

Raumplanerische Sicherung von Logistikflächen im Raum Basel – Herausforderungen und Lösungsansätze

Inputpapier vom 26.9.2012



Inhalt

1	Einleitung	7
1.1	Logistikcluster Basel	7
1.2	Ziele und Massnahmen im Bereich Logistikflächen	7
1.3	Zweck und Inhalt des Inputpapiers sowie Adressaten	8
1.4	Methodik und Vorgehen	8
1.5	Begleitung	9
2	Bedürfnisse und Herausforderungen im Zusammenhang mit Logistikflächen	10
2.1	Nutzungsentwicklungen in urbanen Räumen	10
2.2	Trends in der Logistik und Folgerungen für den Flächenbedarf	12
2.3	Heutiger Bestand und Bedarf an Logistikflächen	13
2.4	Typisierung von Logistikanlagen	18
2.5	Heutige Berücksichtigung der Logistikflächen in der Raum- und Nutzungsplanung sowie in Agglomerationsprogrammen	20
2.5.1	Kantonale Richtplanung	21
2.5.2	Agglomerationsprogramm Basel	27
2.5.3	Fazit	29
2.6	Standortanforderungen	30
2.7	Konflikte bei der Ansiedlung von Logistiktutzungen	33
2.8	Handlungsbedarf in Bezug auf Logistikflächen	33
3	Lösungsansätze für die verbesserte Sicherung von Logistikflächen	35
3.1	Übersicht und Einordnung der Lösungsansätze	35
3.2	Schaffung von Vorranggebieten für Logistiktutzungen in Industrie- und Gewerbezon 35	
3.3	Festlegung von Anforderungen und Kriterien für die Ausscheidung von Logistikflächen in der Richt- und Nutzungsplanung	38
3.4	Stärkere Einbindung der Logistik- und Transportdienstleister sowie der Verlager in die Raum- und Nutzungsplanung	39
3.5	Ergänzende Lösungsansätze	41
3.5.1	Erschliessung von Logistikflächen und -anlagen	41
3.5.2	Verbesserung der Datengrundlagen zu Logistikflächen	43
3.5.3	Erstellung von Lehrmitteln für die Aus- und Weiterbildung	43
4	Planungsleitfaden „Raumplanerische Sicherung von Logistikflächen“	45
5	Schlussfolgerungen und Empfehlungen	47
5.1	Handlungsbedarf	47
5.2	Massnahmen	47
5.3	Planungsleitfaden	47
5.4	Empfehlungen	48
5.5	Nächste Schritte	48

Hauptbearbeitung:

Martin Ruesch, Dipl. Bau-Ing. ETH/SIA/SVI, Rapp Trans AG, Zürich

Executive Summary

Auftrag

Rapp Trans AG wurde im März 2012 von der HKBB beauftragt ein Inputpapier zum Thema Raumplanerische Sicherung von Logistikflächen im Raum Basel zu erarbeiten. Dieses zeigt die Bedürfnisse und Herausforderungen bezüglich Logistikflächen sowie Lösungsansätze für die verbesserte Sicherung von Logistikflächen auf. Die Bearbeitung wurde durch die Begleitgruppe Infrastruktur und Flächen begleitet.

Handlungsbedarf in Bezug auf Logistikflächen

Die Untersuchung zeigt folgenden Handlungsbedarf

- Der Logistikmarkt wächst und der Bedarf an Logistikdienstleistungen steigt. Für die lokalen und auch für neue Logistikunternehmen bestehen heute kaum Expansions- und Ansiedlungsmöglichkeiten. Eine Sicherung des Logistikstandortes Basel erfordert eine Flächensicherung für Logistikknutzungen.
- Für Logistikknutzungen stehen immer weniger geeignete Flächen zur Verfügung. Auf der einen Seite ist die Gesamtfläche ungenügend und andererseits fehlen grössere zusammenhängende Flächen.
- Es bestehen heute ungenügende statistische Grundlagen zum Bestand und zum Bedarf an Flächen für Logistikknutzungen und den zeitlichen und räumlichen Veränderungen.
- Es fehlt teilweise eine regionale Betrachtung, in welcher die Bedienungsfunktionen der Logistikanlagen und -nutzungen mitberücksichtigt werden. Eine Flächensicherung muss deshalb auf kantonaler und nicht auf kommunaler Ebene gelöst werden.
- Bedürfnisse der Logistik werden gegenüber anderen Nutzungen in der Raumplanung und auch in den Agglomerationsprogrammen immer noch vernachlässigt. Mischnutzungen wird in der Richtplanung eine deutlich höhere Priorität eingeräumt, was den Bestand und die Entwicklung von Logistikknutzungen gefährdet. Eine verbindliche Flächensicherung für Logistikknutzungen fehlt und die raumplanerischen Konflikte sind noch nicht gelöst.
- Somit besteht Handlungsbedarf für Anpassungen bei der Richt- und Nutzungsplanung zur Sicherung von Flächen für Logistikknutzungen. Nur so kann der Logistikstandort Basel und die Warenversorgung aufrechterhalten werden. Es braucht auch eine aktive Bodenpolitik mit dem Erwerb von zusammenhängenden Parzellen und der Bereitstellung von grösseren zusammenhängenden Flächen für Logistikknutzungen. Es braucht ein Langfristkonzept für die Sicherung von Logistikflächen als Vorranggebiete in Industrie- und Gewerbegebieten.
- Die Standortanforderungen der Logistik- und Transportdienstleister müssen bei der Ausscheidung von Logistikflächen besser berücksichtigt werden.
- Die heutigen Mitwirkungsmöglichkeiten sind ungenügend. Die Akteure (Verlader, Logistik- und Transportdienstleister) müssen besser in die Prozesse einbezogen werden. Neben der formellen Mitwirkung im Rahmen der Raumplanungsinstrumente ist auch der informelle Einbezug anzustreben.

- Auch bei den Agglomerationsprogrammen besteht Handlungsbedarf, die Bedürfnisse von Logistik und Güterverkehr in der Gesamtverkehrssystementwicklung besser zu berücksichtigen.

Vorgeschlagene Massnahmen

Die mittel- und langfristige raumplanerische Sicherung von Logistikflächen kann mittels folgender **Hauptmassnahmen** verbessert werden:

- Schaffung von Vorranggebieten für Logistiktutzungen in Industrie- und Gewerbebezonen
- Festlegung von Anforderungen und Kriterien für die Ausscheidung von Logistikflächen in der Richt- und Nutzungsplanung
- Stärkere Einbindung der Logistik- und Transportdienstleister sowie der Verlager in die Raum- und Nutzungsplanung

Zweckmässige **ergänzende Massnahmen** sind:

- Verbesserung der Erschliessung von Logistikflächen
- Verbesserung der Datengrundlagen zum Bestand und zur Nutzung von Logistikflächen
- Sensibilisierung von Ingenieuren, Planern und Architekten in der Ausbildung für Logistik und Güterverkehr

Damit werden Anpassungen bei der Richt- und Nutzungsplanung notwendig. Diese sollen sicherstellen, dass mittel- und langfristig genügend Flächen im Raum Basel und genügend grosse zusammenhängende Flächen an geeigneten Standorten für Logistiktutzungen zur Verfügung stehen.

Die Umsetzung der Massnahmen kann einen wichtigen Beitrag zur Sicherung des Logistikstandortes Basel und zur Erhaltung und Ansiedlung von Logistikdienstleistern leisten.

Der vorgeschlagene Planungsleitfaden dient als Hilfsmittel für die Akteure und unterstützt sie bei der raumplanerischen Sicherung geeigneter Flächen für Logistiktutzungen. Für eine breitere Information und Sensibilisierung sollte ein Flyer erstellt werden.

Der Planungsleitfaden wird auch dazu beitragen, dass mittel- und langfristig genügend Flächen im Raum Basel und genügend grosse zusammenhängende Flächen an geeigneten Standorten für Logistiktutzungen zur Verfügung stehen

Empfehlungen

Die Begleitgruppe Infrastruktur/Flächen empfiehlt die vorgeschlagenen Massnahmen durch die verantwortlichen Akteure zu konkretisieren und umzusetzen.

Bei den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft ist darauf hinzuwirken, dass sie die Federführung für die Massnahmen in ihrem Wirkungsfeld und zur Erstellung eines Planungsleitfadens „Raumplanerische Sicherung von Logistikflächen“ übernehmen. Eine enge Zusammenarbeit mit dem Logistikcluster Region Basel ist dabei anzustreben.

Nächste Schritte

- Genehmigung geschäftsführender Ausschuss Logistikcluster Basel, September 2012
- Erstellung einer Broschüre durch Grafiker, Oktober 2012
- Orientierung von Regierung und Behörden, Oktober/November 2012

1 Einleitung

1.1 Logistikcluster Basel

Die Handelskammer beider Basel hat 2009 zusammen mit zahlreichen Partnern die Initiative Logistikcluster Region Basel lanciert. Mit der Sicherstellung der Trägerschaft und Finanzierung des Clusters konnte am 3.11.2011 die Taufe vollzogen werden. Ziele und Aufgaben des Logistikclusters sind (HKBB, 2010b):

- die Region Basel als Logistikstandort zu positionieren
- die volkswirtschaftliche Bedeutung der Logistik aufzuzeigen
- eine Brücke zwischen der Logistik, den Verladern und der Politik zu schlagen
- die künftigen Herausforderungen in der Logistik zu erkennen
- eine Strategie mit Massnahmenplan zur Entwicklung des Logistikstandortes zu formulieren und umzusetzen
- den Austausch in der gesamten Logistikbranche zu fördern.

Nach einer Analyse der Ist-Situation und der Konzeptentwicklung ist die Implementierung und Umsetzung von Massnahmen im Gange. Die Umsetzung der Massnahmen wird durch drei themenspezifische Begleitgruppen für die Bereiche Umwelt, Bildung und Infrastruktur/Flächen verfolgt und unterstützt.

1.2 Ziele und Massnahmen im Bereich Logistikflächen

Die globalisierte Wirtschaft mit der Erschliessung immer neuer Märkte bietet für die Logistik eine Chance (HKBB, 2010b). Sie folgt der wirtschaftlichen Entwicklung und unterstützt deren Wachstum. Im Standortwettbewerb spielt die Logistik eine zentrale Rolle.

Voraussetzung für erfolgreiche Logistikaktivitäten in der Region Basel ist eine ausreichende Verkehrs- und Logistikflächeninfrastruktur (HKBB, 2010b). Grosse Areale mit guter Infrastruktur, guten Preiskonditionen und guter Anbindung an die bi- und trimodalen Verkehrsknoten sind nötig. Die Verfügbarkeit einer guten multimodalen Infrastruktur kann bereits angesiedelten Unternehmen Entwicklungsoptionen bieten und für verladende Industrie- und Handelsunternehmen sowie Logistik- und Transportunternehmen Anreize zur Ansiedlung schaffen.

Die raumplanerische Sicherung von Flächen für Logistikknutzungen ist heute jedoch in der Region Basel wie auch in der übrigen Schweiz ungenügend – dies gilt für bereits genutzte und auch noch nicht genutzte Flächen. Ein Hauptgrund dafür ist, dass die Bedürfnisse der Logistik- und Transportdienstleister sowie der Verladern in der Richt- und Nutzungsplanung zu wenig berücksichtigt werden. Die allgemeine Knappheit an Wirtschaftsflächen erschwert die Ansiedlung von flächenintensiven Logistikknutzungen und führt zu einer Bevorzugung von wertschöpfungsintensiveren Mischnutzungen. Dies hat zur Folge, dass heute für Logistikknutzungen in der Region Basel keine ausreichenden und gut erschlossenen Flächen zur Verfügung stehen.

Im Rahmen der Strategie Logistikcluster Region Basel wurden durch die Steuerungsgruppe Ziele und Massnahmen auch für den Bereich Infrastruktur und Flächen definiert (HKBB, 2010b). Diese haben neben der Verkehrsinfrastruktur, der Vernetzung der Verkehrsträger, der Abwicklung der Grenzverkehre, der Positionierung der Rheinhäfen und der Luftfracht, der trinationalen Güterverkehrspolitik und der Versorgung mit Telekommunikation auch die Logistikflächen zum Thema.

Dabei wurden folgendes Ziel und folgende Massnahmen definiert (HKBB, 2010b):

Ziel	Massnahmen
Für die Entwicklung der Logistikbranche stehen in der Region Basel ausreichend und gut erschlossene Logistikflächen rasch zur Verfügung.	<ul style="list-style-type: none">• Erstellen eines Regionalplans „Logistik“ mit der Festsetzung von Schwerpunktgebieten für die Logistik.• Aufbau einer Logistikflächendatenbank bei der Wirtschaftsförderung (BaselArea) zwecks Vermarktung.

Gestützt auf diese Strategie hat die HKBB im Frühjahr 2012 das Projekt „Regionalplan Logistikflächen“ ausgelöst, welches im Sinne eines Anschubprojektes einen Beitrag zur raumplanerischen Sicherung von Flächen für Logistikknutzungen in der Richt- und Nutzungsplanung leisten soll.

Rapp Trans AG wurde im März 2012 von der HKBB beauftragt ein Inputpapier zu erarbeiten. Dieses soll einerseits die Bedürfnisse und Herausforderungen bezüglich Logistikflächen konkretisieren und Lösungsansätze für die verbesserte Sicherung von Logistikflächen aufzeigen. Andererseits soll darin auch eine Planungshilfe für die raumplanerische Sicherung von Logistikflächen skizziert werden.

1.3 Zweck und Inhalt des Inputpapiers sowie Adressaten

Das vorliegende Inputpapier hat zum Zweck, die Akteure, welche sich mit der Ausscheidung und der Sicherung von Industrie- und Gewerbeflächen befassen, für den Handlungsbedarf und Lösungsansätze für eine bessere Berücksichtigung der Logistikknutzungen in der Richt- und Nutzungsplanung zu sensibilisieren.

Weiter sollen hierdurch bei den Planungsämtern weitere Aktivitäten angestossen werden, damit die Bedürfnisse der Logistik in der Raum- und Verkehrsplanung besser berücksichtigt werden. Diese umfassen die konkrete Erarbeitung eines Objektblattes oder Masterplans Logistik in der Richtplanung sowie auch die Erarbeitung eines Planungsleitfadens für Kanton und Gemeinden für die raumplanerische Sicherung von Logistikflächen.

Hauptadressaten des vorliegenden Inputpapiers sind somit die Politik und die Planungsbehörden der Kantone Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Aargau und Solothurn sowie der zugehörigen Gemeinden.

1.4 Methodik und Vorgehen

Die Untersuchung beschränkt sich auf die Analyse und Auswertung bereits verfügbarer Studien, Untersuchungen und Statistiken sowie die bei Rapp Trans AG vorliegenden Erfahrungen zum Thema. Die verwendeten Quellen und Referenzen gehen aus dem Anhang 1 hervor. Neben den bisherigen Untersuchungen der HKBB im Zusammenhang mit dem Logistikcluster bilden die Erkenntnisse aus dem NFP54 Projekt „Nachhaltige Güterversorgung und -transporte in Agglomerationen“ eine wichtige Grundlage für das vorliegende Inputpapier.

Für die Erstellung des Inputpapiers wurde wie folgt vorgegangen:

- Erstellung Inhaltsraster/behandelte Themen
- Dokumentenanalyse und Sichtung von Statistiken (vgl. auch Quellen und Referenzen im Anhang 1)
- Erstellung Entwurf des Inputpapiers
- Sitzung Begleitgruppe Infrastruktur/Flächen
- Bereinigung Inputpapier.

1.5 Begleitung

Die Erarbeitung des Inputpapiers wurde durch die Handelskammer beider Basel (vertreten durch Herrn M. Dätwyler) sowie durch die Begleitgruppe Infrastruktur/Flächen begleitet, welche sich wie folgt zusammensetzt (an der Begleitgruppensitzung anwesende Personen):

- Martin Dätwyler (Handelskammer beider Basel, Vorsitz)
- Markus Breisinger (Handelskammer beider Basel)
- Vinko Castrogiovanni, Fiege Logistik (Schweiz) AG
- Hanspeter Felix, Felix Transport AG
- Thorsten Klaas-Wissing, Universität St. Gallen
- Roland Kownatzki, Gondrand International AG
- Roman Mayer, Swissterminal AG
- Jürgen Wecke, A. Aegerter & Dr. O Bosshardt AG
- Thomas Rickli, TWR Consulting

In einer Begleitgruppensitzung vom 29.5.2012 wurden die Bedürfnisse, Herausforderungen sowie Lösungsansätze vorgestellt und diskutiert (Rapp Trans 2012, Foliensammlung). Dabei wurden der Handlungsbedarf und die Zweckmässigkeit der untersuchten Lösungsansätze grundsätzlich bestätigt. Weiter wurden wertvolle weitere Hinweise gegeben welche im Nachgang zur Sitzung in das Inputpapier eingearbeitet wurden.

2 Bedürfnisse und Herausforderungen im Zusammenhang mit Logistikflächen

2.1 Nutzungsentwicklungen in urbanen Räumen

Die Nutzungsentwicklungen in Schweizerischen urbanen Räumen und insbesondere auch im Raum Basel können wie folgt zusammengefasst werden:

- Die meisten Schweizerischen Agglomerationen haben sich in den letzten Jahrzehnten zu dienstleistungsorientierten Konsumregionen entwickelt. Die industriellen und gewerblichen Nutzungen wurden aus den Kernstädten verdrängt aufgrund steigender Landpreise, Umwelt- und Nutzungskonflikte, Stadtentwicklungsabsichten und einer dienstleistungsorientierten Wirtschaftspolitik (Rapp Trans AG/Interface/IRL ETHZ 2010). Dies gilt etwas weniger ausgeprägt für die Pharma- und Chemieindustrie, welche im Raum Basel eine grosse Rolle spielt. Teilweise wurden die industriellen und gewerblichen Nutzungen aufgegeben, in das Umland (Kantone AG, SO) oder sogar in das Ausland verlagert. In der Folge sind auch ein Rückbau von Anschlussgleisen und die Aufgabe von Güterbahnhöfen festzustellen.
- Logistikfirmen, die auf eine gute Erreichbarkeit angewiesen sind, sind in der Region Basel vor allem im Umkreis von Autobahnabfahrten und bei den Rheinhäfen stark vertreten (HKKB, 2011). Der Nutzungsdruck auf Industrie- und Gewerbeflächen (inkl. Logistikstandorte) durch Stadtentwicklungsabsichten ist gross (z.B. Dreispitzareal, Hafen Kleinhüningen, Polyfeld Muttenz). Industrie- und Gewerbebranchen werden meist in Mischnutzungen mit Fokus auf Dienstleistung und Wohnen überführt. Nur noch selten wird der industriellen und gewerblichen Produktion (inkl. Logistik) ausreichend Platz eingeräumt, wie zum Beispiel in Pratteln West oder Münchenstein „Gstad“ / Arlesheim. Für die Logistikbranche ist in den im Kanton Basel-Land befindlichen Rheinhäfen noch geringes Potential vorhanden (HKKB, 2011). Auch aus Sicht der verladenden Wirtschaft werden durch die Stadtentwicklung günstig angebundene Logistikflächen, welche als zwingende Wachstumsvoraussetzungen der Region angesehen werden, aufgegeben und es entstehen Nutzungskonflikte (HKBB 2010a). Neue Mischnutzungen mit Wohnen verursachen Konflikte mit bestehenden IG-Betrieben und schaffen wegen Umweltbedenken Akzeptanzprobleme für ansiedlungswillige Industrie- und Gewerbebetriebe. Mit dem Übergang von Industrie- und Gewerbegebieten in multifunktionale Arbeitsplatzgebiete verlieren die IG-Gebiete ihre ursprüngliche Funktion, auch emissionsreiche Betriebe aufzunehmen (Kanton BL, 2003). Insbesondere in Basel-Stadt ist der Anteil der Abbrüche von Logistikbauten überdurchschnittlich hoch (HKBB, 2009). Auf der anderen Seite weisen Basel-Land und insbesondere das Fricktal einen hohen Anteil an Logistikneubauten auf (HKBB, 2009).
- Die starke Steigerung der Land- und Immobilienpreise im urbanen Raum macht es der vergleichsweise eher margenschwachen und flächenintensiven Logistik schwer, in urbanen Gebieten geeignete Flächen zu finden. Die Mietpreise für einfache Lagerhallen liegen im Schweizerischen Teil des trinationalen Eurodistrikts Basel (TEB) mit 80 bis 145 CHF/m² inzwischen über dem Niveau von Zürich (70 bis 135 CHF/m²) (HKBB, 2009). Die Landpreise in den Industrie- und Gewerbezonon (Arealstandorte von regionaler und überregionaler Bedeutung) sind in den letzten Jahren gestiegen und betragen zwischen 400 und 1'400 CHF/m²; mehrheitlich zwischen 700 bis 900 CHF/m². Die Preise nehmen generell mit zunehmender Entfernung von Basel-Stadt ab. Diese Landpreise sind für industrielle und gewerbliche Nutzungen und insbesondere auch für Logistiktutzungen sehr hoch. Ein Umzug aus dem schweizerischen in den deutschen oder französischen Teil des TEB stellt für die meisten Unternehmen jedoch keine Alternative dar (HKBB, 2009).

