwächen / Probleme / Konflikte

Zusammenfassung – Ergebnisse aus Interviews



Gesättigte
Verkehrsinfrastruktur



Konflikte zwischen Wohn-
und Arbeitsnutzung



Tiefe Auslastungen der
Fahrzeuge



Nicht konkurrenzfähige
Schiene Angebot/Infra



Fehlende oder belegte
Umschlagplätze



Umweltbelastung
(Lärm, CO2)

Ungenügender Einbezug
/Koordination der Akteure

1.4 Chancen und Risiken

Zusammenfassung – Ergebnisse aus Interviews

Chancen

- Neue und fortschrittliche Technologien (Digitalisierung, Antriebe, Automatisierung)
- Eröffnung Personenbahnhof in Givisiez
- Umfahrung zwischen Marly und Matran
- Neue Geschäftsmodelle - Geschäftsentwicklung

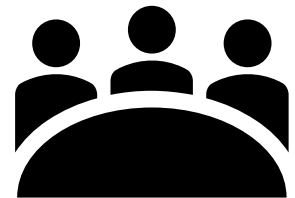
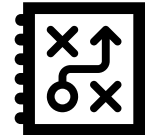
Risiken

- Verdrängung Güterverkehr durch Personenverkehr
- Steigerung Verkehrsaufkommen durch Online Shopping – Atomisierung der Sendungen
- Sehr hohe Kundenerwartungen, Zeitsendungen und Just in Time führt zu geringerer Auslastung
- Umnutzung von Arbeitszonen für Wohnen führt zu Verdrängungsdruck
- Die wichtigsten Logistiker verlassen den Ballungsraum in Richtung geeigneterer Gebiete
- Zugang zur Stadt wird erschwert

1.4 Erwartungen an Agglo Freiburg

Zusammenfassung – Ergebnisse aus Interviews

- Sicherstellung einer konsistenten Gesamtplanung
- Bereitstellung von Informationen über die lokalen Bedingungen / den lokalen Zugang für die Carrier
- Keine zusätzliche Barrieren für Unternehmen zu schaffen
- zentraler Gesprächspartner, der alle an einen Tisch bringen und eine koordinierende Rolle spielen kann
- Sensibilisierung für die Herausforderungen in diesem Bereich
- Unterirdische Anordnung von Be- und Entladestellen verlangen



1.5 Herausforderung

Ergebnisse Interview – Nennungen Herausforderungen

Bereich	Herausforderungen aus Fragebogen	#
Wirtschaft	Sicherung einer effizienten Ver- und Entsorgung und Standortattraktivität für Unternehmen bei steigender Auslastung der Verkehrsinfrastruktur	4
	Sicherung einer effizienten Ver- und Entsorgung und Standortattraktivität für Haushalte bei steigender Auslastung Verkehrsinfrastruktur	4
Raumplanung / Siedlung	Nutzungskonflikte Logistik mit Konkurrenznutzungen (Dienstleistungen, Wohnen, etc.)	4
Verkehr/ Infra- struktur	Sicherstellung Erreichbarkeit von Unternehmen und Haushalten für den Güterverkehr (hohe Verkehrsqualität Strasse und Schiene)	4
	Umgang mit steigendem Bedarf an Be- und Entlademöglichkeiten bei Lieferpunkten ohne eigene Umschlageneinrichtungen (infolge erhöhtem Fahrtaufkommen)	4
	Umgang mit steigendem Güterverkehrsaufkommen (insbesondere Detailhandel, Baustoffe, Abfälle) infolge Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung bei beschränkten Kapazitäten	3
	Maximale Nutzung der Potentiale der Digitalisierung und weiterer innovativer Technologien	3
Umwelt	Reduktion Lärmemissionen des Güterverkehrs (Strasse, Schiene)	3
Verkehr/ Infra- struktur	Umgang mit hohem Anteil/wachsendem Durchgangsverkehr (Schiene und Strasse)	2
	Steigerung der Effizienz des Güterverkehrs (Auslastung Last- und Lieferwagen, Schienenbedienung, Umschlaganlagen, etc.) bei abnehmenden Sendungsgrössen	2
Organisation	Koordination der Agglo Strategie bzw. Massnahmen mit urbanen Gemeinden (Flächensicherung, City Logistik Konzepte, etc.)	2
Grundlagen	Ungenügende Datengrundlagen zum Güterverkehr auf kantonaler/regionaler und lokaler Ebene	2

Strategie

2.1 Urbane Logistik – SWOT-Analyse

<i>Umfeldentwicklung Agglo Freiburg</i> <i>Urbane Logistik Agglo Freiburg</i>			Chancen						Risiken					
			Digitalisierung	Neue Antriebe / Treibstoffe	Automatisierung	Eröffnung Bahnhof Givisiez	Umfahrungsstrasse zwischen Marly-Matran	Neue Geschäftsmodelle	Verdrängung GV durch Personenverkehr	Atomisierung Sendungsstruktur	Sehr hohe Kundenerwartungen (JIT)	Umnutzung von I+G-Zonen in Wohnen	Logistics sprawl	Erschwerter Zugang
			o1	o2	o3	o4	o5	o6	t1	t2	t3	t4	t5	t6
Stärken	Funktionierende Versorgung von Zentrum	s1	Auf Stärken aufbauen und Chancen nutzen						Auf Stärken aufbauen und Risiken minimieren					
	Verfügbarkeit von verschiedenen LDL / Lieferservices	s2												
	Optimierung der Transporte durch LDL	s3	Stossrichtungen / Handlungsfelder											
	Verfügbarkeit von Depot bei Kaufhäusern	s4												
	Genügend LkW-Ladeflächen bei Freiburg-Centre	s5												
	Kombination von Anlieferung mit Retouren/Abfall	s6												
Schwächen	Nicht konkurrenzfähige Schiene Angebot/Infra	w1	Schwächen beheben um Chancen zu nutzen						Schwächen beheben und Risiken minimieren					
	Fehlende oder belegte Umschlagplätze	w2												
	Tiefe Auslastungen der Fahrzeuge	w3												
	Umweltbelastung (Lärm, CO2)	w4												
	Ungenügender Einbezug/Koordination Akteure	w5												
	Konflikte zwischen Wohn- und Arbeitsnutzung	w6												
	Ungenügende Datengrundlagen	w7												
	Fehlende Positivplanung für Logistik	w8												