- Eine Arealstandortanalyse in den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft (HKBB, 2011) hat gezeigt, dass die Arealstandorte von regionaler Bedeutung in der Regel einen hohen Überbauungsgrad aufweisen. Grössere unüberbaute Flächen sind lediglich in Aesch, im Gebiet Salina Raurica sowie im Laufental vorhanden. Betriebe mit grösserem Grundflächenbedarf wie die Logistik finden fast nur noch in ländlicheren Gebieten mit in der Regel schlechterer Erreichbarkeit entsprechende Areale. Der produzierenden Industrie und der Logistik können somit kaum Ausweichstandorte angeboten werden. Eine im Jahr 2010 durchgeführte Befragung von Verladern und Logistikdienstleistern im Rahmen einer Masterarbeit (Diolaiuti, 2011) bestätigt, dass die Suche eines geeigneten Standortes aufgrund Flächenmangel, Umweltkonflikten und Akzeptanzproblemen bei Gemeinden und Bevölkerung in der Schweiz mit grössten Schwierigkeiten verbunden ist. Viele Arealstandorte im Raum Basel weisen eine hohe Anzahl privater Grundeigentümer und eine kleinteilige Parzellenstruktur auf (HKBB 2011). Damit fehlen grössere zusammenhängende Flächen, welche für Logistiktutzungen benötigt würden. Eine Befragung ausgewählter Unternehmen zum Logistikangebot im Raum Basel (HKBB, 2010a) hat bestätigt, dass das Angebot an Logistikflächen zum Teil schon heute als nicht ausreichend empfunden wird und dass sich der entsprechende Mangel in Zukunft verschärfen wird. Dies wird auch durch Erfahrungen mit Standortevaluationen für Logistikanlagen bestätigt (Rapp Trans AG, 1995-2012).
- Oft entscheidet jede Gemeinde selbst auf kommunaler Ebene wo und wie Industrie- und Gewerbebezonen ausgeschieden und parzelliert werden. Das führt dazu, dass Industrie- und Gewerbeareale eine kleinteilige Parzellenstruktur aufweisen und dass Industrie- und Gewerbebezonen nicht immer eine gute Strassen- und Bahnerschliessung aufweisen. Es fehlt somit eine regionale Betrachtung zum Bedarf und zur räumlichen Lokalisierung von Logistikflächen, welche die Anforderungen der Verlager und Logistikdienstleister erfüllen.
- Die Industrie- und Gewerbeflächen sind in der Regel im Besitz von Privaten. Die Gemeinden und Kantone besitzen wenig Gewerbe- und Industrieflächen (HKBB 2011). Die grössten diesbezüglichen Flächen befinden sich im Arealstandort Salina Raurica (Eigentum des Kantons BL). Die Schweizer Rheinhäfen sind mehrheitlich im Besitz der Kantone BS und BL. Die grössten Entwicklungschancen für das Gewerbe bilden die Arealstandorte entlang der Autobahnen A2 und H18, welche noch Verdichtungspotentiale aufweisen und gut erschlossen sind (HKBB 2011).
- Die Gemeinden bevorzugen wertschöpfungsintensive Dienstleistungen gegenüber industriellen und gewerblichen Nutzungen (inkl. Logistik). Auch die teilweise überzeichneten Verkehrs- und Umweltkonflikte von güterverkehrsintensiven Einrichtungen tragen dazu bei, dass Logistiktutzungen oft nicht erwünscht sind. Logistikunternehmen, die grosse Flächen für den Warenumsatz oder die Lagerung beanspruchen, sind zumindest in einzelnen Gemeinden bei Neuansiedlungen nicht mehr gefragt (HKKB, 2011).
- Von den meisten befragten Unternehmen wird eine klare Langfristkonzeption für die Entwicklung der Logistik im Raum Basel vermisst (HKBB 2010a). So finden in den bisherigen kantonalen Planungen die Logistikaktivitäten entweder kaum eine Berücksichtigung oder werden als notwendiges Übel angesehen. Gleichzeitig nehmen die Engpässe bei den Logistikflächen und die Nutzungskonflikte weiter zu.
- Eine im Jahre 2008 durchgeführte Befragung von Verladern und Logistik-/Transportunternehmen im Rahmen des Projektes „Nachhaltige Güterversorgung und -transporte in Agglomerationen“ in den Agglomerationen Zürich, Chur und Lugano zeigte auch, dass die raumplanerischen Probleme im Zusammenhang mit Logistiktutzungen gross sind und künftig noch zunehmen werden (Rapp Trans AG/Interface/IRL ETHZ, 2010). Die wesentlichen Probleme

liegen in der mangelnden Verfügbarkeit von geeigneten Flächen für Logistiktutzungen und in dem weitgehenden Fehlen von grossen zusammenhängenden Flächen für Logistikanlagen.

- Im Rahmen eines Expertenworkshops vom 17. Januar 2012 zum Thema „Lieferwagen: Entwicklungen, Problemfelder, Handlungsbedarf“ mit Vertretern aus der Wirtschaft (DHL, TNT, Post Logistics, Planzer, COOP, Emmi, GS1, ASTAG) und der Verwaltung (Zürich, Luzern, BAFU) wurde der Mangel an Logistikflächen als wesentliches Problemfeld identifiziert. Es herrschte jedoch auch Einigung, dass in Innenstädten Flächen für den Be- und Entlad von Fahrzeugen im öffentlichen Raum fehlen bzw. die bestehenden Flächen ungenügend sind.

Fazit: Industrielle und gewerbliche Nutzungen und insbesondere auch Logistiktutzungen werden aus den Städten in das Umland verdrängt. Die Grundstückspreise sind für Logistiktutzungen sehr hoch. Für Logistiktutzungen stehen immer weniger geeignete Flächen zur Verfügung. Insbesondere gibt es kaum grössere zusammenhängende Flächen welche sich für Logistiktutzungen eignen.

2.2 Trends in der Logistik und Folgerungen für den Flächenbedarf

Die Versorgung der wachsenden Bevölkerung und Wirtschaft wird generell zu einem steigenden Flächenbedarf für Logistiktutzungen führen. Neben diesem allgemeinen Trend spielen jedoch auch die Entwicklungen in der Logistik für den Flächenbedarf eine wesentliche Rolle. Ein wesentlicher Treiber ist der Logistikmarkt selbst. Zwischen 2006 und 2010 ist das Schweizer Logistikmarktvolumen von 31.1 Mrd. auf 35.9 Mrd. CHF um 15% gewachsen. Die Grenz- und Transitlage des Raumes Basel haben zur Folge, dass die Logistikbranche in der Region überdurchschnittlich vertreten ist.

Im Rahmen verschiedener Studien wurden Logistiktrends identifiziert (Prograns/Wittenbrink 2011, GS1 2010). Folgende Trends haben einen Einfluss auf den Bedarf nach Logistikflächen:

Trend	Einfluss auf Bedarf nach Logistikflächen	Begründung
Outsourcing von Logistik- und Transportleistungen (Handels- und Industrieunternehmen konzentrieren sich vermehrt auf das Kerngeschäft und wollen Logistik-/Transportkosten einsparen)	+++	Externe Dienstleister benötigen Flächen für die Lagerung und Kommissionierung.
Weiterer Trend zur Arbeitsteilung in Industrie und Handel	++	Transport und Lagerung von Zwischenprodukten von Zulieferbetrieben, Lagerung benötigt Flächen.
Reduzierung der Lagerbestände im Detailhandel und Verkürzung der Lieferintervalle, Abnahme der Sendungsgrössen	++	Es werden ausserhalb der Stadtzentren Lagerflächen benötigt.
Bündelung der Transporte aus Effizienz- und Umweltgründen	++	Es werden für die Bündelung Verteilplattformen an der Peripherie von Agglomerationen benötigt (erfordert Flächen).
Zunahme E-commerce, Heimlieferdienste, via bestehende KEP-Netze oder eigene Verteilnetze	++	Ausbau bestehender und Bau neuer Verteilplattformen.
Konzentration der Standorte von Logistikdienstleistern aus Gründen der Effizienz (Economies of Scale)	++	Es werden neue grössere zusammenhängende Flächen benötigt.

Die obigen Trends führen dazu, dass der Flächenbedarf insgesamt und insbesondere auch für grössere zusammenhängende Flächen für die Logistik steigt. Die wesentlichen Gründe sind der weiter wachsende Logistikmarkt (inkl. Outsourcing, Arbeitsteilung), die Reduktion der Lagerbestände bei den Verladern, der Druck zur Transportbündelung, der zunehmende E-Commerce und die Standortkonzentration von Logistikdienstleistern. Auch wenn Logistikflächen immer effizienter genutzt werden, vermag dies den Flächenbedarf nicht stark zu dämpfen.

Fazit: Der Bedarf an Logistikdienstleistungen steigt und der Logistikmarkt wächst. Der Flächenbedarf für Logistikanlagen steigt insgesamt, aber auch die notwendigen Flächen pro Logistikanlage steigen. Dies insbesondere in urbanen Räumen, da die Warenströme stark an die räumliche Verteilung der Bevölkerung und Wirtschaft gebunden sind.

2.3 Heutiger Bestand und Bedarf an Logistikflächen

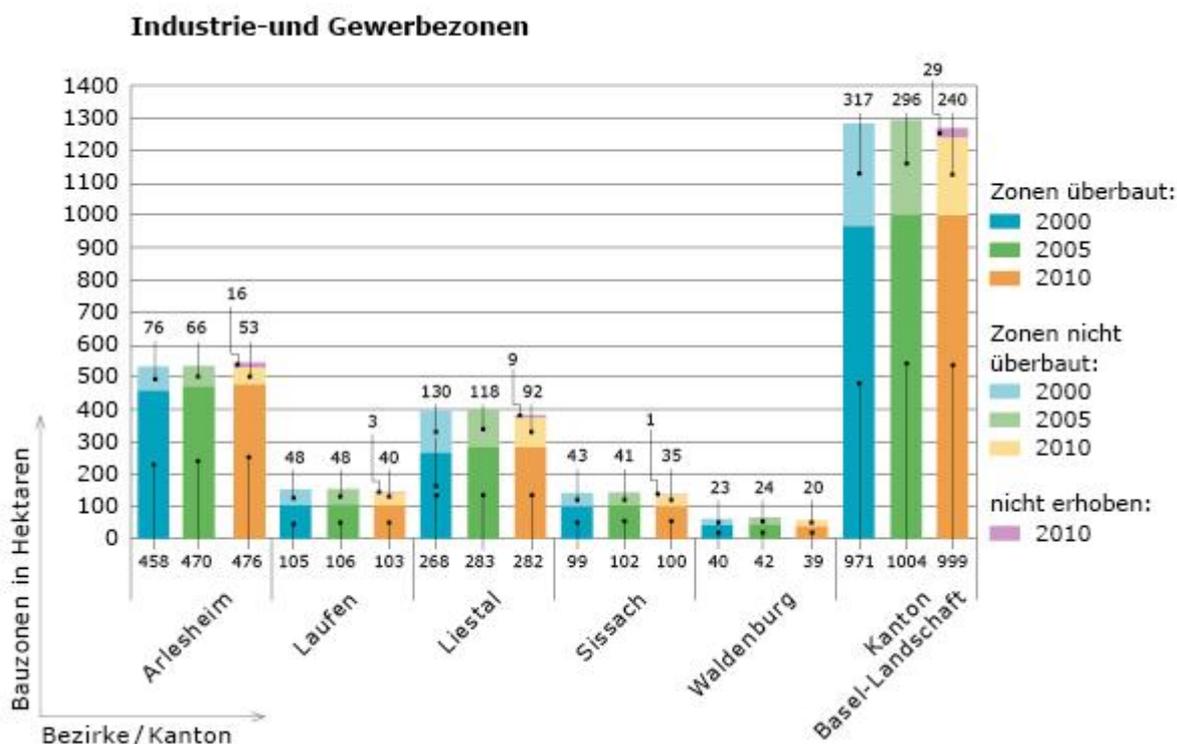
Heute besteht keine vollständige Übersicht über den Bestand und den Bedarf von Logistikflächen im Raum Basel. Die statistischen Grundlagen sind heute ungenügend. Hinweise gibt die Arealstandortanalyse (HKBB 2011); die kantonalen Richtpläne sowie kantonale Statistiken enthalten nur allgemeine Flächenangaben für Industrie- und Gewerbebezonen.

Die Situation bei den Industrie- und Gewerbebezonen präsentiert sich in den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft wie folgt (*Angaben zu Kt. BS noch hängig*):

	Überbaute Industrie- und Gewerbe-zonenflächen (ha)	Nicht überbaute Industrie- und Gewerbe-zonenflächen (ha)	Total Industrie- und Gewerbe-zonenflächen (ha)
Kanton Basel-Stadt	178.9 ha (100%)	0 ha (0%)	178.9 ha (100%)
Kanton Basel-Landschaft (75 Gemeinden, Stand 2010)	1'007.7 ha (81%)	241.1ha (19%)	1'248.8 ha (100%)
Kanton Solothurn (Stand 2007)	1'025 ha (73%)	375 ha (27%)	1'400 ha (100%)
Kanton Aargau (Stand 2011)	2'582 ha (76%)	798 ha (24%)	3'380 ha (100%)

Im Kanton Basel Stadt betragen die Flächen in Industrie- und Gewerbebezonen gemäss Angaben der Abteilung Arealentwicklung und Nutzungsplanung rund 179 ha. Leer- oder Brachflächen bestehen jedoch keine mehr; es bestehen jedoch noch erhebliche Verdichtungspotentiale. Insgesamt sind die Reserven damit gering.

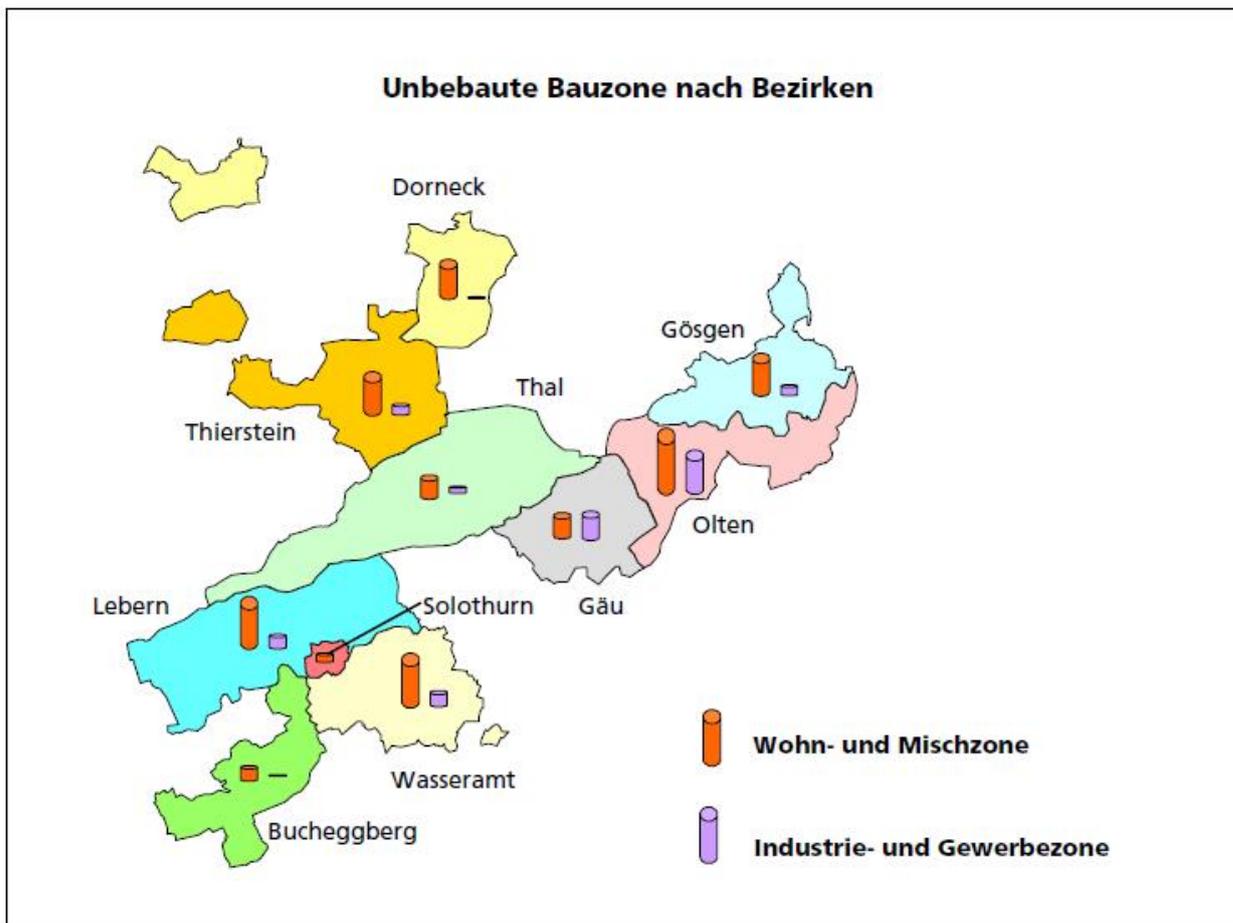
Im Kanton Basel-Landschaft bestehen Reserven in Industrie- und Gewerbebezonen von rund 240 ha; das entspricht rund 20% des Industrie- und Gewerbeflächenbestandes (Umweltbericht beider Basel, www.umweltberichtbeiderbasel.ch). Die Reserven konzentrieren sich auf die Bezirke Liestal und Arlesheim.



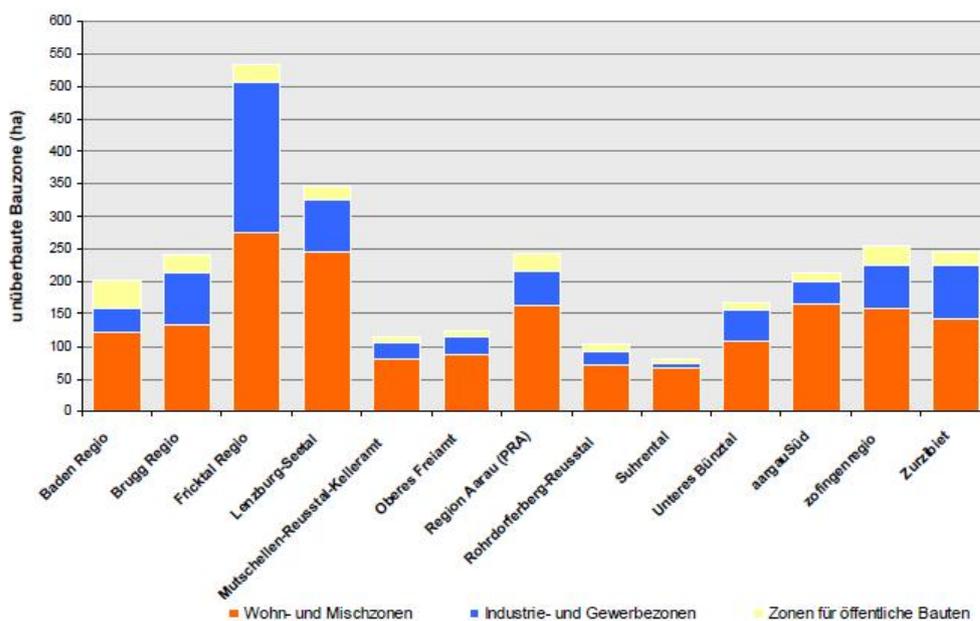
Der Betriebszahlzuwachs in den Industrie- und Gewerbebezonen hat zur Hauptsache in den Gemeinden in unmittelbarer Nähe zur Stadt Basel und im Ergolzthal stattgefunden. Die Reserven der I+G-Zonen betragen im Durchschnitt pro Gemeinde nur 3.2ha; für eine grössere Logistikanlage werden jedoch 4 bis 10 ha und mehr benötigt. Nur gerade in 6 von 75 Gemeinden sind die Flächenreserven in I+G-Zonen grösser als 10 ha (Aesch, Allschwil, Füllinsdorf, Liestal, Pratteln, Zwingen; Kanton BL, 2010). In 59 Gemeinden betragen die Flächenreserven in I+G-Zonen nur 0 bis 4 ha.

Im Rahmen einer Arealstandortanalyse (HKBB, 2012) wurden 19 Arealstandorte, welche von regionaler und überregionaler Bedeutung sind analysiert. Die untersuchten Arealstandorte weisen in der Regel einen hohen Überbauungsgrad auf. Grössere unüberbaute Flächen sind lediglich in Aesch, im Gebiet Salina Raurica sowie im Laufental vorhanden. Die Verfügbarkeit von brachliegenden Arealen ist klein. Da in Zukunft aufgrund der Umwidmung in Mischzonen die verbleibenden Industrie- und Gewerbeflächen kleiner werden, sollen sie besser ausgenutzt und nachverdichtet werden. Die grössten Entwicklungschancen für das Gewerbe bilden die Arealstandorte entlang der Autobahnen A2 und H18, welche noch Verdichtungspotentiale aufweisen und gut erschlossen sind.

Im Kanton Solothurn sind die Bauzonenreserven mit rund 375ha (27%) flächen- und anteilmässig grösser als im Kanton Basel Landschaft. Die Reserven konzentrieren sich auf die Bezirke Olten und Gäu. In den übrigen Bezirken und insbesondere auch in Dorneck und Thierstein sind die Reserven deutlich geringer.



Im Kanton Aargau sind die Bauzonenreserven in Industrie- und Gewerbebezonen mit rund 798ha (24%) auch flächen- und anteilmässig grösser als im Kanton Basel-Landschaft. In der Region Fricktal sind die Bauzonenreserven am grössten: 2011 waren noch ca. 220 ha der Industrie- und Gewerbebezonen nicht überbaut. Der Überbauungsgrad im unteren Fricktal Richtung Basel ist jedoch höher als im oberen Fricktal.



Im Rahmen des Logistikclusters Basel wurde im Februar/März 2012 bei lokalen Logistik- und Transportdienstleistern eine Kurzumfrage zum Flächenbedarf durchgeführt (vgl. Anhang 2). Insgesamt gingen 13 Antworten ein. Rein statistisch betrachtet ist die Umfrage nicht repräsentativ; sie liefert jedoch trotzdem ein Stimmungsbild zum Flächenbedarf für Logistiktungen.

Die Resultate der Umfrage können wie folgt zusammengefasst werden:

Frage 1: a) Braucht Ihr Unternehmen in den kommenden 5 Jahren zusätzliche Logistikfläche? (13 Antworten) b) Wie viel zusätzlich? (7 Antworten) c) Heutige Fläche? (8 Antworten)

- Mehr als die Hälfte der antwortenden Firmen benötigt in den nächsten 5 Jahren zusätzliche Logistikflächen.
- Die benötigte zusätzliche Fläche weist eine Bandbreite von 500 bis 70'000 m² pro Unternehmen auf.
- Im Vergleich zur heutigen Fläche werden zusätzliche Flächen im Umfang von 50% bis 350% der bisherigen Fläche benötigt.

Frage 2: a) Welches ist Ihr bevorzugter Standort für die zusätzliche Fläche? b) Wieso bevorzugen sie den Standort? (10 Antworten)

- Von den befragten Unternehmen, welche zusätzliche Flächen benötigen, liegen bevorzugte Standorte in folgenden Räumen: Agglomeration Basel generell, Pratteln und Umgebung, Birstal, Kleinhüningen, Birsfelden/Muttenz, Rheinfelden und Mittelland (für die Bedienung des Schweizer Marktes).
- Von den befragten Unternehmen wurden folgende Gründe für die bevorzugten Standorte genannt: Verkehrsanbindung Strasse/Schiene/Schiff, Zentralität, Vermeidung Stau zwischen Grenze und Schweizerhalle-Tunnel, Nähe Rheinhäfen, Nähe KV-Terminal, Anbindung Zoll Rheinfelden, Ort des Hauptsitzes der Firma, Möglichkeit Gefahrgutumschlag. Damit spielt vor allem die Erreichbarkeit bzw. die Verkehrsanbindung eine zentrale Rolle.

Frage 3: Würden Sie selber bauen, kaufen oder sich einmieten?(11 Antworten, Mehrfachantworten möglich)

- Für 4 (36%) der befragten Unternehmen kommt nur der Eigenbau in Frage.
- Für 3 (27%) der befragten Unternehmen kommt nur die Miete in Frage.
- 3 (27%) der befragten Unternehmen sind flexibel; für sie kommen alle Optionen Eigenbau, Miete und Kauf in Frage.
- Für eines der befragten Unternehmen (9%) kommt entweder Eigenbau oder Kauf in Frage.

Im Vordergrund für die befragten Unternehmen stehen der Eigenbau und die Miete. Bei grösseren Flächen steht eher der Eigenbau im Vordergrund; bei kleineren Flächen eher die Miete. Der Kauf ist eine weniger genannte Option.

Fazit: In Kernstädten ist ein Rückgang der industriell und gewerblich genutzten Flächen und insbesondere auch der Logistikflächen festzustellen. Die Flächenreserven in Industrie- und Gewerbebezonen sind bescheiden. Flächenreserven in Industrie- und Gewerbebezonen, welche auch für Logistiknutzungen in Frage kommen, sind kaum noch vorhanden.

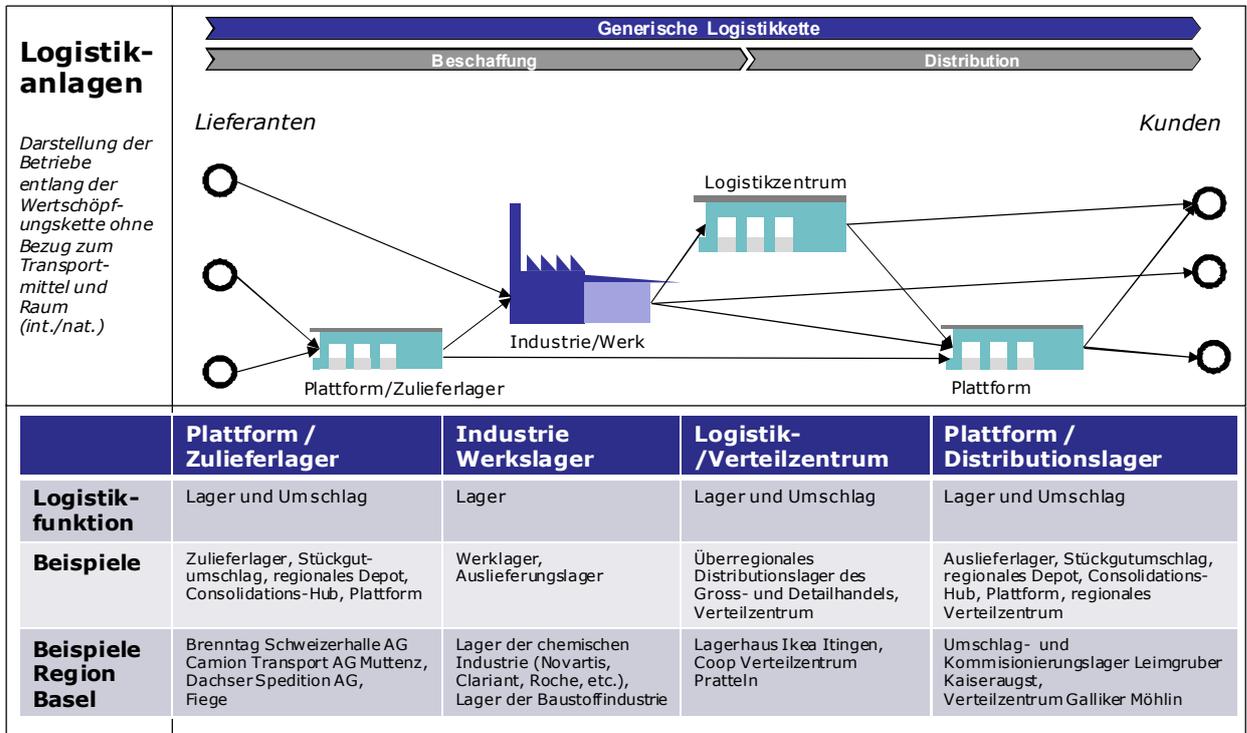
Die Mehrheit der lokalen Logistik- und Transportdienstleister benötigt in den nächsten Jahren zusätzliche Logistikflächen im Bereich von 50% bis 350% der bisherigen Flächen. Darunter sind auch Flächen von bis zu 70'000 m².

Für die lokalen und auch für neue Logistikunternehmen bestehen heute kaum Expansions- und Ansiedlungsmöglichkeiten.

Wesentliche Standortfaktoren sind die Verkehrsanbindung und die Nähe zu Häfen und Umschlagterminals. Bevorzugte Standorte liegen in der Agglomeration Basel in Pratteln und Umgebung, Birstal, Kleinhüningen, Birsfelden/Muttenz und Rheinfelden.

2.4 Typisierung von Logistikanlagen

Logistikanlagen sind in Logistiknetze eingebunden. Die wichtigsten sind Zuliefer-, Distributions- und Speditionsnetze (Wagner, 2009). Die nachfolgende Darstellung zeigt die Einbindung von Logistikanlagen in solche Netzwerke (Darstellung Rapp Trans AG):



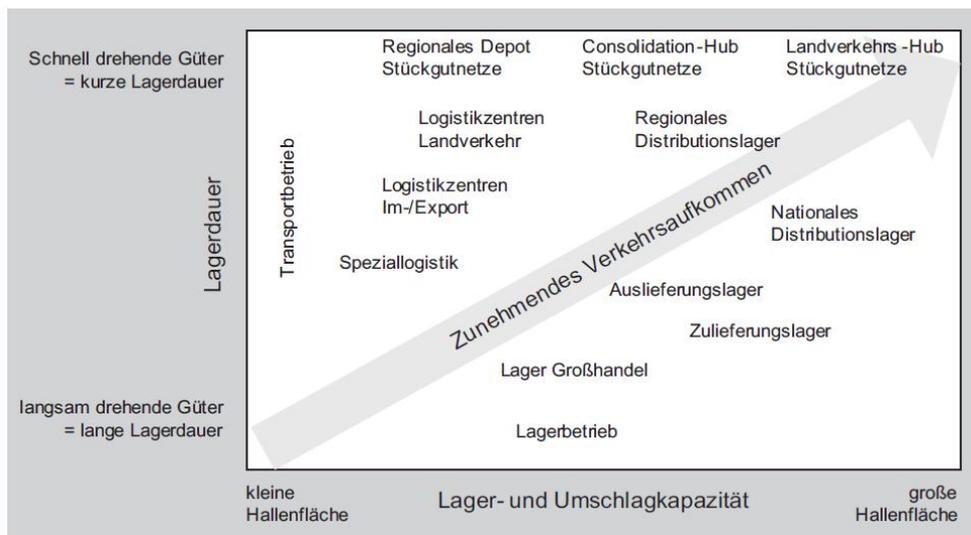
Es können 4 Haupttypen (Plattform/Zulieferlager, Industrie Werkslager, Logistik/Verteilzentrum und Plattform/Distributionslager) unterschieden werden. Hier nicht dargestellt sind öffentlich zugänglichen Infrastrukturanlagen die hauptsächlich dem Güterumschlag dienen (Rheinhäfen, KV-Terminals, etc.).

Die Charakteristiken der verschiedenen Anlagentypen gehen aus der nachfolgenden Tabelle hervor (eigene Darstellung Rapp Trans AG).

Anlagentyp	Charakteristik	Bild	Beispiele Basel
Logistikzentrum, Verteilzentrum	Zentrale Lager des Gross- und Detailhandels, aus denen primär regionale Plattformen aber auch direkt grosse Filialen beliefert werden. Sie verfügen über Lagerkapazitäten, Kommissionieranlagen Umschlagmittel und Anbindungen zu verschiedenen Verkehrsträgern (Strasse und Schiene)		<ul style="list-style-type: none"> - Lagerhaus IKEA Itingen - Coop Produktions- und Verteilzentrale Food in Pratteln - Verteilzentrum Coop Frenkendorf
Plattformen	Distribution	Regionale Distributionslager des Handels, aus denen die Filialen einer Region beliefert werden. Strassen- und teilweise Schienenanschluss	<ul style="list-style-type: none"> - Prodega Cash&Carry - Migros Genossenschaft Basel - Coop Verteilzentrum Nordwestschweiz Basel
	Konsolidierung	Konsolidierung von regionalen Sendungen von Stückguttransporten für die Hauptläufe, Verteilung und Einsammlung der Sendungen, verschiedene Lager- und Logistikdienstleistungen von Logistikdienstleistern, Speditionshöfe. Strassen- und teilweise Schienenanschluss (CDS-Center)	<ul style="list-style-type: none"> - Cargo – Domizil – Center Basel Camion Transport - Planzer Transport AG, Pratteln - Logistikzentrum Fiege Münchenstein
	Zulieferungslager	Zulieferungslager der Industrie, die direkt auf Werkstandorte ausgerichtet sind. Sie werden von den Lieferanten beliefert für eine i.d.R. JIT Belieferung des Werks.	
Industrie/ Werklager	Werkslager der Industrie, beliefern i.d.R. die Distributionslager des Handels; oft betrieben von Logistikdienstleistern		Lager der chemischen Industrie (Novartis, Clariant, Roche, etc.), Lager der Baustoffindustrie, Rheinsaline Schweizerhalle
Infrastruktur- gebundene Logistikbetriebe	Logistikdienstleister, die infrastrukturbezogene Leistungen anbieten wie Containerterminals, Häfen, Freiverladeanlagen, Luftfrachtanlagen		<ul style="list-style-type: none"> - Umschlagbahnhof Basel/Weil - Kombi-Terminal Frenkendorf - Kombi-Terminal Birsfelden - Hafen Basel-Kleinhüningen - Hafen Basel-St. Johann - Planzer aircargo Basel AG

Flächenbedarf und Standortanforderungen (Flächenzuschnitt, Baumasse, Verkehrsflächen, Umweltempfindlichkeit, Erschliessung, etc.) sind abhängig vom Typ der Logistikanlage.

Die nachfolgende Abbildung (Wagner, 2010) zeigt die Zuordnung von Logistikanlagentypen zur Lagerdauer und Umschlagkapazität. Aus der Grafik geht auch hervor, dass das induzierte Verkehrsaufkommen mit abnehmender Lagerdauer und zunehmender Umschlagkapazität zunimmt. Damit ist das induzierte Verkehrsaufkommen stark vom Anlagentyp abhängig.

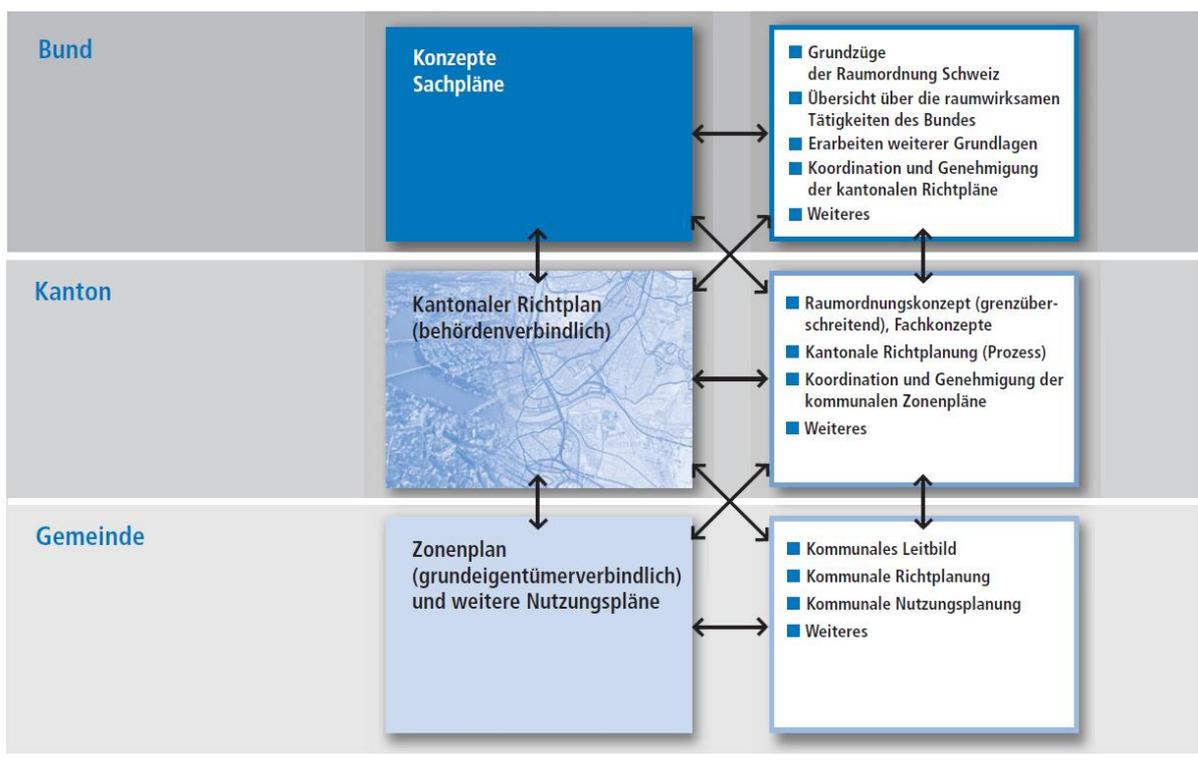


Fazit: Für verschiedene logistische Dienstleistungen werden unterschiedliche Logistikanlagen benötigt. Diese Logistikanlagen unterscheiden sich insbesondere im Flächenbedarf und im induzierten Verkehrsaufkommen. Aber auch die Standortanforderungen können unterschiedlich sein (Gebäudehöhen, Betriebszeiten, etc.).