2.2 Ziele urbane Logistik Agglo Freiburg

zu integrieren in bisheriges Agglo-Programm

Hauptziel (Z3.5)

Die Agglo Freiburg verfügt über gute Rahmenbedingungen für eine effiziente, raumsparende, umweltschonende, sichere und finanzierbare Ver- und Entsorgung von Unternehmen und Haushalten mit Gütern.

Teilziele

1. Sicherstellung einer **effizienten** Ver- und Entsorgung mit Gütern
2. Sicherstellung einer **raumsparenden** Ver- und Entsorgung mit Gütern
3. Sicherstellung einer **umweltschonenden** Ver- und Entsorgung mit Gütern
4. Sicherstellung einer **sicheren** Ver- und Entsorgung mit Gütern
5. Sicherstellung einer **finanzierbaren** Ver- und Entsorgung mit Gütern



2.3 Urbane Logistik – Stossrichtungen

			Chancen						Risiken													
			01	02	03	04	05	06	t1	t2	t3	t4	t5	t6								
			Digitalisierung	Neue Antriebe / Treibstoffe	Automatisierung	Eröffnung Bahnhof Givisiez	Umfahrungsstrasse zwischen Marly-Matran	Neue Geschäftsmodelle	Verdrängung GV durch Personenverkehr	Atomisierung Sendungsstruktur	Sehr hohe Kundenerwartungen (JIT)	Umnutzung von I+G-Zonen mit Wohnen	Logistics sprawl	Erschwerter Zugang								
A Sicherung Flächen für urbane Logistik B Nutzung Potentiale neuer Technologien C Verbesserung Kooperation und Grundlagen D Prüfung Optimierungen Cargo-Bahn E Schaffung Kombinationslösungen von Sammel- und Abholstationen			Stärken Funktionierende Versorgung von Zentrum Verfügbarkeit von verschiedenen LDL / Lieferservices Optimierung der Transporte durch LDL Verfügbarkeit von Depot bei Kaufhäusern Genügend LkW-Ladeflächen bei Freiburg-Centre Kombination von Anlieferung mit Retouren/Abfall			s1	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>Auf Stärken aufbauen und Chancen nutzen</p> <p>B</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>Auf Stärken aufbauen und Risiken minimieren</p> <p>E</p> </div> </div>						s2	s3	s4	s5	s6					
Schwächen Nicht konkurrenzfähige Schiene Angebot/Infra Fehlende oder belegte Umschlagplätze Tiefe Auslastungen der Fahrzeuge Umweltbelastung (Lärm, CO2) Ungenügender Einbezug/Koordination Akteure Konflikte zwischen Wohn- und Arbeitsnutzung Ungenügende Datengrundlagen Fehlende Positivplanung für Logistik						w1							<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>Schwächen beheben um Chancen zu nutzen</p> <p>C</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>Schwächen beheben und Risiken minimieren</p> <p>E</p> </div> </div>						w2	w3	w4	w5

2.4 Strategiehaus

- Ziele

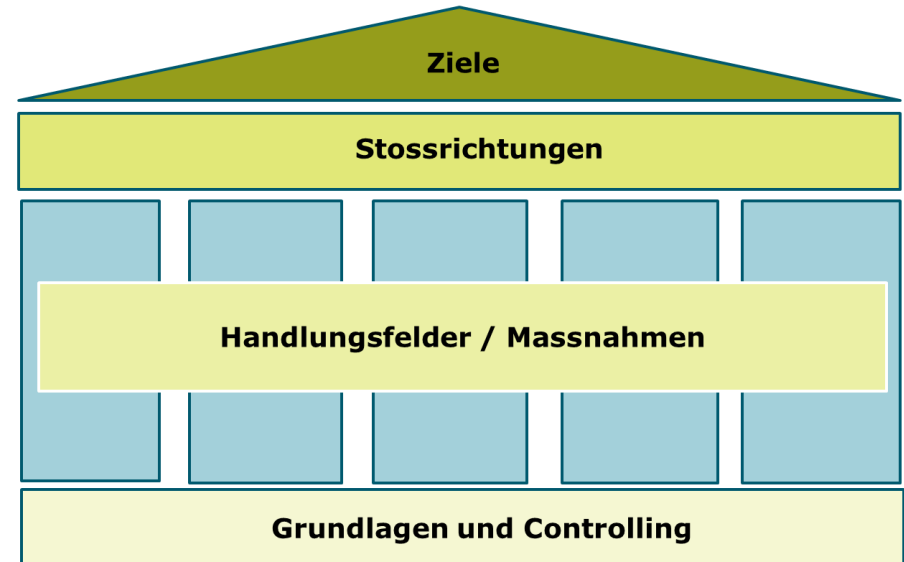
Die Agglo Freiburg verfügt über gute Rahmenbedingungen für eine effiziente, raumsparende, umweltschonende, sichere und finanzierbare Ver- und Entsorgung von Unternehmen und Haushalten mit Gütern.

- Stossrichtungen

- A** Sicherung Flächen für urbane Logistik
- B** Nutzung Potentiale neuer Technologien
- C** Verbesserung Kooperation und Grundlagen
- D** Prüfung Optimierungen Cargo-Bahn
- E** Schaffung Kombinationslösungen von Sammel- und Abholstationen

- Handlungsfelder











Raumplanung, Kooperationen/ Partnerschaften, Infrastrukturplanung, Regulation, Grundlagen/Monitoring



Massnahmen

3.1 Handlungsfelder in der urbanen Logistik











Einflusspotenzial je Handlungsfeld

Nr.	Handlungsfeld	Einflusspotenzial		
		vollumfänglich	umfassend	nachgeordnet
	1 Konzepte/Strategien	■		
	2 Regulierung		■	■
	3 Raumplanung		■	■
	4 Infrastrukturplanung		■	■
	5 Infrastrukturbetrieb/Steuerung		■	■
	6 Finanzierung			■
	7 Kooperation/Partnerschaften		■	■
	8 Förderung/Anreize		■	■
	9 Ausbildung/Schulung			■
	10 Grundlagen/Monitoring/Controlling	■		

Rapp Trans, Städtekonferenz Mobilität, 2019

3.1 Handlungsfelder in der urbanen Logistik

Priorisierung Agglo Freiburg

Nr.	Handlungsfeld	Einflusspotenzial		
		vollumfänglich	umfassend	nachgeordnet
	1 Konzepte/Strategien	1		
	2 Regulierung			
	3 Raumplanung		2	
	4 Infrastrukturplanung			
	5 Infrastrukturbetrieb/Steuerung			
	6 Finanzierung			
	7 Kooperation/Partnerschaften		3	
	8 Förderung/Anreize			
	9 Ausbildung/Schulung			
	10 Grundlagen/Monitoring/Controlling	2		

3.2 Massnahmen

Ausgearbeitete Massnahmen

Innerhalb der Stossrichtungen A-E wurden auf Basis einer Grobevaluation 5 Massnahmen zusammengestellt, die einen hohen Zielbeitrag zu den Zielen liefern. Die Massnahmen wurde im Anschluss in kurzen Massnahmenblättern zusammengefasst.








- 1 Standort- und Anlagenkonzept urbane Logistik auf Basis Belegungserhebung
- 2 Entwicklung Anreizprogramm für Nutzung der Potenziale neuer Technologien
- 3 Institutionalisierung und Durchführung Dialog-Runden öffentliche Hand und Wirtschaft
- 4 Entwicklung bahngelinkten City-Hub (Fokus Givisiez) zur gebündelten Anlieferung für die Agglo Freiburg
- 5 Kombinierte Sammel- und Abholstationen



3.3 Massnahmen Stossrichtung A

A - Sicherung Flächen für die urbane Logistik



Nr.	Beschreibung	Handl.-feld	Lead	Ein-bezug	Ziel-beitrag	Kosten	
A1	Entwicklung Standort- und Anlagenkonzept (City-Hub, Mikro-Hub, Sammel-/Abholstationen, Bahnverladeanlagen) und Ident. geeignete Standorte		Agglo	KT, Gd			1
A2	Etablieren einer Flächennutzungs- und bedarfsstatistik für Logistik (Versorgungs- und Entsorgungslogistik, für Funktionen Lager und Umschlag)		Bund	KT Agglo			
A3	Identifikation, kartografieren und Belegungserhebung von Umschlagplätzen in der Agglo Freiburg		Agglo	Gde			1
A4	Umsetzung Massnahmen aus der BPUK-Studie und Festlegung der Logistikstandorte im kantonalen und regionalen Richtplan		KT	Agglo Gde			1
A5	Identifikation von Ansätzen zum teilen von Flächen durch verschiedene Nutzungen (z.B. KEP und Recycling, Bau und Abfall/Recycling, Retail und KEP)		Agglo	Gde LDL Verl.			
A6	Prüfung Anreize / Elimination von Hemmnissen im Bau- und Planungsgesetz für eine flächeneffiziente Logistik und Entwicklung von Verbesserungsvorschlägen.		KT	Agglo Gde			
A7	Durchführung von Informations- und Sensibilisierungsveranstaltungen für Politiker und Wirtschaftsverbände zum Thema Flächenbedarf für Logistik		Agglo	Gde LDL Verl.			