2.5 Heutige Berücksichtigung der Logistikflächen in der Raum- und Nutzungsplanung sowie in Agglomerationsprogrammen

Die Planungs- und Koordinationspflicht ist im Raumplanungsgesetz geregelt. Zentrale Grundsätze sind die haushälterische Bodennutzung und die Abstimmung der raumwirksamen Tätigkeiten.

Für die Abstimmung raumwirksamer Tätigkeiten und die Sicherung von Flächen bestehen auf den Ebenen Bund, Kanton und Gemeinde verschiedene Instrumente, wie die nachfolgende Abbildung zeigt:



Der Bund erstellt Konzepte und Sachpläne in Sachgebieten, für die er weitgehend alleine zuständig ist (Verkehr von nationaler Bedeutung, Militär, Übertragungsleitungen, etc.). Im Richtplan zeigen die Kantone auf, wie in ihrem Gebiet, die zahlreichen raumwirksamen Tätigkeiten des Bundes, des Kantons und der Gemeinden aufeinander abgestimmt werden. Wichtige Teile des Richtplans sind die Siedlung, der Verkehr sowie die Ver- und Entsorgung. Eine Revision erfolgt alle ca. 10 Jahre. Die Gemeinden erstellen die Zonenpläne mit der Festlegung der Industrie- und Gewerbezone und der Bauvorschriften.

Neben den raumplanerischen Instrumenten hat der Bund gestützt auf den Bericht zur Agglomerationspolitik des Bundes vom 19. Dezember 2001 das Instrument des Agglomerationsprogramms geschaffen (ARE, 2003). Das Agglomerationsprogramm ist ein Planungs- und Führungsinstrument, das den Agglomerationen erlaubt, ihre vielfältigen Herausforderungen koordiniert, effizient und wirksam anzugehen und sich entsprechend den Grundsätzen der Nachhaltigkeit zu entwickeln. Der Fokus der Agglomerationsprogramme lag bisher in der Lösung von Verkehrs- und Siedlungsentwicklungskonflikten.

2.5.1 Kantonale Richtplanung

Der Richtplan ist das zentrale Instrument der Raumplanung. Die bestehenden kantonalen Richtpläne der Kantone Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Solothurn und Aargau wurden gesichtet.

Kanton Basel-Stadt

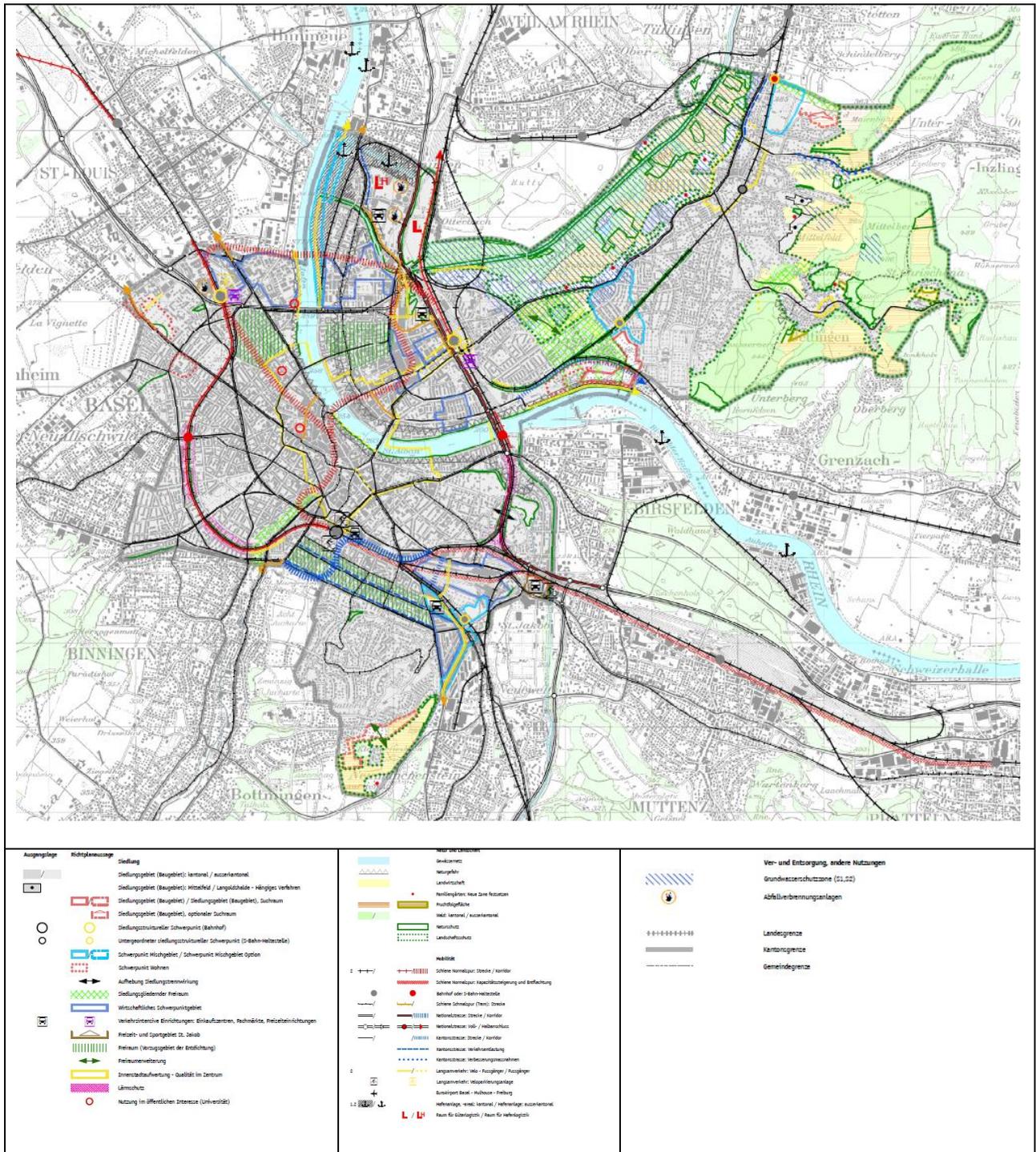
Im Richtplan des Kantons Basel-Stadt (Kt. BS, 2010) werden im Bereich Siedlung folgende für die wirtschaftliche Entwicklung relevanten Leitsätze erwähnt:

- „Der wirtschaftliche Strukturwandel und die Reorganisation öffentlicher Nutzungen soll neuen wertschöpfungsintensiven und stadtplanerisch erwünschten Nutzungsformen zustatten kommen.“ (Leitsatz 5)
- „Die raumplanerischen Massnahmen für die Wirtschaft zielen in regionaler Zusammenarbeit prioritär auf hochwertige wertschöpfungsintensive Wirtschaftsaktivitäten.“ (Leitsatz 7)
- „Zusammen mit den tangierten Firmen sind zweckentsprechende Gebiete für Produktions- und Forschungsbetriebe mit Störfallrisiken oder anderen Emissionen festzusetzen und langfristig vor Konflikten mit empfindlichen Nutzungen zu sichern.“ (Leitsatz 11)
- „Für die Infrastruktur der Güterlogistik sind die Räume unter regionalem Gesichtswinkel zu konzentrieren; Auslegung und Ausgestaltung der Infrastrukturanlagen sind zu optimieren.“ (Leitsatz 12)
- „Die Ansiedlung von verkehrsintensiven Einrichtungen ist unter Anwendung von Kriterien, die die Stadt- und Wirtschaftsentwicklung fördern, zu steuern.“ (Leitsatz 13)

Bei den Planungsgrundsätzen zur Siedlung werden Schwerpunkte für Mischgebiete definiert, welche nach Richtplan (Objektblätter Siedlung) Verdichtungen im Bereich wirtschaftlicher Aktivitäten und beispielhaften städtebaulichen Gestaltungen als integrale Stadtteile zu entwickeln sind; Wirtschaft, Gewerbe, Wohnen, Kultur und Freizeit sollen sich dabei gegenseitig unterstützen und durch Immissionen wenig beeinträchtigen. Zusätzlich soll das Potential durch höhere Bebauungsdichten und eine Optimierung der Erschliessung gesteigert werden. Solche Mischgebiete sind im Dreispitz (Festsetzung), Klybeckquai/Rheinquai (Zwischenergebnis) und Westquai (Vororientierung) festgelegt, welche heute auch bedeutende Logistiknutzungen aufweisen.

Bei den Planungsgrundsätzen zur Wirtschaft im Siedlungsraum (Objektblätter Teil S2) bezeichnet der Richtplan wirtschaftliche Schwerpunktgebiete, deren Entwicklung nicht nur für den Kanton, sondern auch für den Metropolitanraum Basel von wesentlicher Bedeutung ist. Dabei sollen Transformationsprozesse, Strukturwandel, Nutzungsintensivierung und Standortkonzentrationen unter Berücksichtigung der gesellschaftlichen Ansprüche, der Umwelt, der städtebaulichen Anliegen und der Integration in den städtischen Kontext unterstützen. Bestehende Produktionsstandorte für Pharma und Chemie (Novartis, Hoffmann-La Roche, Rosental Areal, Klybeck) werden in Forschungs- und Dienstleistungsstandorte entwickelt. Die Gewerbe- und Industriegebiete Dreispitz und Äusseres St. Johann sollen weiterhin Raum für gewerbliche Nutzungen bieten und sollen moderat verdichtet werden. Im Gebiet Wolf haben bahnspezifische Nutzungen inkl. der Logistikfunktion Vorrang vor anderweitigen Nutzungen und dürfen durch diese nicht beeinträchtigt werden. Es wird aber angemerkt, dass innerhalb des Planungshorizonts des Richtplans im Bereich des Güterbahnhofs eine Auslagerung von Logistikfunktionen denkbar ist, so dass Flächen für neue, v. a. wirtschaftliche Nutzungen frei werden könnten.

Das Thema Güterverkehr und Logistik ist in den Objektblättern zur Mobilität abgehandelt (Teile M5 Schifffahrt und M6 Güterverkehr).



Es ist im Richtplan festgehalten, dass die Rheinhäfen einen integrierenden Bestandteil des gesamten Güter-Gateways Basel mit einer nationalen und regionalen Versorgungsfunktion bilden (Teil M5). Auf die räumlichen Konflikte mit städtebaulichen Interessen, die auf die Wohnaufwertung Kleinhüningens und des Klybeckquartiers abzielen, wird hingewiesen.

Weiter ist im Richtplan festgehalten, dass der Güterumschlag zwischen verschiedenen Verkehrsträgern in der Region Basel eine sehr grosse Bedeutung hat; und zwar in lokaler, regionaler, nationaler und internationaler Hinsicht. Die Region Basel bildet das Tor für den Gütertransport in und aus der Schweiz. Zudem wird erkannt, dass die Logistik eine Wachstumsbranche ist und mit zunehmendem

Flächenbedarf zu rechnen ist. Der Kanton möchte darauf mit der Nutzung von Optimierungs- und Konzentrationspotentialen begegnen. Damit die Stadtentwicklung ermöglicht werden kann, sollen Logistiknutzungen an wenigen Standorten konzentriert werden. Bei den Arealen Dreispitz, Güterbahnhof St. Johann und SBB Güterbahnhof Wolf wird davon ausgegangen, dass die Logistiknutzungen durch andere städtische Nutzungen ergänzt und abgelöst werden. Da sich Kleinhüningen für eine störungsfreie trimodale Vernetzung der Verkehrsträger Bahn, LKW und Schifffahrt sehr gut eignet, sollen dort die Standortvoraussetzungen für Logistikfunktionen geschaffen werden.

Als Planungsgrundsätze/-anweisungen mit Relevanz zur Sicherung von Logistikflächen sind definiert:

- „Die Güterverkehrsdrehscheibe Hafen Kleinhüningen ist langfristig unter Berücksichtigung der Umnutzungsansprüche entlang des Rheins zu sichern und bei allen Planungen zu berücksichtigen.“
- „Stadtentwicklungsplanungen und die Entwicklungsplanung der Rheinhäfen beider Basel sind gegenseitig aufeinander abzustimmen.“
- „Die Intensivierung der Zusammenarbeit mit den Häfen F und D wird unterstützt.“
- „Hafenlogistikareal im Raum Kleinhüningen (LH)“ als örtliche Festlegung (Zwischenergebnis) zur Kompensation für mittel-/langfristige Transformationsschritte von der Hafen- in Richtung Stadtentwicklung.
- „Güterlogistikareal auf dem Rangierbahnhof der DB (L)“ als örtliche Festlegung (Zwischenergebnis) zur Ablösung der heutigen Zwischennutzung als erweiterte Zollanlage (PEZA), langfristiger Bahnnutzung und den Ansprüchen des Naturschutzes ist Rechnung zu tragen.

In Bezug auf die im Raum Basel bedeutenden Logistiknutzungen (vgl. HKBB, 2009) bestehen folgende Defizite auf der Ebene der kantonalen Richtplanung Kt. Basel-Stadt:

- Die Festlegung von Mischgebieten im Dreispitz, Klybeckquai und Rheinquai führt zu einer Verdrängung von Logistiknutzungen aus dem Kanton Basel-Stadt. Auch bei den Arealen Güterbahnhof St. Johann und SBB Güterbahnhof Wolf ist absehbar, dass die Logistiknutzungen durch andere städtische Nutzungen abgelöst werden.
- Auf der einen Seite wird erkannt, dass der Flächenbedarf für Logistiknutzungen zunehmen wird; auf der anderen Seite sollen Logistiknutzungen „optimiert und konzentriert“ werden. Es wird zugelassen und sogar unterstützt, dass durch die Stadtentwicklung und Mischgebiete Logistiknutzungen verdrängt und aufgegeben werden.
- Eine verbindliche Flächensicherung für Logistiknutzungen fehlt. An den bezeichneten Hafenlogistikareal- und Güterlogistikareal-Standorten bestehen nicht unerhebliche raumplanerische Konflikte (Naturschutz, etc.). Im Süden/Zentrum der Stadt wird auf eine Sicherung von bestehenden Flächen für Logistiknutzungen verzichtet (Basel Wolf), welche heute eine wichtige logistische Funktion in der Bedienung der Stadt haben.

Die in der Raumplanung geforderte umfassende Abwägung der Interessen setzt voraus, dass die Betroffenen und die Öffentlichkeit rechtzeitig informiert werden und sich vor dem Planungsbeschluss zu allen Aspekten der Planung äussern können. Nach Art. 4 RPG unterliegen alle Planungen nach diesem Gesetz der Pflicht von Information und Mitwirkung. Dies gilt auch für die Richtplanung. Information und Mitwirkung erfolgen oft erst in einem späten Stadium des Planungsprozesses. Dies ist

gerade für den Bereich der Logistik und des Güterverkehrs problematisch, da das Logistik-Know-How bei den Raumplanungsfachleuten beschränkt ist. Die Bedürfnisse der Logistik fließen daher nur ungenügend und zu einem späten Zeitpunkt in die Richtplanung ein.

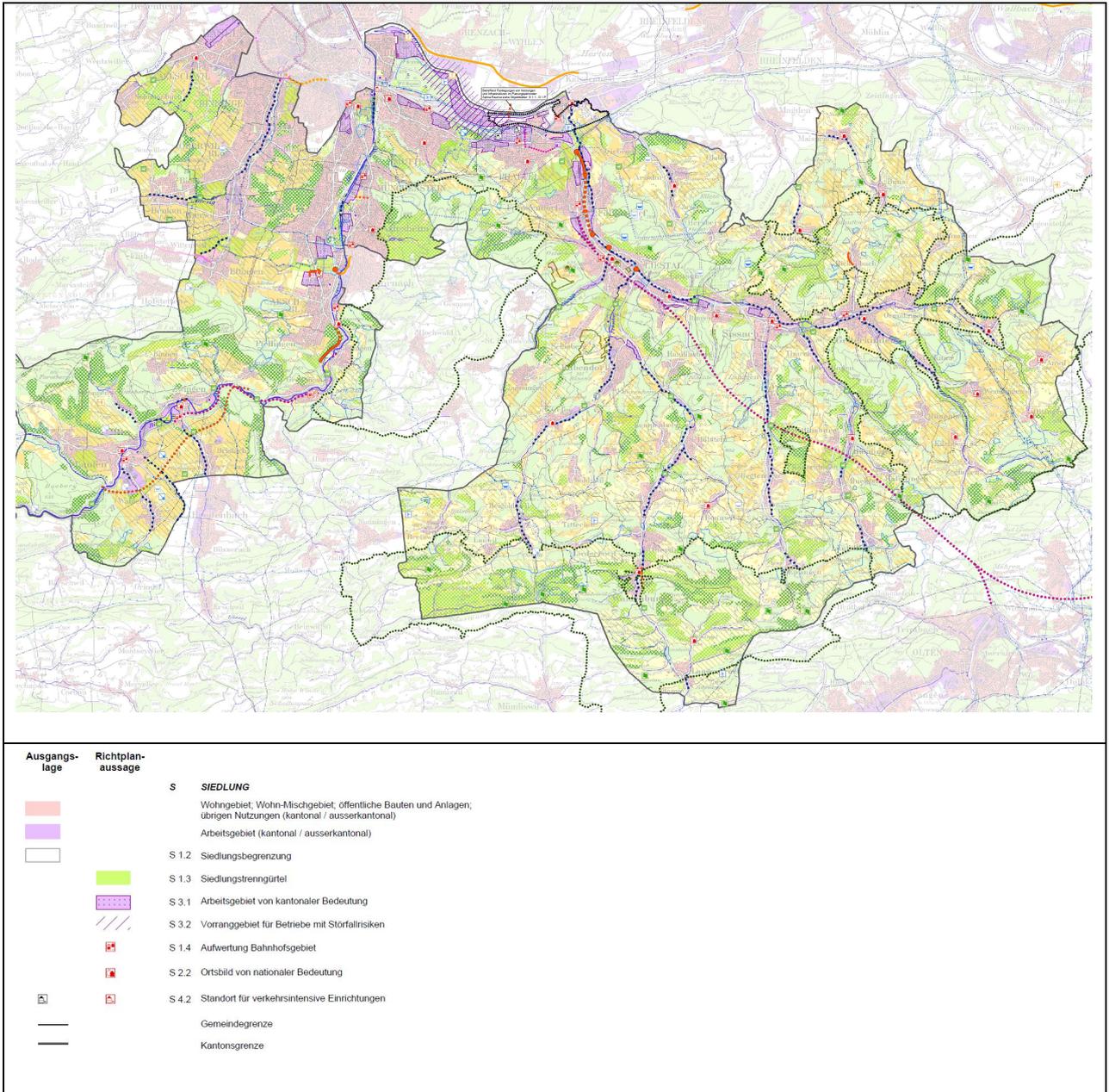
Im Rahmen einer im Jahre 2009 durchgeführten Expertenumfrage im Projekt „Nachhaltige Güterversorgung und -transporte“ in den Agglomerationen Zürich, Chur und Lugano wurde die ungenügende Berücksichtigung des Güterverkehrs und der Logistik in der Richt-, Regional- und Nutzungsplanung als Problem von grosser Bedeutung identifiziert (Rapp Trans AG/Interface/IRL ETHZ 2010).