Zielbeitrag









Kosten



3.3 Massnahmen Stossrichtung B

B – Nutzung Potentiale neuer Technologien



Nr.	Beschreibung	Handl.-feld	Lead	Ein-bezug	Ziel-beitrag	Kosten
B1	Vergabe einer Lizenz zur Einführung und den Betrieb eines Bewirtschaftungssystems von Umschlagflächen auf öffentlichem Grund an einen Intermediären		Agglo	Gde KT		
B2	Beschaffung und Betrieb von energieeffizienten und CO2-freien Nutzfahrzeugen (Kehrachtsammlung, interne Postdienste) bei eigenem Fuhrpark		Gde	Agglo KT		
B3	Erteilen von Sonder- und Ausnahmegewilligungen für die Anlieferung mit energieeffizienten und CO2-freien Fahrzeugen (z.B. zusätzliches Zeitfenster)		Gde	Agglo KT		
B4	Durchführung einer wiederkehrenden online-Erhebung zu Probleme/Konflikte, Massnahmen zur Verbesserung der Effizienz/Umweltfreundlichkeit		Agglo	Gde LDL Verl.		
B5	Schaffen einer Plattform zur Auswertung von GPS-Daten für die Beurteilung der Qualität der Erreichbarkeit / Stau – Ausgabe Erreichbarkeitsindex		AS-TAG	Agglo Städte LDL		
B6	Entwicklung Anreizsystem für neue Technologien mit grossem Potenzial bezüglich Effizienz und Umweltfreundlichkeit		Agglo	Gde KT		

2

Zielbeitrag

gross

mittel

klein

Kosten






<100 KCHF

>1 Mio.CHF



3.3 Massnahmen Stossrichtung C

C – Verbesserung Kooperation und Grundlagen

Nr.	Beschreibung	Handl.-feld	Lead	Ein-bezug	Ziel-beitrag	Kosten
C1	Erfassung und Auswertung Strassenverkehr nach Fahrzeugkategorien an Querschnitten		KT	Agglo Gde		
C2	Systematische Auswertung der Mengengerüste Bahn nach Warengruppen und Annahmehnhof / Verladeanlagen		KT	Agglo Gde		
C3	Systematische Auswertung der Mengengerüste Strasse nach Warengruppen und Verkehrsart, Ausweisen eines Modal-Splits für die Agglo		KT	Agglo Gde		
C4	Institutionalisierung und Durchführung von Dialog-Runden zu Zielen/Massnahmen/Controlling mit der Wirtschaft und den beteiligten Ämtern		Agglo	KT Gde Wirt.		
C5	Einführung eines Vorschlagwesens, Pilote seitens der Wirtschaft für innovative und zukunftsorientierte Lösungen ermöglichen		Gde	Agglo		

3

Zielbeitrag








Kosten



3.3 Massnahmen Stossrichtung D

D – Prüfung Optimierungen Cargo-Bahn



Nr.	Beschreibung	Handl.-feld	Lead	Ein-bezug	Ziel-beitrag	Kosten	
D1	Erstellen einer Bestandaufnahme und Entwicklungsstrategie zu den Verladeanlagen der Bahn (Kapazität/Anlage, Mengen, Angebot, Potential)		KT	Agglo			4
D2	Etablieren einer Erfa-Gruppe «Comodalität» mit Bahn Nutzern, Logistikdienstleistern, SBB Cargo, railCare, SBB Infra, VAP und ASTAG		KT	Agglo			
D3	Raumplanerische Sicherung der relevanten Verladeanlagen und Güterbahnhöfe auf Ebene Richtplan		KT Gde	Gde			4
D4	Identifikation von Optimierungsmassnahmen von Bahn-Angebot in Abstimmung mit den relevanten Bahnkunden – Einschätzung City-Logistik-Potential		C- Bahn	LDL Verl.			
D5	Entwicklung bahngelinkten City-Hub zur gebündelten Anlieferung für die Agglo Freiburg		Agglo	KT Gde			4

Zielbeitrag









Kosten



3.3 Massnahmen Stossrichtung E

E – Kombinationslösungen Sammel- und Abholstat.



Nr.	Beschreibung	Handl.-feld	Lead	Ein-bezug	Ziel-beitrag	Kosten	
E1	Ausschreibung Entwurfsarbeit zur Konzeption von städtebaulich integrierbaren Sammel- und Abholstationen (als mobile oder feste Anlagen)		Agglo	Gde	gross	klein	5
E2	Evaluation von Standorten (Sammelstellen von Entsorgung/Recycling) auf Eignung für Kombination mit Abholstationen		Agglo	Gde	gross	mittel	5
E3	Konzept und Bündelungs- und Fahrtenreduktionspotenzial von Kombinationslösungen, Präsentation von Lösungen/Ansätzen (z.B. Rytte / Schwendimann)		LDL	Agglo	gross	mittel	
E4	Erarbeiten und Kommunikation Standard für offene und durch alle Betreiber nutzbare Sammel- und Abholstation (Smart-Terminal)		GS1	LDL Agglo	mittel	gross	
E5	Anschubfinanzierung für eine kombinierte Sammel- und Abholstation, die gebündelte Transporte begünstigt und das Fahrtenaufkommen reduziert		Agglo	LDL Verl.	mittel	klein	
E6	Planung, Projektierung und Betrieb von kombinierten Sammel- und Abholstation (Pakete / Abfall/Recycling)		Agglo	LDL Verl	mittel	klein	5

Zielbeitrag

gross

mittel

klein

Kosten

<100 KCHF

>1 Mio.CHF

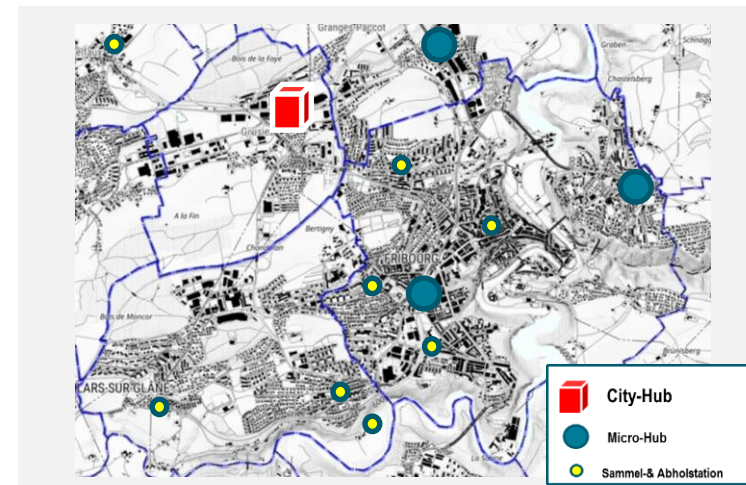
3.4 Massnahmenblatt

1 – Standort- & Anlagenkonzept urbane Logistik



Ziel	Beschreibung
<ul style="list-style-type: none"> - Logistikstandorte für die urbane Logistik sind identifiziert - Logistikstandorte für die urbane Logistik sind raumplanerisch gesichert 	<ul style="list-style-type: none"> - Eine Belegungserhebung von Umschlagplätzen dient als Basis für die Konzeptentwicklung - Identifikation der relevanten Flächen und Standorte von Umschlaganlagen und Güterbahnhöfen - Umschlaganlagen umfassen neben Schiene/Strasse-Umschlag (Freiverlade, Anschlussgleise, Bahncenter) auch Umschlag Strasse/Strasse- (Verteilzentren, Quartier-Hubs, Mikro-Hubs und Sammel- und Abholstationen) - Beurteilung von Potentialen und Entwicklungen - (Evtl. Verpflichtung der Gemeinden für einen Teilrichtplan Ver- und Entsorgung)

Typ	Prio	Kosten
Raumplanung	1	200'000 CHF



Zweckmässigkeit	Nutzen	Erwarte Auswirkungen
<ul style="list-style-type: none"> - Sicherstellen effiziente, raumsparende, umweltschonende und sichere Ver- und Entsorgung von Unternehmen und Haushalten mit Gütern 	<ul style="list-style-type: none"> - Gebündelte Anlieferung - Energieeffiziente und umweltfreundliche Feinverteilung / Entsorgung - Aktive Einflussmöglichkeit 	<ul style="list-style-type: none"> - Beitrag zur Sicherung von Flächen für die Logistik - Städtebauliche Integration der Logistik - Beitrag gegen Logistics sprawl

3.4 Massnahmenblatt

1 - Standort- & Anlagenkonzept urbane Logistik

Zuständigkeiten

Verantwortliche Instanz	Betroffene Instanzen	Betroffene Gemeinden
Agglo Freiburg	Kanton Freiburg, SBB, TPF, Wirtschaft	Gemeinden Agglo Freiburg

Aufgaben

Agglo	Gemeinden	Kanton
<ul style="list-style-type: none"> – Übernimmt Federführung und Organisation – Sorgt für die Abstimmung der Ziele mit der Wirtschaft/Verbänden 	<ul style="list-style-type: none"> – Identifizieren Umschlagplätze, Verladeanlagen – Helfen bei Belegungserhebung mit – Übernehmen Resultate in die Aktualisierung der Richtplanung 	<ul style="list-style-type: none"> – Sorgt für Einbezug/Abstimmung mit SBB Infrastruktur/SBB Immobilien – Erstellt Inventar zu den Bahn-Verladeanlagen – Übernimmt Resultate in die Aktualisierung der Richtplanung

3.4 Massnahmenblatt

1 - Standort- & Anlagenkonzept urbane Logistik

Umsetzung

Programm und Fristen	Prio und Zeitplan	Stand der Koordination mit Richtplan
<ul style="list-style-type: none"> – Initialisierung bis Sommer 2020 – Ausarbeiten Konzept bis Ende 2021 	<ul style="list-style-type: none"> – Prio A – 2020-2021: Erstellung Konzept 	<ul style="list-style-type: none"> – Keine Nachführung – Vorab-Information – Koordination der laufenden Vorhaben – Koordination erledigt

Weitere

Bezug zu weiteren Massnahmen	Grundlagen/Studien
<ul style="list-style-type: none"> – Kombinierte Sammel- und Abholstationen – City-Hub (Machbarkeitsstudie) 	<ul style="list-style-type: none"> – Logistikstandorte von überkantonaler Bedeutung BPUK, https://www.bpuk.ch/bpuk/dokumentation/berichte-gutachten-konzepte/bereich-planung/ – Logistikstandortkonzept Zürich – Inventar Verladeanlagen (Anschlussgleise, Freiverlade, KV-Terminal) Kanton Zürich (noch nicht publiziert, beauftrag 2019)

3.4 Massnahmenblatt

2 – Anreizprogramm zur Nutzung innovativer, effizienter Technologien



Ziel	Beschreibung
<ul style="list-style-type: none"> – Logistik wird energieeffizienter und umweltschonender abgewickelt – Versorgung von Haushalten und Unternehmen ist raumsparender 	<ul style="list-style-type: none"> – Ein Anreizprogramm wird erstellt, welches nachweislich effizienteren, umweltschonenderen oder raumsparenden Logistikkösungen Privilegien und Vorteile ermöglicht – Programm wird aufgesetzt in dem Teilnehmer den Einsatz von Technologien und operativen Anpassungen nachweisen und dann von Vorteilen profitieren – Programmanreize können sein: <ul style="list-style-type: none"> • Bessere Anlieferfenster zu sensiblen Gebieten • Beschleunigte Zulassungsverfahren für innovative Fahrzeuge • Partizipation an Logistikworkshops • Marketing in öffentlichen Kanälen • Evtl. steuerliche Bevorzugung