Kanton Basel-Landschaft

Im Richtplan des Kantons Basel-Landschaft (Kanton BL, 2010) sind unter dem Thema Wirtschaft im Siedlungsraum folgende Ziele formuliert, welche einen Bezug zu Industrie- und Gewerbenutzungen haben:

- „Arbeitsplatzgebiete (Industrie- und Gewerbebezonen) mit hoher Standortgunst, grossem Entwicklungspotential und hervorragender Anbindung an das übergeordnete Verkehrsnetz (Strasse und/oder Schiene) sind langfristig zu erhalten. Die Nutzung und Erschliessung in Gebieten mit vielen Arbeitsplätzen ist optimal auf die Kapazitäten des regionalen und überregionalen Strassennetzes und öffentlichen Verkehr sowie auf den Umweltschutz abzustimmen. ...“
- „Am Erhalt und an der Weiterentwicklung des Birsfelder Hafens bzw. des Auhafens und seiner Infrastruktur besteht ein kantonales Interesse.“
- „An geeigneten Standorten sind Industriegebiete, in denen stark störende Betriebe zulässig sind, in bedarfsgerechtem Umfang sicherzustellen.“
- „Bestehende grössere zusammenhängende Gewerbe- und Industriestandort mit Störfallrisiken, wie etwa Schweizerhalle oder Auhafen, sind für risikoreiche Betriebe zu erhalten und langfristig zu sichern. Die Nutzungsordnung ist derart festzulegen, dass die erforderlichen Sicherheitsabstände zwischen den risikoreichen Betrieben und Wohnbauten sowie personenintensiven Bauten und Anlagen eingehalten werden können.“

„Betriebe mit hohen Störfallrisiken sind langfristig vom Birsfelderhafen in den Auhafen zu verlegen.“



Auf der Zielebene besteht damit ein Interesse an der Sicherung von Industrie- und Gewerbebezonenflächen, welche auch sehr gut erschlossen sind. Auch die Erhaltung des Birsfelder Hafens und des Auhafens sind ein wichtiges Anliegen sowie die Sicherung von Standorten für stark störende Betriebe.

Auf der Ebene der Beschlüsse wird dann noch speziell auf die bessere Nutzung von Industrie- und Gewerbebranchen mit Mischnutzung eingegangen sowie auf Vorranggebiete für Betriebe mit Störfallrisiken.

In Bezug auf die im Raum Basel bedeutenden Logistikt Nutzungen (vgl. HKBB, 2009) bestehen folgende Defizite auf der Ebene der kantonalen Richtplanung Kt. Basel-Landschaft:

- Auf Zielebene fehlt die ausdrückliche Sicherung von Flächen für Logistikt Nutzungen. Eine Ausnahme bilden der Birsfelder Hafen und der Auhafen.

- Auf Beschlussebene werden mit Ausnahme des Erhaltes von Flächen von Arbeitsgebieten von kantonalen Bedeutung und von Vorranggebieten für Betriebe mit Störfallrisiken die übrigen Ziele bezüglich Erhalt von Industrie- und Gewerbezonflächen sowie die Sicherung von Standorten für stark störende Betriebe nicht mehr aufgenommen. Die ausdrückliche Förderung von Mischnutzungen in Industrie- und Gewerbebranchen ist für Logistiknutzungen problematisch (Nutzungskonkurrenz, Umweltkonflikte in der Nachbarschaft). Damit fehlen behördenverbindliche Vorgaben für den Erhalt von Industrie- und Gewerbeflächen und stark störenden Betrieben.

Kantone Solothurn und Aargau

Im Raumentwicklungskonzept Nordwest+ (Kanton Aargau, 2010) wird festgehalten, dass der Raum Nordwest aufgrund seiner Grenz- und Transitlage das Tor zu Europa ist. Die Grenz- und Transitlage bewirkt, dass die Logistikbranche in der Region überdurchschnittlich vertreten ist. Folgende Ziele werden hinsichtlich des Güterverkehrs/Logistik definiert (Kanton Aargau, 2010):

- „Der wesensgerechte und effiziente Einsatz der Verkehrsmittel soll gefördert und nach Möglichkeit die Verlagerung von der Strasse auf die Schiene begünstigen. Die Interessen des (Transit-)Güterverkehrs sind dabei mit den Interessen des Personenverkehrs abzustimmen.
- Durch zweckmässige Lage und Erschliessung von güterverkehrsintensiven Nutzungen wird die Lärmbelastung der Bevölkerung durch den Güterverkehr reduziert.
- Es sind die nötigen Entscheidungsgrundlagen zu entwickeln, um Standorte für bedeutende Logistikanlagen und insbesondere multimodale Verkehrsplattformen (z.B. Häfen und Terminals des kombinierten Verkehrs) als Beitrag zu einer leistungsfähigen Standortregion zu sichern und langfristig unter Ansiedlung zusätzlicher Dienstleistungen in der Wertschöpfungskette entwickeln zu können.“

Bemerkenswert ist einerseits die Erwähnung der spezifischen Anforderungen für güterverkehrsintensive Einrichtungen und die Notwendigkeit der Flächensicherung für Logistiknutzungen.

Aus dem Richtplan des Kantons Aargau erscheint folgendes erwähnenswert (Kanton Aargau, 2010):

- „Neue Nutzungen mit hohem Güterverkehr brauchen eine besondere Grundlage in der kommunalen Nutzungsplanung in allen Gebieten, wenn die Anzahl Fahrten von Lastwagen und Lieferwagen 200 Fahrten pro Tag übersteigt.“ Für Standorte mit hohem Güterverkehr ist kein Richtplanverfahren erforderlich. Konkrete Aussagen werden erst in den Zonenvorschriften erforderlich. Die Standorte werden anhand der im Richtplan festgesetzten Standortkriterien geprüft.
- „Die Umnutzung von Industrie- und Gewerbearealen wird erleichtert und die Verfügbarkeit des eingezonten Baulands erhöht.“
- „Die Gleiserschliessung grosser güterintensiver Nutzungen in der Nähe des Bahnnetzes ist durch geeignete Mittel zu unterstützen und planerisch frühzeitig sicherzustellen.“ (Planungsgrundsatz)
- „Zukünftige Anlagen des kombinierten Verkehrs sind in enger Zusammenarbeit zwischen Bund, den Kantonen, Regionalplanungsverbänden und privaten Betreibern zu bezeichnen und auf die wirtschaftlichen Bedürfnisse und die Siedlungsentwicklung abzustimmen. Dezentrale Lösungen haben den Vorzug.“
- „Die bestehenden Anlagen des kombinierten Verkehrs Aarau, Birrfeld, Rothrist und Mellikon/Rekingen sind festgesetzt. Die Optionen angemessener Erweiterungen oder weiterer Anlagen sind offenzuhalten.“

Ähnlich wie in den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft werden Mischnutzungen gegenüber I/G-Nutzungen bevorzugt. Der Kanton Aargau verfügt weiter über keine besonderen Bestimmungen

für die Sicherung von Flächen für Logistiktutzungen. Es fehlt eine regionale Sicht und die Festlegung von Standorten für güterintensive Einrichtungen wird den Gemeinden überlassen. Die Erkenntnisse aus dem Raumentwicklungskonzept Nordwest+ sind noch nicht in die kant. Richtplanung eingeflossen. Aus dem Richtplan des Kantons Solothurn erscheint folgendes erwähnenswert (Kanton Solothurn, 2000):

- Der Kanton Solothurn hat für besonders flächenbeanspruchende Nutzungen ausserhalb des Siedlungsgebietes von regionaler und kantonaler Bedeutung mit erheblichen Auswirkungen auf die Landschaft und/oder das Verkehrsaufkommen sogenannte Sondernutzungsgebiete festgelegt. Beispiele dafür sind die Areale KEBAG/ARA, SBB Baudienstwerkstätte Gunzgen, KKW Gösgen.
- Für güterverkehrsintensive Einrichtungen (>400 tägliche Fahrten von Lastwagen und Lieferwagen) ist eine Spezialzone für güterverkehrsintensive Nutzungen auszuweisen.
- „Güterverkehrsintensive Anlagen kommen an die geeigneten Standorte zu liegen, so dass die Lärmbelastung von Wohngebieten sowie die Luftbelastung minimiert wird. Ebenso berücksichtigt werden im Rahmen der angebotsorientierten Verkehrsplanung die bestehenden Strassenkapazitäten und die Möglichkeit der Erschliessung mit Industriegleisen. Allfällige Anpassungen am Strassennetz und am Schienennetz gehen zulasten der Verursacher.“
- Gemeinden mit geeigneten Standorten für güterverkehrsintensive Einrichtungen überarbeiten und differenzieren innert 2 Jahren, spätestens jedoch bei Vorliegen eines konkreten Projektes ihre Industrie- und Gewerbebezonen im Sinne der Kriterien.
- „Die Standorte für Industrieanlagen von überörtlicher Bedeutung sollen regional koordiniert festgelegt werden. Dabei sind alle Auswirkungen auf Umwelt und Volkswirtschaft zu berücksichtigen.“

Die geforderte Festlegung von güterverkehrsintensiven Einrichtungen fördert die Ansiedlung von Logistiktutzungen nicht wirklich, da keine Flächen gesichert werden und erst nach Vorliegen eines Projektes die Standortkriterien bzw. die Standortanforderungen konkretisiert werden. Auch hier fehlt die Sensibilisierung für Logistiktutzungen und die regionale Betrachtungsweise, welche für Logistiktutzungen unbedingt erforderlich ist. Positiv ist, dass Standorte für Industrieanlagen von überörtlicher Bedeutung regional koordiniert werden. Dies fehlt für Logistiktutzungen, welche fast ausschliesslich eine regionale und überregionale Funktion haben.

2.5.2 Agglomerationsprogramm Basel

Das Agglomerationsprogramm ist in Ergänzung zu den kantonalen Richtplänen ein Instrument zur Lenkung der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung in der trinationalen Agglomeration Basel (www.agglobasel.org). Die Ausarbeitung, Umsetzung und Überarbeitung der Agglomerationsprogramme fällt in den Kompetenzbereich der Gebietskörperschaften (Kantone, Gemeinden, ausländische Partner) und der interkommunalen, interkantonalen oder internationalen Zusammenarbeitsstruktur. Nach seiner Fertigstellung bzw. Überarbeitung wird das Agglomerationsprogramm durch die Trägerschaft dem Bund zur Prüfung eingereicht.

Im Agglomerationsprogramm definierte Massnahmen im Verkehr und in der Raumplanung müssen in die kantonalen Richtpläne aufgenommen werden, soweit diese nicht schon bereits enthalten sind.

Das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) hat den Agglomerationen bzw. Kantonen Vorgaben für die Erarbeitung und Beurteilung von Agglomerationsprogrammen gemacht (ARE 2007, ARE 2011).

Für die Agglomerationsprogramme der ersten Generation wurde nur der Personenverkehr betrachtet; eine Behandlung von Logistik und Güterverkehr war nicht vorgesehen. Entsprechend fehlte das

Thema einerseits bei der Ist-Zustands- und Schwachstellenanalyse und andererseits bei der Massnahmen- und Wirkungsanalyse.

Für die Agglomerationsprogramme der zweiten Generation wurden die Vorgaben angepasst. Gestützt auf die Erkenntnisse des Projektes "Nachhaltige Güterversorgung und -transporte in Agglomerationen" (Rapp Trans AG/Interface/IRL ETHZ, 2010) wurden folgende Anforderungen ergänzt (ARE, 2010):

Bei den Wirksamkeitskriterien wurde beim Wirkungskriterium 1: Qualität des Verkehrssystem verbessert folgende Prüfvorgaben ergänzt:

„7. Verbesserung im Güterverkehr (fakultatives Element)

Wie stark trägt das Agglomerationsprogramm mit spezifischen Massnahmen zur Verbesserung des Güterverkehrs bzw. zur Reduktion dessen negativer Auswirkungen bei? Schaffen sie Abhilfe für die bei der Analyse des Ist-Zustands identifizierten güterverkehrsspezifischen Schwachstellen?

Zum Beispiel mittels

- Infrastrukturen (z.B. Be- und Entladezonen, unterirdische Anlieferung für Areale,...)
- Transportmanagement (Kooperationsförderung, Information,...)
- Verkehrsmanagement (Signalisation von Güterverkehrskorridoren,...), rechtliche und polizeiliche Instrumente (Emissionsauflagen, räumliche und zeitliche Einschränkungen,...)

Bei den Vorgaben ist angemerkt, dass eine Behandlung des Themas die Bewertung der Programmwirkung positiv aber nicht negativ beeinflussen kann. Dies zeigt einerseits, dass Unsicherheiten bestehen wie das Thema Logistik/Güterverkehr in den Agglomerationsprogrammen behandelt werden soll und andererseits, dass auf eine konsequente Berücksichtigung verzichtet wurde.

Im Agglomerationsprogramm Basel der zweiten Generation ist das Thema Logistik/Güterverkehr wie folgt berücksichtigt:

- Bei der Analyse des Ist-Zustandes werden Behinderungen beim grenzquerenden Güterverkehr erkannt und eine Schwachstelle für den Güterverkehr in der Kernstadt ausgewiesen.
- Im Zukunftsbild ist im Abschnitt Verkehr eine Teilstrategie Güterverkehr und Logistik enthalten; mit den Elementen Erreichbarkeit der regionalen Wirtschaftsstandorte sicherstellen und Umschlagsknoten konzentrieren und Intermodalität fördern.
- Als Zielsetzung bei der Güterlogistik wird eine Entflechtung von Stückgut- und Massengut-Umschlag vorgeschlagen (Rheinhafen Basel resp. Birsfelden/Auhafen).
- Als Handlungsbedarf wird beim grossräumigen Strassengüterverkehr eine siedlungsverträgliche Abwicklung und eine Erhöhung des Modal Split (Bahn, Schiff) gefordert.
- Von den Massnahmen beim Verkehr werden auch jene des Güterverkehrs (Stauraumbewirtschaftung Grenzverkehr sowie im kombinierten Verkehr der neue Gateway Nord und die Schienenanbindung Süd im Auhafen Muttenz) als wichtig erachtet.

Mit der Teilstrategie Güterverkehr setzt das Agglomerationsprogramm der 2. Generation für den Raum Basel massnahmenseitig vor allem auf zwei Ebenen an: Staubewirtschaftung an den Grenzübergängen sowie Ausbau der (trimodalen) Güterumschlagspunkte. Die Rahmenbedingungen für den kombinierten Güterverkehr (Schiff-Bahn-Strasse) werden weiter verbessert, damit die Strasse entlastet werden kann. Daneben profitiert der Güterverkehr von den personenverkehrsbezogenen Kapazitätsausbauten (Schiene und Nationalstrasse).

Bezüglich der allgemeinen Berücksichtigung der Logistik und des Güterverkehrs in den Agglomerationsprogrammen lassen sich folgende Defizite ableiten:

- Die bestehenden Vorgaben des ARE für die Agglomerationsprogramme schaffen keine Anreize für die Agglomerationen, Logistik und den Güterverkehr bei der Ist-Analyse, Prognose und der Massnahmenplanung auch wirklich zu berücksichtigen.
- Auf der Ebene des Bundes fehlen verbindliche Vorgaben zu einer realen (nicht fakultativen) Berücksichtigung der Logistik und des Güterverkehrs. Solche Vorgaben wären wichtig, da der Güterverkehr in Agglomerationen bezüglich Fahrten und Fahrleistungen zunimmt und auch spezifische Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur bestehen (Erreichbarkeit, Zuverlässigkeit der Transporte, etc.).
- Während eine fakultative Behandlung des Güterverkehrs bei der Überprüfung der Wirksamkeitskriterien erwähnt wird, fehlen entsprechende Hinweise zur Behandlung von Logistik und Güterverkehr bei den vorgelagerten Anforderungen
 - Zukunftsbild
 - GA3: Analyse von Ist-Zustand und Entwicklungstrends sowie Identifikation von Stärken, Schwächen, Chancen, Risiken und Handlungsbedarf
 - GA4: Entwicklung von Massnahmen in allen Bereichen, in Kohärenz zu Zukunftsbild, Teilstrategien und Priorisierung (erkennbarer roter Faden)
- Es ist unklar, wie und in welchem Umfang Verkehrsinfrastrukturen, welche insbesondere der Logistik und dem Güterverkehr zu Gute kommen (z.B. KV-Terminals, Umschlaganlagen, etc.) im Rahmen des Agglomerationsprogramms finanziert werden können.
- Im Agglomerationsprogramm Basel wird der Güterverkehr behandelt und es werden Massnahmen vorgeschlagen. Die Verbindlichkeit bezüglich der Umsetzung ist jedoch gering.

Mit der Teilstrategie Güterverkehr setzt das Agglomerationsprogramm der 2. Generation für den Raum Basel massnahmenseitig vor allem auf zwei Ebenen an: Staubewirtschaftung an den Grenzübergängen sowie Ausbau der (trimodalen) Güterumschlagspunkte. Die Rahmenbedingungen für den kombinierten Güterverkehr (Schiff-Bahn-Strasse) werden weiter verbessert, damit die Strasse entlastet werden kann. Daneben profitiert der Güterverkehr von den personenverkehrsbezogenen Kapazitätsausbauten (Schiene und Nationalstrasse).

2.5.3 Fazit

Dem wachsenden Logistikmarkt und dem nationalen Logistikstandort Basel wird in der Raumplanung nicht genügend Rechnung getragen. Im Gegensatz zur industriellen Produktion wächst der Logistik- und Transportmarkt.

Es besteht ein Zielkonflikt zwischen dem obersten Gebot der Raumplanung zum haushälterischen Umgang mit dem Boden und dem (extensiven) Flächenbedarf der Logistikbranche.