Typ	Prio	Kosten
Anreizprogramm, Regulation	1	<p>< 100'000 CHF zur Umsetzung</p> <p>Ca. 50'000 CHF/Jahr</p>



3.4 Massnahmenblatt

2 – Anreizprogramm zur Nutzung innovativer, effizienter Technologien



Zweckmässigkeit	Nutzen	Erwarte Auswirkungen
<ul style="list-style-type: none"> – Förderung der Umsetzung von effizienten Technologien und weiteren Massnahmen – Anreize haben als Massnahme eine hohe Akzeptanz, wirkt als indirekte Förderung – Fördert Ideenwettbewerb innerhalb des Logistikmarkts – Befördert öffentliche Debatte um Logistik und Technologien 	<ul style="list-style-type: none"> – Anreiz für Private effiziente, innovative Technologien einzusetzen – Entschädigung von finanziellen Wagnissen mit privilegiertem Marktzugang/operativen Vorteilen – Öffentliche Wahrnehmung für Teilnehmer im Programm 	<ul style="list-style-type: none"> – Einsatz moderner und effizienter Fahrzeuge zur Senkung von Emissionen – Berücksichtigung einer ökologischen Perspektive in der operativen Logistik

Zuständigkeiten

Verantwortliche Instanz	Betroffene Instanzen	Betroffene Gemeinden
Agglomeration Freiburg	Gemeinden, Kanton, Wirtschaft, Verbände	alle

3.4 Massnahmenblatt

2 – Anreizprogramm zur Nutzung innovativer, effizienter Technologien



Aufgaben

Agglo	Gemeinden	Kanton
<ul style="list-style-type: none"> – Erstellung eines Programms inkl. Geschäftsstelle zur Verwaltung, Abrechnung – Auswahl und Beauftragung einer Fachstelle zur Prüfung von Anträgen – Koordination von Berechtigungen, Zuteilung von Anreizen auf Programmteilnehmer 	Koordination von Anreizen auf kommunaler Ebene	Koordination von Anreizen auf kantonaler Ebene

Umsetzung

Programm und Fristen	Prio und Zeitplan	Stand der Koordination mit Richtplan
<ul style="list-style-type: none"> – Konzept bis Mitte 2020 – Koordination mit Gemeinden und Kanton bis Ende 2020 – Pilot mit interessierten Unternehmen 2021 	Prio 1	<ul style="list-style-type: none"> – <u>Keine Nachführung</u> – Vorab-Information – Koordination der laufenden Vorhaben – Koordination erledigt

Weitere

Bezug zu weiteren Massnahmen	Grundlagen/Studien
Erteilen von Sonderbewilligungen, Beschaffung und Betrieb von effizienten Fahrzeugen im öffentlichen Fuhrpark	<ul style="list-style-type: none"> • Beispiel Fleet Operator Recognition Scheme (FORS) in London: https://www.fors-online.org.uk/cms/ • Programm zur Bestätigung der Öko-Effizienz Lean & Green (unter GS1-CH): https://www.gs1.ch/home/themen/lean-green



3.4 Massnahmenblatt

3 – Institutionalisierung / Dialog-Runden

Ziel	Beschreibung
<ul style="list-style-type: none"> - Der Dialog zwischen öffentlicher Hand und den Akteuren der Wirtschaft ist institutionalisiert. - Verbesserungs-massnahmen zur urbanen Logistik werden behandelt und gemeinsam umgesetzt. 	<ul style="list-style-type: none"> - Klärung Verantwortlichkeiten für urbane Logistik/Güterverkehr bei den beteiligten und betroffenen Stellen seitens öffentlicher Hand - Klärung Teilnehmerkreis Wirtschaft (Verbände, Unternehmensvertreter) - Durchführung und Etablierung von Dialog-Anlass zur urbanen Logistik (1-2x/Jahr) - Schaffen einer gemeinsamen Daten- und Informationsbasis (Teil auf www.agglo-fr.ch – nicht unter Mobilität subsummiert)

Typ	Prio	Kosten
Organisation	1	< 50'000 CHF/Jahr



Zweckmässigkeit	Nutzen	Erwarte Auswirkungen
<ul style="list-style-type: none"> - Urbane Logistik wird zum Thema und aktiv behandelt - Agglo übernimmt Drehscheibenfunktion und sorgt für abgestimmte Konzepte / Massnahmen 	<ul style="list-style-type: none"> - Verbesserte Zusammenarbeit der öffentlichen Hand - Verbesserte Zusammenarbeit mit Akteuren der Wirtschaft 	<ul style="list-style-type: none"> - Verbesserte Akzeptanz von Strategien, Konzepten und Massnahmen - Win-Win-Situationen durch Kooperationen - Entwicklung einer positiven Dynamik durch den Aufbau eines Netzwerkes



3.4 Massnahmenblatt

3 – Institutionalisierung / Dialog-Runden

Zuständigkeiten

Verantwortliche Instanz	Betroffene Instanzen	Betroffene Gemeinden
<ul style="list-style-type: none"> – Agglo-Freiburg 	<ul style="list-style-type: none"> – Kanton Freiburg – Verbände (ASTAG, Schweizerischer Verband für Citylogistik, VAP) – Unternehmen – Evt. Gäste (Bund, SBB, Nachbarkantone, Städteverband) 	<ul style="list-style-type: none"> – Gemeinden Agglo Freiburg – Evt. Nachbargemeinden

Aufgaben

Agglo	Gemeinden	Kanton
<ul style="list-style-type: none"> – Identifikation von Teilnehmerkreis und führen der Netzwerk-Liste – Organisation und Durchführung Dialog-Anlass – Agendasetting und follow-up (frühzeitige Planung, welche Projekte/Themen am Dialog-Anlass vorgestellt und diskutiert werden) – Führen der Informations- und Datenplattform 	<ul style="list-style-type: none"> – Klären Verantwortlichkeiten zur urbanen Logistik – Teilnahme am Dialog-Anlass – Beteiligung an und Umsetzung von Massnahmen 	<ul style="list-style-type: none"> – Klären Verantwortlichkeiten zur urbanen Logistik – Teilnahme am Dialog-Anlass – Beteiligung an und Umsetzung von Massnahmen



3.4 Massnahmenblatt

3 – Institutionalisierung / Dialog-Runden

Umsetzung

Programm und Fristen	Prio und Zeitplan	Stand der Koordination mit Richtplan
<ul style="list-style-type: none"> – Konzeptpapier bis Sommer 2020 – 1. Dialog-Anlass Herbst 2020 	<ul style="list-style-type: none"> – Prio A – Fortlaufend ab Herbst 2020 	<ul style="list-style-type: none"> – Keine Nachführung – Vorab-Information – <u>Koordination der laufenden Vorhaben</u> – Koordination erledigt

Weitere

Bezug zu weiteren Massnahmen	Grundlagen/Studien
<ul style="list-style-type: none"> – Strategie, Konzept und Massnahmen und Umsetzungsstand zur urbanen Logistik können an dieser Dialog-Plattform vorgestellt und diskutiert werden. – Die Dialog-Plattform kann auch als Motor für Innovation und Massnahmen wirken, d.h. neue Massnahmen können daraus entstehen. 	<ul style="list-style-type: none"> – Logistikcluster Region Basel http://www.logistikcluster-regionbasel.ch/ – Verein Metropolitanraum Zürich https://www.metropolitanraum-zuerich.ch/home.html – Regionale Projektschau Limmattal 2025 https://regionale2025.ch/

3.4 Massnahmenblatt

4 – Entwicklung City-Hub



Ziel	Beschreibung
<ul style="list-style-type: none"> - Ein bahn-erschlossener City-Hub unterstützt die gebündelte Ver- und Entsorgung von Unternehmen mit Gütern in der Agglo - Die Grob- und Feinverteilung ab City-Hub erfolgt energieeffizient und umweltfreundlich 	<ul style="list-style-type: none"> - Identifikation Standorte und Potenziale für City-Hub mit Bahnanschluss - Durchführung einer Machbarkeitsstudie (Arealentwicklung, Betreibermodell, Kostenschätzung) - Vorbereitung der notwendigen Planung und Projektierung

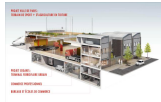
Typ	Prio	Kosten
Infrastrukturelle Massnahme	1	>1 Mio CHF



Zweckmässigkeit	Nutzen	Erwarte Auswirkungen
<ul style="list-style-type: none"> - Sicherstellen effiziente, raumsparende, umweltschonende und sichere Ver- und Entsorgung von Unternehmen und Haushalten mit Gütern 	<ul style="list-style-type: none"> - Gebündelte Anlieferung - Energieeffiziente und umweltfreundliche Feinverteilung / Entsorgung - Aktive Einflussmöglichkeit 	<ul style="list-style-type: none"> - Beitrag zur Sicherung/Entwicklung Cargo-Bahn - Steigerung Anteil Bahn - Städtebauliche Integration der Logistik - Beitrag gegen Logistics sprawl

3.4 Massnahmenblatt

4 – Entwicklung City-Hub



Zuständigkeiten

Verantwortliche Instanz	Betroffene Instanzen	Betroffene Gemeinden
<ul style="list-style-type: none"> – Agglo-Freiburg 	<ul style="list-style-type: none"> – Kanton Freiburg – SBB Immobilien, SBB Infrastruktur – SBB Cargo, railCare, ACTS – Verbände (ASTAG, Schweizerischer Verband für Citylogistik, VAP) – Weitere Unternehmen 	<ul style="list-style-type: none"> – Givisiez – Freiburg – Evt. weitere Gemeinden

Aufgaben

Agglo	Gemeinden	Kanton
<ul style="list-style-type: none"> – Beauftragung Vorsondierung / Strategische Planung – Beauftragung Machbarkeitsstudie – Vorbereitung der notwendigen Planung und Projektierung 	<ul style="list-style-type: none"> – Mitwirkung – Schaffen zonenrechtliche Voraussetzung – Grundeigentümerverbindliche Sicherung City-Hub 	<ul style="list-style-type: none"> – Mitwirkung – Sicherung Standort im Richtplan – Unterstützung Standortgemeinde – Abstimmung mit SBB und allenfalls Bundesstellen (BAV, ARE)

3.4 Massnahmenblatt

4 – Entwicklung City-Hub



Umsetzung

Programm und Fristen	Prio und Zeitplan	Stand der Koordination mit Richtplan
<ul style="list-style-type: none"> – 2020: Durchführung Machbarkeitsstudie – 2021ff: gemäss Empfehlung Machbarkeitsstudie 	<ul style="list-style-type: none"> – Prio A – 2020: Durchführung Machbarkeitsstudie – 2021ff: gemäss Empfehlung Machbarkeitsstudie 	<ul style="list-style-type: none"> – Keine Nachführung – Vorab-Information – Koordination der laufenden Vorhaben – Koordination erledigt