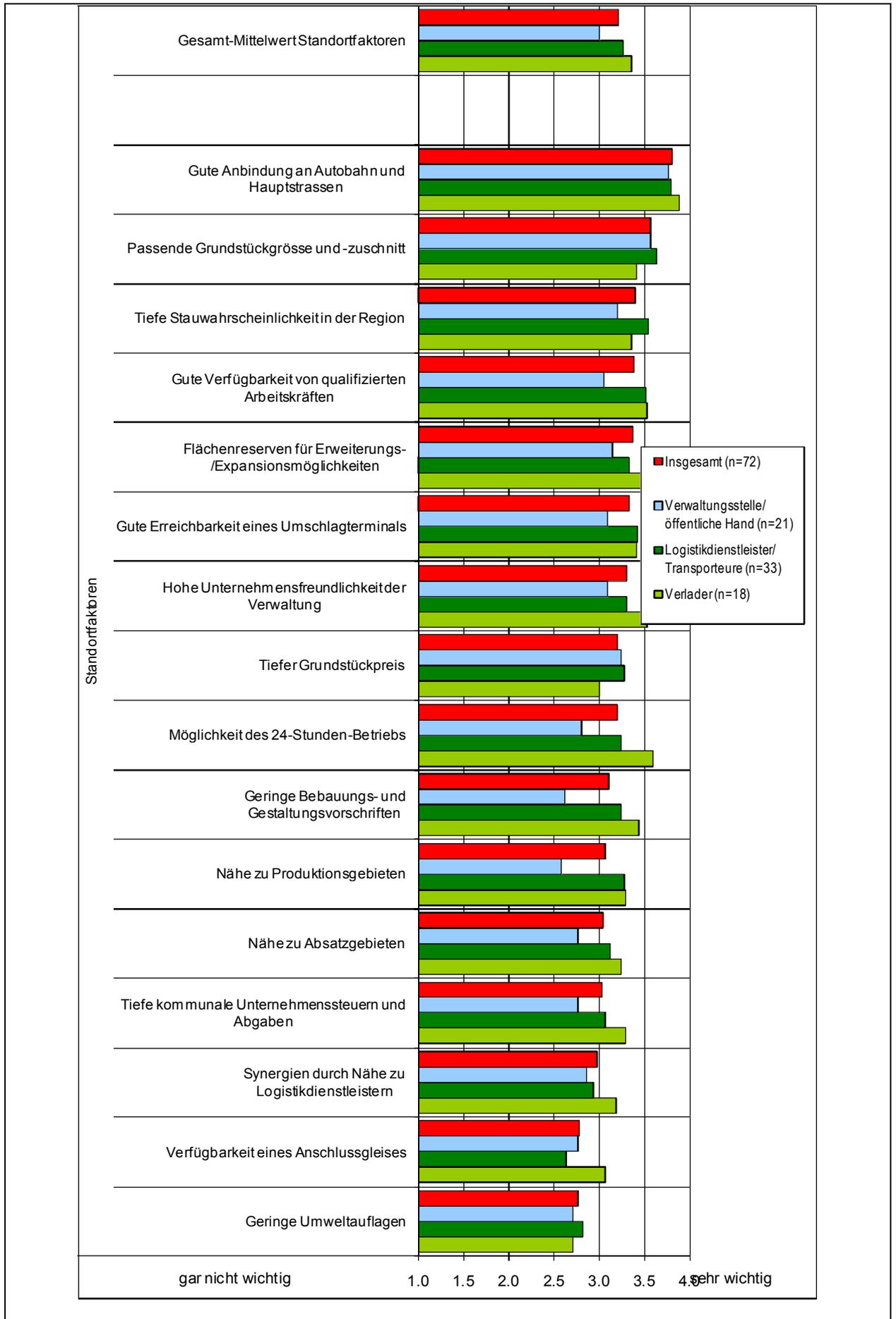
Mischnutzungen und Nutzungsverdichtungen in Industrie- und Gewerbegebieten werden deshalb in der Richtplanung eine deutlich höhere Priorität eingeräumt, was den Bestand und die Entwicklung von Logistiknutzungen gefährdet. Eine verbindliche Flächensicherung für Logistiknutzungen fehlt und die raumplanerischen Konflikte sind noch nicht gelöst. Die regionale Sichtweise, welche für Logistikanlagen und -flächen notwendig ist, kommt in den Richtplänen nur partiell zum Ausdruck. Teilweise wird die Initiative für die Festlegung von Standorten für güterverkehrsintensive Einrichtungen den Gemeinden überlassen, was nicht zielführend ist.

Die Mitwirkung erfolgt zu einem relativ späten Zeitpunkt; damit werden die Logistikbedürfnisse nur ungenügend berücksichtigt.

Die nur fakultativen Vorgaben des Bundes bei den Agglomerationsprogrammen zum Güterverkehr schaffen keine Anreize, dass sich die Agglomerationen intensiv mit dem Thema Logistik/Güterverkehr auseinandersetzen. In der Agglomeration Basel werden Massnahmen für Verbesserungen im Güterverkehr vorschlagen; die Verbindlichkeit und die Umsetzung sind jedoch offen.

2.6 Standortanforderungen

Im Rahmen einer internetbasierten Befragung von Verladern, Logistikdienstleistern und Verwaltungsangestellten wurden 2008 im Projekt „Nachhaltige Güterversorgung und -transporte in Agglomerationen“ (Rapp Trans AG/Interface/IRL ETHZ, 2010) die Bedeutung von Standortfaktoren erfragt (72 Personen). Dabei wurden 3 Akteurgruppen unterschieden: Verwaltungsstellen/öffentliche Hand, Logistikdienstleister/Transporteure und Verloader. Die Befragten mussten die Wichtigkeit von 16 Standortfaktoren einschätzen zwischen gar nicht wichtig und sehr wichtig. Die nachfolgende Abbildung zeigt die Befragungsergebnisse. Die Standortfaktoren sind in absteigender Wichtigkeit dargestellt für das Sample „insgesamt“.



Aufgrund der Vorauswahl von (bereits relevanten) 16 Standortfaktoren aus bisherigen Untersuchungen liegen alle Beurteilungen bereits zwischen 2.0 (eher nicht wichtig) und 3 (eher wichtig); und zwar näher bei 3.0. Die Beurteilungsunterschiede zwischen den Standortfaktoren sind teilweise gering; aber trotzdem erkennbar. Insgesamt sind auch die Unterschiede in der Wichtigkeit zwischen den 3 Akteurguppen nicht ausgesprochen gross.

Über alle Befragten wurden als 6 wichtigste Standortfaktoren die gute Anbindung an Autobahn und Hauptstrassen, die passende Grundstücksgrösse, die tiefe Stauwahrscheinlichkeit in der Region, die gute Verfügbarkeit von qualifizierten Arbeitskräften, Flächenreserven für Erweiterungs-/Expansionsmöglichkeiten und die gute Erreichbarkeit eines Umschlagterminals genannt.

Als die 6 (im Vergleich) am wenigsten wichtigen Standortfaktoren wurden über alle Befragten geringe Umweltauflagen, die Verfügbarkeit eines Anschlussgleises, Synergien durch die Nähe zu Logistikdienstleistern, tiefe kommunale Unternehmenssteuern und Abgaben, die Nähe zu Absatzgebieten und die Nähe zu Produktionsgebieten genannt. Bei den Anschlussgleisen ist zu beachten, dass die Verfügbarkeit stark von der Branche und den transportierten Volumen abhängig ist und damit die Zusammensetzung des Samples einen grossen Einfluss hat.

Für die Verlader und Logistikdienstleister sind die Möglichkeit eines 24-Stundenbetriebs, eine unternehmensfreundliche Verwaltung und geringe Bebauungsvorschriften auch noch wichtig bis sehr wichtig (im Vergleich zu den Verwaltungsstellen).

Im Vergleich zu den Verladern, beurteilen die Verwaltungsstellen und Logistikdienstleister den Grundstückspreis als wichtiger.

Nachfolgend sind noch die wichtigsten und die am wenig wichtigen Standortfaktoren für die Verlader und Logistikdienstleister/Transporteure aufgezeigt (Rapp Trans/Interface/IRL ETHZ, 2010).

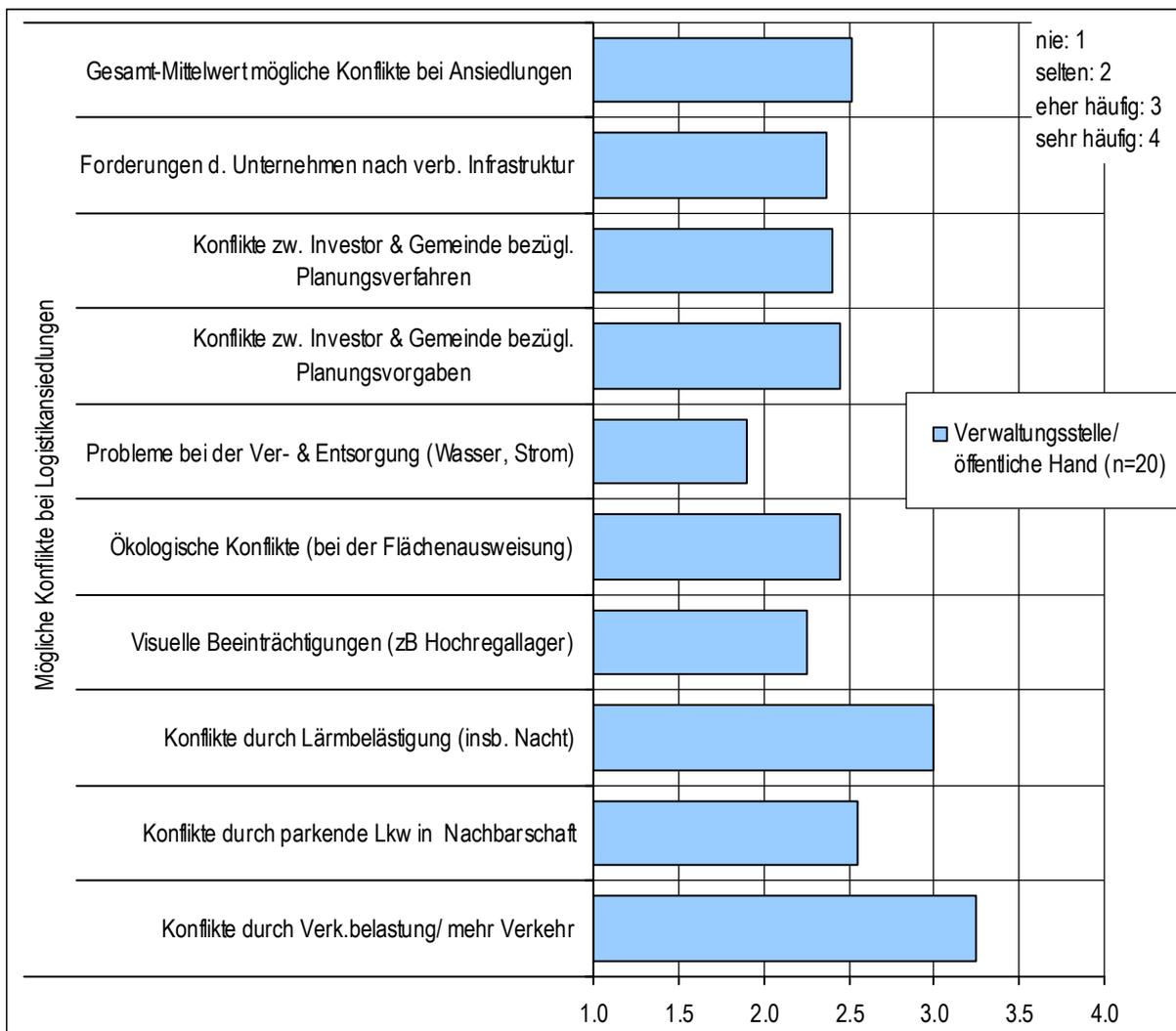
	Verlader (n=18)	Mw Logistikdienstleister/ Transporteure (n=33)	Mw
Wichtigste Standortfaktoren (Erste 5)	Gute Anbindung an Autobahn und Hauptstrassen	Gute Anbindung an Autobahn und Hauptstrassen	3.8
	Flächenreserven für Erweiterungs-/Expansionsmög	Passende Grundstückgrösse und -zuschnitt	3.6
	Möglichkeit des 24-Stunden-Betriebs	Tiefe Stauwahrscheinlichkeit in der Region	3.5
	Hohe Unternehmensfreundlichkeit der Verwaltung	Gute Verfügbarkeit von qualifizierten Arbeitskräften	3.5
	Gute Verfügbarkeit von qualifizierten Arbeitskräften	Gute Erreichbarkeit eines Umschlagterminals	3.4
Weniger wichtige Standortfaktoren (letzte 4)	Synergien durch Nähe zu Logistikdienstleistern	Tiefe kommunale Unternehmenssteuern und Abgaben	3.1
	Verfügbarkeit eines Anschlussgleises	Synergien durch Nähe zu Logistikdienstleistern	2.9
	Tiefer Grundstückspreis	Geringe Umweltauflagen	2.8
	Geringe Umweltauflagen	Verfügbarkeit eines Anschlussgleises	2.6

Die Resultate bestätigen die relevanten Standortfaktoren aus anderen Europäischen Untersuchungen (Reicher, 2006).

Fazit: Die Erreichbarkeit (Anbindung Strasse, Staufreiheit, Umschlagterminals) ist ein zentraler Standortfaktor für Logistikdienstleister und Verlader. Sehr wichtig sind auch flächenbezogene Standortfaktoren, wie passende Grundstücksgrösse/-zuschnitt und Flächenreserven für Erweiterungsmöglichkeiten. Weitere Umfeldbedingungen wie Verfügbarkeit von qualifizierten Arbeitskräften, Unternehmensfreundlichkeit der Verwaltung, Möglichkeit für 24-h Betrieb und Baubauungs- und Gestaltungsvorschriften spielen auch eine wichtige Rolle.

2.7 Konflikte bei der Ansiedlung von Logistikanutzungen

Die Vertreter der Verwaltung von Schweizerischen Agglomerationen wurden 2008 im Rahmen einer internetbasierten Befragung im Projekt „Nachhaltige Güterversorgung und –transporte in Agglomerationen“ (Rapp Trans AG/Interface/IRL ETHZ, 2010) nach den Konflikten bei der Ansiedlung von Logistikdienstleistungen befragt (20 Personen). Die nachfolgende Abbildung zeigt das Ergebnis:



Bei **Logistkansiedlungen** bestehen aus der Sicht der Verwaltung häufig Konflikte bezüglich Verkehrsaufkommen, Lärm und parkenden LKWs in der Nachbarschaft. Geringere Konflikte bestehen bei der Versorgung sowie bei der visuellen Beeinträchtigung durch Logistikbauten. Die Beurteilungsunterschiede zwischen den Agglomerationen sind gering.

2.8 Handlungsbedarf in Bezug auf Logistikflächen

Somit besteht im Raum Basel folgender Handlungsbedarf in Bezug auf Logistikflächen:

- Der Logistikmarkt wächst und der Bedarf an Logistikdienstleistungen steigt. Für die lokalen und auch für neue Logistikunternehmen bestehen heute kaum Expansions- und

Ansiedlungsmöglichkeiten. Eine Sicherung des Logistikstandortes Basel erfordert eine Flächensicherung für Logistiktutzungen.

- Für Logistiktutzungen stehen immer weniger geeignete Flächen zur Verfügung. Auf der einen Seite ist die Gesamtfläche ungenügend und andererseits fehlen grössere zusammenhängende Flächen.
- Es bestehen heute ungenügende statistische Grundlagen zum Bestand und zum Bedarf an Flächen für Logistiktutzungen und den zeitlichen und räumlichen Veränderungen.
- Es fehlt teilweise eine regionale Betrachtung, in welcher die Bedienungsfunktionen der Logistikanlagen und –nutzungen mitberücksichtigt werden. Eine Flächensicherung muss deshalb auf kantonaler und nicht auf kommunaler Ebene gelöst werden.
- Bedürfnisse der Logistik werden gegenüber anderen Nutzungen in der Raumplanung und auch in den Agglomerationsprogrammen immer noch vernachlässigt. Mischnutzungen wird in der Richtplanung eine deutlich höhere Priorität eingeräumt, was den Bestand und die Entwicklung von Logistiktutzungen gefährdet. Eine verbindliche Flächensicherung für Logistiktutzungen fehlt und die raumplanerischen Konflikte sind noch nicht gelöst.
- Somit besteht Handlungsbedarf für Anpassungen bei der Richt- und Nutzungsplanung zur Sicherung von Flächen für Logistiktutzungen. Nur so kann der Logistikstandort Basel und die Warenversorgung aufrechterhalten werden. Es braucht auch eine aktive Bodenpolitik mit dem Erwerb von zusammenhängenden Parzellen und der Bereitstellung von grösseren zusammenhängenden Flächen für Logistiktutzungen. Es braucht ein Langfristkonzept für die Sicherung von Logistikflächen als Vorranggebiete in Industrie- und Gewerbegebieten.
- Die Standortanforderungen der Logistik- und Transportdienstleister müssen bei der Ausscheidung von Logistikflächen besser berücksichtigt werden.
- Die heutigen Mitwirkungsmöglichkeiten sind ungenügend. Die Akteure (Verlader, Logistik- und Transportdienstleister) müssen besser in die Prozesse einbezogen werden. Neben der formellen Mitwirkung im Rahmen der Raumplanungsinstrumente ist auch der informelle Einbezug anzustreben.
- Auch bei den Agglomerationsprogrammen besteht Handlungsbedarf, die Bedürfnisse von Logistik und Güterverkehr in der Gesamtverkehrssystementwicklung besser zu berücksichtigen.

3 Lösungsansätze für die verbesserte Sicherung von Logistikflächen

3.1 Übersicht und Einordnung der Lösungsansätze

Für eine verbesserte mittel- und langfristige raumplanerische Sicherung von Logistikflächen bestehen grundsätzlich folgende Lösungsansätze:

Kernlösungen

- Schaffung von Vorranggebieten für Logistiknutzungen in Industrie- und Gewerbebezonen
- Festlegung von Anforderungen und Kriterien für die Ausscheidung von Logistikflächen in der Richt- und Nutzungsplanung
- Stärkere Einbindung der Logistik- und Transportdienstleister sowie der Verlager in die Raum- und Nutzungsplanung

Die erste Kernlösung (Schaffung von Vorranggebieten) kann als Voraussetzung für die zweite Kernlösung (Festlegung von Kriterien) angesehen werden.

Ergänzende Lösungen

- Verbesserung der Erschliessung von Logistikflächen
- Verbesserung der Datengrundlagen zum Bestand und zur Nutzung von Logistikflächen
- Verbesserung der Ausbildung von Ingenieuren, Planern und Architekten

Die Lösungen decken den gesamten Handlungsbedarf im Bereich Logistikflächen ab. Die Lösungsansätze und Massnahmen werden nachfolgend konkretisiert, wobei der Schwerpunkt auf den Kernlösungen liegt.

3.2 Schaffung von Vorranggebieten für Logistiknutzungen in Industrie- und Gewerbebezonen

Idee/Lösungsansatz Für die Sicherung von Flächen für die Logistik sollen in der kantonalen Richtplanung Basel-Stadt und Basel-Landschaft in Industrie- und Gewerbebezonen Vorranggebiete für Logistiknutzungen ausgeschieden werden (in Analogie zu den Vorranggebieten für Betriebe mit Störfallrisiken im Richtplan des Kantons BL). Bei der Ausscheidung der Vorranggebiete sind der Flächenbedarf und die Standortanforderungen der Logistik (vgl. Kap 3.3) zu berücksichtigen.