Weitere

Bezug zu weiteren Massnahmen	Grundlagen/Studien
<ul style="list-style-type: none"> – Standort- und Anlagenkonzept urbane Logistik auf Basis Belegungserhebung (1) – Raumplanerische Sicherung von Logistikflächen 	<ul style="list-style-type: none"> – Logistik-Hotel Sogaris Paris http://www.sogaris.fr/our-strategy/?lang=en – City-Logistik SBB (Hardfeld, https://hardfeld-zuerich.ch/ Basel Wolf, http://www.logistikcluster-regionbasel.ch/a/183) – City-Logistik Coop (https://www.zukunft-mobilitaet.ch/images/CityLogistik_Praesentationen/AvenirMobilitae_CityLogistik_Referat_L.Ebnetter_Coop.pdf)

3.4 Massnahmenblatt

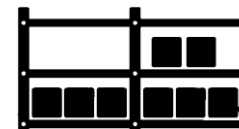
5 – Kombinierte Sammel- und Abholstationen



Ziel	Beschreibung
<ul style="list-style-type: none"> – Eine effizienten Ver- und Entsorgung mit Gütern für Haushalte und Unternehmen ist sichergestellt – Verkehrsbelastung durch die Kombination von Fahrten und Steigerung der Fahrzeugauslastung ist gesenkt 	<ul style="list-style-type: none"> – Studie <ul style="list-style-type: none"> – Identifikation des Potentials und möglicher Ausgestaltung – Standortsuche für kombinierte Entsorgungs- und Versorgungsleistungen auf privatem oder öffentlichem Grund – Definition von Funktionen, Systemkomponenten, Schnittstellen und relevanter Prozesse – Erstellung Pflichtenheft für eine anbieteroffene Station – Ausschreibung Ersteller und ggf. Betreiber – Aufstellen von Stationen ggf. Einrichten von geeigneten Orten

Typ	Prio	Kosten
Infrastrukturelle Massnahme	1	<50'000 CHF

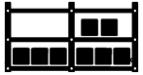
<http://www.system-alpenluft.ch/>



<https://www.urbanelogistik.de/quartierslogistik/>

3.4 Massnahmenblatt

5 - Kombinierte Sammel- und Abholstationen



Zweckmässigkeit	Nutzen	Erwarte Auswirkungen
<ul style="list-style-type: none"> – Infrastruktur vereinfacht Logistik (zentrale Anliefer- und Abholstellen) – Individuelle Zustellungen und Abholungen an Stationen möglich – Fernüberwachung von Füllstand/Auslastung möglich – Skalierbarkeit und Erweiterbarkeit der Stationsgrösse je nach Einsatzgebiet und Nachfrage 	<ul style="list-style-type: none"> – Entlastung letzte Meile durch gebündelte Anlieferung und Abholung – Förderung von paarigen Verkehren – Flexiblere Anlieferzeiten, bessere zeitliche Verteilung von Fahrten im Güterverkehr 	<ul style="list-style-type: none"> – Stärkung von Siedlungen durch sozialräumliche Verknüpfung an zentralen Orten für Ver- und Entsorgung – Reduktion von Fahrten im Siedlungsgebiet – Erhöhte Effizienz in Paketzustellung und Abwicklung von Retouren – Erhöhte Effizienz in der Entsorgung (insb. Recycling)

Zuständigkeiten

Verantwortliche Instanz	Betroffene Instanzen	Betroffene Gemeinden
Agglomeration Freiburg	Gemeinden, Arealentwickler, öffentliche Dienstleister (Entsorgung), Wirtschaft (z.B. Logistik, Entsorgung)	alle

3.4 Massnahmenblatt

5 - Kombinierte Sammel- und Abholstationen



Aufgaben

Agglo	Gemeinden	Kanton
<ul style="list-style-type: none"> – Sicherstellung der nötigen Grundlagen zur Nachfrage – Definition von Nutzungskonzept – Koordination zwischen öffentlichen und privaten Stakeholdern – Wettbewerb für übergeordneten Betreiber, Hersteller 	Koordination der Umsetzung mit Immobilienentwicklern	Unterstützung in der Schaffung von nötigen Grundlagen, evtl. Anschubförderung für Pilote

Umsetzung

Programm und Fristen	Prio und Zeitplan	Stand der Koordination mit Richtplan
<ul style="list-style-type: none"> – Grundlagen für Nachfrage/Konzept bis Mitte 2020 (Studie) – Pilotumsetzung bis Anfang 2021 (Pflichtenheft/Ausschreibung) 	Prio 1, möglichst rasch Grundlagen entwickeln und als Pilot realisieren	<ul style="list-style-type: none"> – Keine Nachführung – Vorab-Information – Koordination der laufenden Vorhaben – Koordination erledigt

Weitere

Bezug zu weiteren Massnahmen	Grundlagen/Studien
Standort- und Anlagekonzept für urbane Logistik	<ul style="list-style-type: none"> – Pilotprojekt Nahversorgung 2.0, Stadt Zürich (in Bearbeitung) – Quartierlogistik Projekt Stadtquartier 4.0, Holzmarkt Areal Berlin – Lösungen/Ansätze (z.B. Rytle, Schwendimann, Kern AG)

3.5 Umsetzungsplan