Massnahme Schaffung von Vorranggebieten für Logistiknutzungen im kantonalen Richtplan. Diese Vorranggebiete müssen bestimmte Standortkriterien bezüglich Erreichbarkeit, Flächen/Flächenzuschnitt, Bebauungsmöglichkeiten, Umwelt/Nachbarnutzungen erfüllen (vgl. Kap. 4.3). Dabei könnte eine Differenzierung der Flächen in Infrastrukturflächen (z.B. Terminals, Häfen), Speditionsflächen (vor allem Umschlag) und Logistikflächen (vor allem Lagerung, Kommissionierung) zweckmässig sein, da die

Standortanforderungen, die verkehrlichen Wirkungen und die Umweltwirkungen nicht identisch sind.

Die Ausscheidung dieser Vorranggebiete muss aus überkommunaler d.h. regionaler bzw. kantonaler Sicht erfolgen.

Für die Vorranggebiete werden im kantonalen Richtplan entsprechende Planungsgrundsätze und Planungsanweisungen formuliert. Die Flächen für Vorranggebiete für Logistiktutzungen sind örtlich festzulegen und im Richtplan speziell zu kennzeichnen.

Solche Vorranggebiete könnten gestützt auf die Arealstandortanalysen (HKBB, 2011) und die Verkehrsstrategie (HKBB, 2012) in folgenden Gebieten sein (Beispiele): Hafen Kleinhüningen, Basel Wolf, Pratteln Mitte, Pratteln Arlesheim „Im Tal“, Münchenstein „Gstad“, Salina Raurica, Schweizerhalle. Die Eignung der Industrie- und Gewerbezonflächen in Bezug auf die Standortanforderungen für Vorranggebiete muss im Rahmen der Richtplanung gesondert geprüft werden.

Option

Eine generellere Lösung wäre es, Vorranggebiete für güterverkehrsintensive Einrichtungen zu schaffen. Neben Logistiktutzungen wären auch die Produktion und allenfalls auch grosse Einkaufszentren eingeschlossen. Diese Lösung ist jedoch aus Sicht der Logistik weniger geeignet (stärkere Nutzungskonkurrenz Industrie- und Handel, Begriff „güterverkehrintensiv“ ist negativ behaftet).

Beispiele

Kantonaler Richtplan Basel-Landschaft: Vorranggebiete für Betriebe mit Störfallrisiken (Hauptzwecke für die Festlegung waren die Existenzsicherung von Betrieben mit Gefahrenpotential und der Umgebungsschutz)

Kantonaler Richtplan Basel Stadt: Ausscheidung von Hafenlogistikareal und Güterlogistikarealen (Hauptzweck: Schaffung von Standortvoraussetzungen für Logistiktutzungen, noch geringe Verbindlichkeit der örtlichen Festlegungen)

Güterverkehrszentren in Deutschland (spezielle Form von Vorranggebieten): „Mit einem Güterverkehrszentrum (GVZ) erfolgt die lokale Zusammenführung von Verkehrs-, Logistik- und Dienstleistungsunternehmen an einem verkehrsgünstig gelegenen Standort. Im Hinblick auf die Verkehrsgunst sollte ein Güterverkehrszentrum an der Schnittstelle möglichst vieler (mindestens zweier) Verkehrsträger sowie an einer Schnittstelle zwischen Nah- und Fernverkehr liegen. Weitere Voraussetzung ist das Vorhandensein einer Umschlaganlage für den kombinierten Verkehr Straße/Schiene/ggf. Binnenschiffverkehr. Die an einem Güterverkehrszentrum partizipierenden Unternehmen sind selbständig und gleichrangig“. Heute bestehen über 100 Güterverkehrszentren in Westeuropa. Merkmale von Güterverkehrszentren sind:

- Konzentration von Logistik- und Transportdienstleistungen in einer Industrie- und Gewerbezone
- Periphere Lage ausserhalb der Kernstadt einer Agglomeration

- Grössere Fläche (15 bis 500 ha in Deutschland)
- Sehr gute Erreichbarkeit
- Intermodale Anbindung per Strasse, Schiene und ev. Binnenschifffahrt oder sogar Seeschifffahrt
- Dienstleistungen: Logistik, Spedition, Lager, Umschlag, Verzollung, Unterhalt und Wartung, Zusatzdienstleistungen (Hotel, Restaurant, Post, Banken, etc.), ev. City Logistik Plattform für die Bedienung der Innenstadt
- Organisationsform: PPP oder vollkommen Privat
- Für die Entwicklung ist oft eine GVZ-Entwicklungsgesellschaft zuständig



Aus Deutschland liegen vorwiegend positive Erfahrungen mit GVZ vor (z.B. GVZ Bremen). Mit GVZ gelang es die notwendigen Flächen für die Logistik zur Verfügung zu stellen, die Konflikte mit anderen Landnutzungen und der Umwelt zu reduzieren, Synergien in der Ver- und Entsorgung zu realisieren, die Verkehre in die Innenstadt zu bündeln und die Intermodalität zu fördern.

Involvierte Akteure

- Kantonale Planungsstellen
- Kommunale Planungsstellen
- Verbände der Verlager, Logistik- und Transportdienstleister (formelle und informelle Partizipation)

Erwartete Wirkungen

- Verbesserung der Flächenverfügbarkeit für Logistikknutzungen (Gesamtfläche, Grundstücksgrößen)
- Optimale Standorte für Logistikknutzungen
- Abnahme der Konflikte mit anderen Nutzungen und der Umwelt
- Sicherung Bestand/Ansiedlung von Logistikunternehmen
- Klare Funktionszuweisung und räumliche Ordnung
- Sicherung Stellung als bedeutender Logistikstandort in der Schweiz und der Region

Umsetzung

Richtplanrevision, Zonenplanrevision

Zeithorizont

2015

3.3 Festlegung von Anforderungen und Kriterien für die Ausscheidung von Logistikflächen in der Richt- und Nutzungsplanung

Idee/Lösungsansatz Als Grundlage für die Ausscheidung von Logistikflächen bzw. der Bezeichnung von Vorranggebieten für Logistiknutzungen in Industrie- und Gewerbegebieten werden Anforderungen und Kriterien definiert. Diese sollen dann durch die zuständigen Planungsbehörden im Rahmen der Richt- und Nutzungsplanung angewendet werden. Damit soll sichergestellt werden, dass der Wirtschaft mittel- und langfristig Logistikflächen an geeigneten Standorten zur Verfügung stehen.

Massnahme Definition Kriterienraster und Anforderungen. Die Kriterien können wie folgt gegliedert werden:

Erreichbarkeit:

- Sehr gute Strassenerreichbarkeit (kurze Distanz zum nächstgelegenen Anschluss an das übergeordnete Strassennetz)
- Sehr gute Schienenerreichbarkeit (sehr kurze Distanz zur nächstgelegenen Freiverladeanlage)
- Nahe Lage zu einem Umschlagterminal (Schiene/Strasse, Binnenschifffahrt/Strasse) (kurze Distanz zum Umschlagterminal)
- Geringes Staurisiko zwischen Logistikanlage und Autobahnanschluss bzw. hohe Kapazität der Zufahrten und Anschlussknoten
- Möglichkeit eines Gleisanschlusses bei GV-intensiven Einrichtungen (> 400 Last-/oder Lieferwagenfahrten pro Tag)

Flächen/Flächenzuschnitt/Untergrund:

- Mindestfläche für Vorranggebiet: ca. 5 bis 10 ha, insbesondere bei Erweiterungen auch kleiner
- Flächen verschiedener Grössen von 30'000 bis 150'000 m² (sowie Optionen für Erweiterungen/Expansion)
- Möglichkeit für rechteckigen Zuschnitt
- Ebene Flächen mit geringer Neigung (<4%)
- Gute Qualität des Untergrundes (Keine Verfüllungen im Untergrund, etc.)
- Keine Kontaminierung / Altlasten im Untergrund

Bebauungsmöglichkeiten/Betrieb:

- Gebäudehöhe mindestens 12m für Umschlagshallen, mind. 24m für Hochregallager (in Kombination Büronutzungen über Halle/Lager mind. 40m?)
- Möglichkeit 24-Stundenbetrieb an 7 Tagen pro Woche
- Möglichkeit von Gefahrguthandling (Umschlag, Lagerung) in speziellen Fällen
- Geringe Bebauungs- und Gestaltungsvorschriften (grosse überbaubare Grundstücksfläche >60%)

Nachbarnutzungen / Umwelt:

- wenig empfindliche Nutzungen in der Nachbarschaft (> ES II)

- wenig empfindliche Nutzungen entlang der Zufahrten (> ES II)
- geringe Schutzanforderungen bezüglich Naturschutz
- geringe Schutzanforderungen bezüglich Landschaftsschutz
- geringe Schutzanforderungen bezüglich Gewässer und Grundwasser

Eine Differenzierung der Kriterien bzw. der Anforderungen in Infrastrukturflächen (z.B. Terminals, Häfen), Speditionsflächen (vor allem Umschlag) und Logistikflächen (vor allem Lagerung, Kommissionierung) ist anzustreben.

Beispiele

- Kantonaler Richtplan Solothurn: Standortkriterien für Güterverkehrsintensive Einrichtungen (Kap. 5.4). „Eine Anlage ist güterverkehrsintensiv, wenn sie mehr als 400 tägliche Fahrten von Lastwagen (schwere Nutzfahrzeuge) und Lieferwagen pro Tag erzeugt. Die Fahrtenzahl umfasst die Summe aller Zu- und Wegfahrten“. Standortkriterien: a) Anschluss an den nächsten übergeordneten Verkehrsträger, möglichst ohne grössere Wohngebiete zu tangieren, b) Industrieanschluss oder die Möglichkeit für einen neuen Gleisanschluss, c) Nachweis genügender Strassen- bzw. Knotenkapazitäten
- Kriterienset für Standortplanungen für Umschlagterminals und Logistikanlagen (Rapp Trans AG, laufend verwendet)

Involvierte Akteure

- Kantonale Planungsstellen
- Kommunale Planungsstellen
- Verbände der Verlager, Logistik- und Transportdienstleister (informelle Partizipation)

Erwartete Wirkungen

- Optimale Standorte für Logistiknutzungen
- Abnahme der Konflikte mit anderen Nutzungen und der Umwelt

Umsetzung

Standortkriterien für die Ausscheidung von Vorranggebieten für Logistiknutzungen (im Rahmen der Richtplanung)

Bei Bedarf Anpassung von Zonenvorschriften

Zeithorizont

2015

3.4 Stärkere Einbindung der Logistik- und Transportdienstleister sowie der Verlager in die Raum- und Nutzungsplanung

Idee/Lösungsansatz

Zur Verbesserung der Berücksichtigung der Bedürfnisse der Logistik in der Raum- und Nutzungsplanung sollen die Logistik- und Transportdienstleister stärker in die Raum- und Nutzungsplanung eingebunden werden (mehr Partizipation). Diese soll über die heutige formelle Information und Mitwirkung im Rahmen von Richt- und Nutzungsplanungen hinausgehen (Ergänzung formelles mit informellem Verfahren).

Massnahme

Die Planungsbehörden (Raumplanung, Verkehr) vereinbaren und pflegen zusammen mit den privaten Akteuren eine abgrenzbare, institutionalisierte Zusammenarbeit. Üblicherweise liegt der organisatorische Lead der Zusammenarbeit bei den staatlichen Gremien. Er kann aber bedarfsweise abgegeben bzw. ausgelagert werden (z.B. an das Logistikcluster Region Basel). In periodisch tagenden Logistik-/Güterverkehrsrunden können die privaten Akteure einbezogen werden.

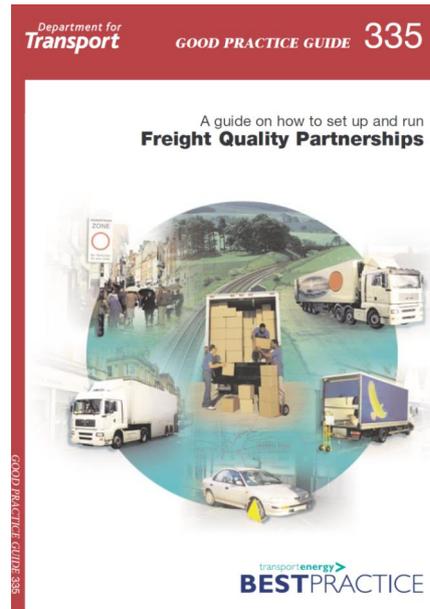
Themen solcher Logistik-/Güterverkehrsrunden können sein: Entwicklungen in der Logistik, Bedürfnisse der Logistik hinsichtlich Flächen, Erschliessung, Konflikte bei der Ansiedlung Logistikknutzungen und infolge Mischnutzungen in I/G-Zonen, Lösungsmöglichkeiten/Best Practice, Konkrete Stadtentwicklungsprojekte, Ansiedlungsvoraussetzungen für Logistik, aktuelle Verkehrsprojekte, Bestand und Bedarf von Güterverkehrsanlagen (Terminals, etc.), etc.

Beide Seiten sollen für die Zusammenarbeit ein Commitment eingehen, welches für einen definierten (Projekt-)Zeitraum verbindlich ist.

Beispiele

Güterverkehrsrunden/ Logistikforum in Deutschland: 2010 hat der Rat der Stadt Köln beschlossen, die zwischen 1998 und 2008 erfolgreichen „Güterverkehrs-Runden“ unter dem Namen „Logistikforum Köln“ wieder aufzunehmen. Das Logistikforum Köln soll den fachlichen Dialog und die Kooperation zwischen öffentlichen und privatwirtschaftlichen Akteuren und Multiplikatoren im Transport- und Logistiksektor auf lokaler und regionaler Ebene auf- und ausbauen. Das Logistikforum Köln will damit aktiv die zukunftsichere und nachhaltige Gestaltung dieses für die Menschen, die Unternehmen und den Standort bedeutenden Dienstleistungsbereiches unterstützen und fördern. Wichtigste Aufgabe des Logistikforums Köln ist zunächst die informative Interaktion zwischen den Beteiligten mit dem Ziel einer aktiven Mitwirkung an der Gestaltung des übergreifenden Logistikkonzeptes der Stadt Köln und dessen Umsetzung.

Freight Quality Partnerships (FQP) Grossbritannien: Freight Quality Partnerships genannte Güterverkehrsgremien ermöglichen es in Grossbritannien städtischen Behörden, Unternehmen, Umweltgruppen, Bürgern und interessierten Gruppen, gemeinsam an der Lösung von Güterverkehrsproblemen zu arbeiten. In den Güterverkehrsgremien tauschen die beteiligten Partner Informationen und Erfahrungen aus und initiieren Projekte. Die FQP-Initiative wurde 1996 durch den Gütertransportverband von Grossbritannien in Aberdeen, Birmingham, Chester und Southampton getestet und später in ca. 50 weiteren Städten auf verschiedenen Ebenen eingeführt. Die Erfahrungen sind positiv: verbesserter Dialog zwischen Akteuren, Richtlinien für Einbindung der Akteure, Verbesserung der Belieferung der Städte, Sensibilisierung für Güterverkehrsprobleme. Probleme gab es v.a. anfangs mit der Einbindung von nicht lokal verankerten Akteuren, der repräsentativen Akteurauswahl, dem Umfang eingesetzter öffentlicher Mittel und der Kompatibilität der Verkehrspolitik auf lokaler, regionaler und nationaler Ebene



Das französische Gremium der „Paris Distribution Partnership“ besteht aus Vertretern der Stadt, der Transporteure, der Infrastrukturbetreiber und der städtischen Läden. Es vereint die Partner des städtischen Güterverkehrs und verpflichtet sie zu bestimmten Massnahmen

Involvierte Akteure

- Logistikcluster Region Basel
- Kantonale Planungsstellen
- Kommunale Planungsstellen
- Logistik- und Transportdienstleister
- Verloader
- Verbände (Wirtschaft, Logistik, Umwelt, etc.)

Erwartete Wirkungen

- Bessere und frühzeitigere Partizipation der Logistik- und Transportwirtschaft in die Richt- und Nutzungsplanung (geht über heutige Information und Mitwirkung gemäss RPG hinaus)
- Gegenseitige Sensibilisierung für Bedürfnisse und Probleme
- Bessere Berücksichtigung der Anliegen der Logistik- und Transportdienstleister in der Raumplanung und in der Verkehrsplanung
- Lösungen bei Konflikten zwischen Raumplanung und Logistik

Umsetzung Logistikcluster Region Basel

Zeithorizont 2015

3.5 Ergänzende Lösungsansätze

3.5.1 Erschliessung von Logistikflächen und -anlagen

Bei güterverkehrsintensiven Einrichtungen (Logistikanlagen, Produktionsanlagen, Einkaufszentren, etc.) wird der Erschliessung für den Güterverkehr nicht immer die notwendige Beachtung geschenkt. In Agglomerationen sind häufig die Anlieferbedingungen bei den Liefer- und Abholpunkten der

Unternehmen nicht ideal, um eine optimale Anlieferung zu gewährleisten (Rapp Trans AG/Interface/IRL ETHZ, 2010). Häufige Probleme sind:

- Leistungsfähigkeit Zufahrtsstrassen und Anschlussknoten
- Enge Platzverhältnisse, kaum Platz zum Manövrieren
- Keine oder zu wenig Laderampen
- Keine Warteflächen für weitere Anlieferfahrzeuge (wartende Fahrzeuge werden im öffentlichen Strassenraum abgestellt)
- Kein direkter Zugang zum Lager bei Läden

Diese Probleme führen unter anderem zu verlängerten Be- und Entladezeiten, Behinderungen des normalen Verkehrs, Behinderung von Kunden, gefährlichen Manövern von grossen Fahrzeugen etc.

Um die Anlieferbedingungen am Unternehmensstandort zu verbessern, sind viele Massnahmen denkbar; diese müssen an die lokalen Rahmenbedingungen angepasst werden. Mögliche Verbesserungen der Anlieferinfrastruktur sind (Rapp Trans AG/Interface/IRL ETHZ 2010):

- Ausbau Zufahrtsstrassen und Anschlussknoten
- Optimierung Flächennutzung im Be-/Entladebereich
- Anlieferung mit dem Raumangebot angepassten Fahrzeugen durchführen
- Lieferzeiten ausserhalb Spitzenstunden des normalen Verkehrs festlegen, um Behinderung klein zu halten
- Besseres Rampenmanagement: Lieferzeitfenster einzeln festlegen, damit keine Wartezeiten entstehen
- Zufahrtssteuerung mit reservierten Be-/Entladeplätzen
- Gemeinsame Nutzung Anlieferinfrastruktur von verschiedenen Unternehmen
- Etc.

Diese Massnahmen gelten insbesondere auch für bestehende Standorte. Bei neuen Standorten ist eine entsprechend der Nachfrage ausreichende Zufahrts- und Be-/Entladeinfrastruktur vorzusehen. Bei der Planung und Projektierung ist der neuste Stand der Technik zu berücksichtigen.

Für die Erschliessungsplanung und die Planung der Anlieferanlagen könnte ein Leitfaden erstellt werden, welcher sich an Bauherren, Bauberatende, Planungs- und Ingenieurbüros, Verwaltung und Prüfbehörden richtet. Er könnte in allen Planungsphasen und von allen Partnern gebraucht werden. Er würde dazu beitragen, in der Bauberatung die dem Projektstand angemessenen Fragen zu stellen und rechtzeitig, d.h. frühzeitig nach guten Lösungen für die Anlieferung zu suchen. Der Leitfaden könnte folgende Themen abdecken:

- Planungsprozess und Akteure
- Abschätzung des Güterverkehrsaufkommens
- Ausgestaltung der externen Erschliessung inkl. Dimensionierung Zufahrten und Anschlussknoten
- Ausgestaltung und Dimensionierung von Anliefer- und Umschlagsanlagen (Strasse und Schiene)
- Best Practice Beispiele
- Hinweise auf Referenzen, Quellen, Normen, Richtlinien etc.

Die Stadt Zürich hat einen Leitfaden mit ähnlichem Inhalt erstellen lassen. Dieser könnte als Basis verwendet und an die Rahmenbedingungen und Bedürfnisse im Raum Basel angepasst und ergänzt werden.

Es wäre denkbar diesen Leitfaden mit dem Leitfaden zur Sicherung der Logistikflächen zu kombinieren (vgl. Kapitel 4) oder zumindest gegenseitig darauf zu verweisen.

Eine Umsetzung könnte durch die Planungsbehörden in Zusammenarbeit mit dem Logistikcluster erfolgen (Zielhorizont 2015).

3.5.2 Verbesserung der Datengrundlagen zu Logistikflächen

Heute gibt es keine statistischen Grundlagen welche über den Bestand und den Bedarf nach Logistikflächen Auskunft geben. Aus der NOGA Statistik (Allgemeine Systematik der Wirtschaftszweige) kann nur die Anzahl der Beschäftigten in der Logistik abgeschätzt werden (GS1 2012). Damit fehlen Fakten für die Beurteilung des Flächenbestandes und des -bedarfs für die Logistik. Das macht es schwierig die zeitliche und räumliche Entwicklung zu beurteilen und den Flächenbedarf nachzuweisen.

Zusätzlich zur heutigen Statistik sollen periodisch folgende Kennwerte erfasst werden:

- Durch Logistiktutzungen belegte Flächen in Industrie- und Gewerbezonon und weiteren Zonen (z.B. Bahn-, Hafenarealen).
- Standorte von Logistikanlagen nach Anlagentypen
- Bruttogeschossflächen für Logistiktutzungen (ev. nach Zweck, Lager, Kommissionierung)
- Gebäudevolumen von Logistikimmobilien (ev. nach Anlagentypen)

Die Kennwerte könnten in einer Logistikflächendatenbank bzw. in einem GIS erfasst und nachgeführt werden. Eine geeignete Methode für die Erhebung der Kennwerte müsste noch vertieft werden in Zusammenarbeit mit den kantonalen statistischen Ämtern, den Raumplanungsämtern und ev. dem Bundesamt für Statistik, da auch eine schweizweite Lösung notwendig ist. Zu prüfen wäre auch eine Kombination mit der NOGA Statistik.

Eine solche Logistikflächendatenbank wäre sehr wertvoll für die städtische und regionale Raum- und Verkehrsplanung.

Federführend bei der Umsetzung wären die Planungsbehörden in Zusammenarbeit mit den Statistikämtern und dem Logistikcluster. Umsetzungshorizont wäre 2015.

3.5.3 Erstellung von Lehrmitteln für die Aus- und Weiterbildung

In der Ausbildung der Raumplaner, Verkehrsingenieure, Bauingenieure und Architekten wird das Thema Logistik/Güterverkehr oft nur am Rande oder gar nicht behandelt. Das führt dazu, dass das Verständnis und die Sensibilisierung der Fachleute für die Logistik gering ist.

An den Hochschulen und Fachhochschulen welche die Studienrichtungen Bauingenieurwesen, Verkehrsingenieurwesen, Architektur und Raumplanung anbieten, sollte das Thema Logistik/Güterverkehr obligatorischer Bestandteil der Aus- und Weiterbildung werden.

Entsprechend sollten mit den massgebenden Ausbildungsstätten wie ETHZ (Institute IRL, IVT), FHNW, HRS (Raumplanung, Public Planning), etc. Kontakt aufgenommen und die Möglichkeiten für Verbesserungen ausgelotet werden.

Federführend für die Umsetzung wäre das Logistikcluster in Zusammenarbeit mit Planungsverbänden (VLP, SVI, VSS, SIA, etc.) und Hochschulen.

4 Planungsleitfaden „Raumplanerische Sicherung von Logistikflächen“

Aufgrund des grossen Handlungsbedarfs für die Sicherung von geeigneten Logistikflächen im Raum Basel sollte ein Planungsleitfaden erarbeitet werden. Nachfolgend ist dieser steckbriefartig beschrieben:

Zweck/ Nutzen	<ul style="list-style-type: none">• Sensibilisierung der Planungsfachleute für die Logistik und der Logistik- und Transportfachleute für die Anliegen der Raumplanung• Bessere Berücksichtigung der Anliegen der Logistik in der Richt- und Nutzungsplanung• Unterstützung der Planer bei der Abschätzung des Flächenbedarfs für Logistik und bei der Ausscheidung von Vorranggebieten für Logistikknutzungen
Zielgruppen	<ul style="list-style-type: none">• Planungsbehörden auf kantonaler und kommunaler Ebene• Logistik- und Transportdienstleister und ihre Fachverbände• Ingenieure, Planer, Architekten und ihre Fachverbände• Öffentlichkeit• Wissenschaft, Lehre und Forschung
Themen/ Inhalte	<ul style="list-style-type: none">• Übersicht über Inhalt des Handbuchs• Wichtigste Grundlagen der Logistik (Definitionen, Logistikmarkt, Akteure, Logistikstrukturen, Entwicklungen, Trends, Bedürfnisse, etc.)• Wichtigste Grundlagen der Raumplanung (Definitionen, Rechtsgrundlagen, Akteure, Raumplanerische Instrumente, Richtplanung, Nutzungs-/Zonenplan, Planungsprozesse, etc.)• Methoden/Verfahren für die Abschätzung des Logistikflächenbedarfs• Standortanforderungen für Logistikknutzungen (mit Differenzierung Logistikflächentypen für Infrastruktur, Spedition, Logistik)• Methoden/Verfahren für die Bewertung der Eignung von Industrie- und Gewerbebezonenflächen für Logistikknutzungen• Ablauf / Prozess für die Ausscheidung von Vorranggebieten im Kantonalen Richtplan• Ablauf / Prozess für die Umsetzung in kommunalen Nutzungsplänen• Mögliche Formen der Partizipation (Information und Mitwirkung)• Best Practice Beispiele für die Sicherung von Flächen für die Sicherung von Logistikknutzungen• Referenzen/Literaturhinweise• <i>Optional: Planung der Güterverkehrserschliessung (Zufahrten, Anschlussknoten, Anlieferanlagen, Umschlageinrichtungen etc.), ev. besser als separater Leitfaden</i>

Umfang	<ul style="list-style-type: none">• Ca. 50 bis 70 Seiten (inkl. Anhang)
Form/ Gestaltung	<ul style="list-style-type: none">• Mit Randnotizen zur raschen Orientierung• Viele Bilder/Grafiken• Gebunden oder Loseblattsammlung
Nachführung	<ul style="list-style-type: none">• Ca. alle 3 bis 4 Jahre
Zuständigkeit	Kantonale Planungsbehörden in Zusammenarbeit mit Logistikcluster Basel sowie Planungsverbänden (VLP, SIA, etc.), SPEDLOGSWISS, SSC, GS1, ASTAG, VAP, VöV, etc.
Zeithorizont	2013

Die Begleitgruppe hat empfohlen ergänzend zum Leitfaden auch einen Flyer zu erstellen um Politik, Behörden und weitere Akteurguppen in Bezug auf die Problematik der Flächensicherung zu sensibilisieren.

5 Schlussfolgerungen und Empfehlungen

5.1 Handlungsbedarf

Es besteht Handlungsbedarf für eine verbesserte Sicherung von Flächen für Logistikknutzungen im Raum Basel. Die Hauptgründe sind: wachsender Bedarf nach Logistikflächen, Verdrängung von Logistikknutzungen aus Industrie- und Gewerbebezonen, ungenügende Berücksichtigung der Bedürfnisse der Logistik in der Richt- und Nutzungsplanung sowie Erhaltung bestehender und Ansiedlung neuer Logistikkdienstleister.

5.2 Massnahmen

Die mittel- und langfristige raumplanerische Sicherung von Logistikflächen kann mittels folgender **Hauptmassnahmen** verbessert werden:

- Schaffung von Vorranggebieten für Logistikknutzungen in Industrie- und Gewerbebezonen
- Festlegung von Anforderungen und Kriterien für die Ausscheidung von Logistikflächen in der Richt- und Nutzungsplanung
- Stärkere Einbindung der Logistik- und Transportdienstleister sowie der Verlader in die Raum- und Nutzungsplanung

Zweckmässige **ergänzende Massnahmen** sind:

- Verbesserung der Erschliessung von Logistikflächen
- Verbesserung der Datengrundlagen zum Bestand und zur Nutzung von Logistikflächen
- Verbesserung der Ausbildung von Ingenieuren, Planern und Architekten

Damit werden Anpassungen bei der Richt- und Nutzungsplanung notwendig. Diese sollen sicherstellen dass mittel- und langfristig genügend Flächen im Raum Basel und genügend grosse zusammenhängende Flächen an geeigneten Standorten für Logistikknutzungen zur Verfügung stehen.

Die Umsetzung der Massnahmen kann einen wichtigen Beitrag zur Sicherung des Logistikstandortes Basel und zur Erhaltung und Ansiedlung von Logistikkdienstleistern leisten.

5.3 Planungsleitfaden

Der vorgeschlagene Planungsleitfaden dient als Hilfsmittel für die Akteure und unterstützt sie bei der raumplanerischen Sicherung geeigneter Flächen für Logistikknutzungen. Für eine breitere Information und Sensibilisierung sollte ein Flyer erstellt werden.

Der Planungsleitfaden wird auch dazu beitragen, dass mittel- und langfristig genügend Flächen im Raum Basel und genügend grosse zusammenhängende Flächen an geeigneten Standorten für Logistikknutzungen zur Verfügung stehen

5.4 Empfehlungen

Die Begeleitgruppe Infrastruktur/Flächen empfiehlt die vorgeschlagenen Massnahmen durch die verantwortlichen Akteure zu konkretisieren und umzusetzen.

Bei den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft ist darauf hinzuwirken, dass sie die Federführung für die Massnahmen in ihrem Wirkungsfeld und zur Erstellung eines Planungsleitfadens „Raumplanerische Sicherung von Logistikflächen“ übernehmen. Eine enge Zusammenarbeit mit dem Logistikcluster Region Basel ist dabei anzustreben.

5.5 Nächste Schritte

- Genehmigung geschäftsführender Ausschuss Logistikcluster Region Basel, September 2012
- Erstellung einer Broschüre durch Grafiker, Oktober 2012
- Orientierung von Regierung und Behörden, Oktober/November 2012

Anhang 1: Quellen / Referenzen

- Bundesamt für Raumentwicklung (2011). Wirtschaft im Raum: Wettbewerbsfähig bleiben, nachhaltig werden. Forum Raumentwicklung: Informationsheft 3/2011.
- Bundesamt für Raumentwicklung (2011). Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 2. Generation.
- Bundesamt für Raumentwicklung (2009). Lesehilfe Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung der ersten Generation.
- Bundesamt für Raumentwicklung (2007). Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 1. Generation.
- Bundesamt für Raumentwicklung (2003). Agglomerationsprogramm: Kurzübersicht über Zweck, Charakter und Inhalt. 30. Januar 2003.
- COLLAGE 2/10 (2010). Güterversorgung und Logistik. Zeitschrift für Planung, Umwelt und Städtebau. Ausgabe 2/10. 2010
- Diolaiuti, Adriano (2011). Verantwortung der Raumplanung im Güterverkehr. Masterarbeit MSE Public Planning. HSR, Hochschule für Technik, Rapperswil. 2011.
- European Commission (2008). EU-Projekt Best Urban Freight Solutions (BESTUFS) und BESTUFS II. Im Auftrag der Europäischen Kommission. 2000-2008. (www.bestufs.net)
- GS1 (2012). Logistikmarktstudie 2012.
- GS1 (2011). Logistikmarktstudie 2011.
- GS1 (2010). Logistikmarktstudie 2010.
- Handelskammer beider Basel (2012). Wirtschaftsflächen Region Basel.
- Handelskammer beider Basel (2010a). Logistikcluster Region Basel: Bedürfnisse der verladenden Wirtschaft. Befragung ausgewählter Unternehmen zum Logistikangebot im Raum Basel. Basel, 5. Oktober 2010.
- Handelskammer beider Basel (2010b). Logistikcluster Region Basel. Schlussbericht zur Phase II.
- Handelskammer beider Basel (2011). Arealstandortanalyse zu ausgewählten Standorten in den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft. Studienbericht von sutter. 11. April 2011.
- Handelskammer beider Basel (2012). Verkehrsstrategie der Region Basel aus Sicht der Wirtschaft. Studie für die Handelskammer beider Basel. ProgTrans/Rapp Trans. 19. März 2012.
- Hessen Agentur (2008). Ansiedlungsleitfaden Logistik. Dr. Bernd Werner. Wiesbaden 2008.
- Kanton Aargau (2012). Überbauungsgrad 2011 nach Regionen und Gemeinden. Abteilung Raumentwicklung.
- Kanton Aargau (2012). Bauzonenreserven 2011 nach Regionen und Gemeinden. Abteilung Raumentwicklung.

- Kanton Aargau (2010). Raumentwicklungskonzept NW+. Logistik Argumentarium. 13. Juli 2010.
- Kanton Aargau (o.J.). Kantonaler Richtplan. Stand der Internet Dokumentation 4.9.2012.
- Kanton Basel-Landschaft (2003). Konzept räumliche Entwicklung Kanton Basel-Landschaft.
- Kanon Basel-Landschaft (2010). Bauzonenstatistik.
- Kanton Basel-Landschaft (2010). Kantonaler Richtplan Basel-Landschaft (genehmigt vom Bundesrat).
- Kanton Basel-Stadt (2010). Kantonaler Richtplan Basel-Stadt.
- Kanton Solothurn (2008). Bereich Siedlung: Bauzonen der Gemeinden. Vergleich 2003/2007. Juni 2008.
- Kanton Solothurn (2000). Kantonaler Richtplan Kanton Solothurn.
- Landesinitiative NRW Logistik (o.J.). Ansiedlungshandbuch Logistik: Leitfaden für Kommunalplaner.
- Progtrans/Wittenbrink (2011). Branchenspezifische Logistikkonzepte und Güterverkehrsaufkommen sowie deren Trends. Teilprojekt B2 des UVEK-Forschungspaketes (Stand 2011).
- Rapp Trans AG (2012). Raumplanerische Sicherung von Logistikflächen im Raum Basel – Herausforderungen und Lösungsansätze. Foliensammlung vom 29.5.2012.
- Rapp Trans AG / Interface (2012, in Bearbeitung). Güterverkehr mit Lieferwagen: Entwicklungen und Massnahmen. Teilprojekt B3 des Forschungspakete Güterverkehr des UVEK.
- Rapp Trans AG/Interface/IRL ETHZ (2012, in Bearbeitung). Planungshandbuch für den städtischen Güterverkehr. Im Auftrag von SNF/ASTRA/ Kantone SH, GR 2012 (in Bearbeitung).
- Rapp Trans AG/Interface/IRL ETHZ (2010). Nachhaltige Güterversorgung und –transporte in Agglomerationen. Wissenschaftlicher Schlussbericht. Im Auftrag SNF/ASTRA/BAV/Kantone ZH, SH, GR und TI sowie Stadt Zürich (in Bearbeitung).
- Rapp Trans AG (laufend). Kriterienset für Standortplanungen für Umschlagterminals und Logistikanlagen. (unveröffentlicht)
- Reicher, Christa et al (2006). Raumannsprüche und Raumverträglichkeit von Logistikstandorten. Kooperationsprojekt zwischen Fakultät Raumplanung, Fachgebiet Städtebau und Bauleitplanung, Fakultät Maschinenbau, Lehrstuhl für Verkehrssysteme und -logistik , TU Dortmund.
- SBB Cargo/Kantone/ARE (2011). Evaluation der Umsetzungspraxis des Art. 5 des Anschlussgleisgesetzes (raumplanerische Sicherung von Anschlussgleisen). Rapp Trans AG/ecoptima ag. 2011.
- Stadt Zürich (2011). Leitfaden für die Güterverkehrserschliessung, Rapp Trans AG. 2011.
- Stadt Zürich (2010). Nachhaltige Güterverkehrserschliessung von Entwicklungsgebieten. Rapp Trans AG. 2010.
- Wagner, Tina (2009). Verkehrswirkungen von Logistikansiedlungen: Abschätzung und regionalplanerische Bewertung. Dissertation an Technischen Universität Hamburg-Harburg.

Anhang 2: Fragebogen Flächenbedarf



VERBAND DER INDUSTRIE-, HANDELS- UND DIENST-
LEISTUNGSFIRMEN IN BASEL-STADT UND BASELSTADT

Kurzumfrage – Flächenbedarf

(Zeitaufwand → 5 Min.)

Die raumplanerische Sicherung von Flächen für Logistikknutzung ist heute in der Schweiz ungenügend; dies gilt auch für den Raum Basel. Ein Hauptgrund dafür ist, dass die Bedürfnisse der Logistik- und Transportdienstleister sowie der Verlager in der Richt- und Nutzungsplanung zu wenig berücksichtigt werden. Dies hat zur Folge, dass heute für Logistikknutzungen in der Region Basel keine ausreichenden und gut erschlossenen Flächen zur Verfügung stehen.

Im Rahmen des Logistikcluster Region Basel ist für den Bereich Infrastruktur ein Projekt „Regionalplan Logistikflächen“ vorgesehen, welches einen Beitrag zur raumplanerischen Sicherung von Flächen für Logistikknutzungen in der Richt- Nutzungsplanung leisten soll.

Die Auswertung dieser Umfrage dient uns als Grundlage, auf welcher das Projekt weiter aufgebaut werden kann. Wir bitten Sie deshalb die drei folgenden Fragen zu beantworten und den Umfragebogen an uns per Fax, E-Mail oder Post zu retournieren.

Firmen-Name: [Klicken Sie hier, um Text einzugeben.](#)

1. Braucht Ihr Unternehmen in den kommenden 5 Jahren zusätzliche Logistik-Fläche (Landfläche)?
Ja Wie viel zusätzlich? [Klicken Sie hier, um Text einzugeben.m²](#)
Heutige Fläche? [Klicken Sie hier, um Text einzugeben.m²](#)
Nein
2. Welches ist Ihr bevorzugter Standort für zusätzliche Flächen?
[Klicken Sie hier, um Text einzugeben.](#)
Wieso bevorzugen Sie diesen Standort? [Klicken Sie hier, um Text einzugeben.](#)
3. Würden Sie selber bauen, kaufen oder sich einmieten?
Eigenbau
Kauf
Miete

Vielen Dank für Ihre Teilnahme!

Freundliche Grüsse

Logistikcluster Region Basel
Handelskammer beider Basel
Aeschenvorstadt 67
4010 Basel
Tel. +41 61 270 60 80 Fax +41 61 270 60 65
logistik-basel@hkbb.ch