

Massnahmen zu Flächen- und Energieeffizienz

Massnahmen-ID	Kurztitel	Wirksamkeit und Realisierbarkeit bezüglich	Massnahmenbeschreibung	Federführung	Einzubeziehende Akteure für Umsetzung	Instrumente (insb. der öftl. Hand)	Wirksamkeit (gering, mittel, hoch, sehr hoch)	Realisierbarkeit (technisch, politisch, finanziell) (schwierig, mittel, einfach, sehr einfach)
S1 Strategien, Konzepte und Programme anpassen und ergänzen								
S1.01	Aufnahme von Grundsätzen zur Flächeneffizienz von Logistikknutzungen in das Raumkonzept Schweiz	Flächeneffizienz	Der häushälterische Umgang mit dem Boden ist eines der Kernziele der Raumplanung. In der Umsetzung liegt der Fokus bisher jedoch bei Zentrums-, Misch- und Wohnnutzungen. Mit spezifischen Massnahmen soll dies jedoch verstärkt auch für Logistikknutzungen (und allenfalls auch für) industrielle/gewerbliche Nutzungen gefordert und gefördert werden. Entsprechende Grundsätze der Flächeneffizienz für Logistikknutzungen sollen im Raumkonzept Schweiz verankert werden.	Bund (ARE)	Kantone, Regionen, Gemeinden	Konzepte gemäss Art. 13 RPG	gering	sehr einfach
S1.02	Aufnahme von Grundsätzen zur Flächen- und Energieeffizienz in die nationale Strategie Nachhaltige Entwicklung 2030	Flächeneffizienz	Es ist zu prüfen, wie die entwickelten Grundsätze der Flächen- und Energieeffizienz in die Stossrichtungen und Massnahmen der Strategie nachhaltige Entwicklung integriert werden können. Gestützt darauf soll der Aktionsplan angepasst und ergänzt werden.	Bund (UVEK)	VBS, WBF, Kantone	Strategie Nachhaltige Entwicklung und zugehöriger Aktionsplan	gering	einfach
		Energieeffizienz	Es ist zu prüfen, ob in einzelnen Massnahmen der Strategie Nachhaltige Entwicklung Grundsätze/Elemente der Energieeffizienz verankert werden könnten. Gestützt darauf soll der Aktionsplan angepasst und ergänzt werden.					
S1.03	Erarbeitung eines Sachplans/Masterplans Logistik/Güterverkehr mit Behandlung von Logistikstandorten	Flächeneffizienz	Es wird ein nationaler Sachplan/Masterplan Logistik/Güterverkehr mit Behandlung von nationalen und überregionalen Logistikstandorten erarbeitet. Darin werden bestehende und potentielle neue Logistikstandorte mit ihren Funktionen und notwendigen Infrastruktur- und Ausstattungselementen ausgewiesen (unter anderem sind auch City Hubs in den Sachplan aufzunehmen). Die Grundsätze zur Flächen- und Energieeffizienz werden im Sachplan verankert.	Bund (ARE)	Kantone, Regionen	Sachplan gemäss Art. 13 RPG	hoch	mittel
		Energieeffizienz	Wenn keine politische Mehrheit für einen Sachplan Logistik/Güterverkehr zustande kommt, soll der bestehende Sachplan Verkehr bezüglich Logistikstandorte weiter entwickelt werden. Die Themen Flächen- und Energieeffizienz werden in geeigneter Form in den Sachplan Verkehr integriert (z.B. bei multimodalen Umschlagplattformen).					
S1.04	Ergänzung von City Cargo Hubs im nationalen Konzept Gütertransport auf der Schiene	Flächen- und Energieeffizienz	Im nationalen Konzept Gütertransport auf der Schiene werden City Cargo Hubs ergänzt (als zusätzliche Anlagenkategorie oder als zusätzliche Funktion bei bestehenden Anlagen). Dazu sind auch die notwendigen Abklärungen zu Potentialen und Standorten sowie die Einbindung in das Verkehrsnetz zu treffen. City Hubs und Grundsätze zur Flächen- und Energieeffizienz werden im Konzept ergänzt. Das Konzept sollte daraufhin auch auf diese Anlagen eine sichernde Wirkung ausüben.	Bund (BAV)	Kantone, Wirtschaftspartner	Konzept Gütertransport auf der Schiene	mittel	einfach
S1.05	Erweiterung Modellvorhaben nachhaltige Raumentwicklung mit flächen- und energieeffizienten Logistikstandorten	Flächeneffizienz	Der Bund fordert im Rahmen von Modellvorhaben nachhaltige Raumentwicklung innovative Projekte von Gemeinden, Regionen, Agglomerationen und Kantonen. Für den Zeitraum 2025-28 soll der Themenschwerpunkt Flächen- und Energieeffizienz von Logistikstandorten und der Güterversorgung aufgenommen werden. Zweckmässige Projekte mit grossem Potential sollen gestützt darauf gefördert werden.	Bund (ARE)	Kantone, Agglomerationen, Gemeinden	Modellvorhaben Nachhaltige Raumentwicklung	mittel	einfach
S1.06	Integration der Flächeneffizienz von Logistikknutzungen in kantonale Raumentwicklungs- und Güterverkehrskonzepte sowie Agglomerationsprogramme	Flächeneffizienz	Die Kantone formulieren Stossrichtungen und Massnahmen zur Erhöhung der Flächeneffizienz von Logistikknutzungen in den kantonalen Raumentwicklungs- und Güterverkehrskonzepten und Agglomerationsprogrammen (6. Generation).	Kantone, Trägerschaften von Agglomerationen	Agglomerationen, Regionen, Gemeinden, Wirtschaftspartner	Güterverkehrskonzept, Raumplanerische Konzepte, Agglomerationsprogramme	hoch	sehr einfach
S1.07	Integration der Flächen- und Energieeffizienz von Logistikknutzungen und der Güterversorgung in kommunalen Raumentwicklungs- und Verkehrskonzepten	Flächen- und Energieeffizienz	Die Gemeinden formulieren Stossrichtungen und Massnahmen zur Erhöhung der Flächen- und Energieeffizienz von Logistikknutzungen (und allenfalls weiteren Nutzungen) in den kommunalen Raumentwicklungs- und Verkehrskonzepten. Betreffend Energieeffizienz sollten auch Massnahmen zur Verkehrslenkung und -steuerung (inkl. Verkehrsverlagerung und Betriebs- und Gestaltungskonzepte für Strassen, Standorte City Hubs, Midi Hubs, Mikro Hubs etc.) geprüft werden, um die notwendigen Anlagen zur Reduktion von Fahrleistung schaffen zu können.	Gemeinden	Kanton, Regionen, Wirtschaftspartner	Konzepte (kommunal)	mittel	einfach

Massnahmen zu Flächen- und Energieeffizienz

Massnahmen-ID	Kurztitel	Wirksamkeit und Realisierbarkeit bezüglich	Massnahmenbeschreibung	Federführung	Einzubeziehende Akteure für Umsetzung	Instrumente (insb. der öftl. Hand)	Wirksamkeit (gering, mittel, hoch, sehr hoch)	Realisierbarkeit (technisch, politisch, finanziell) (schwierig, mittel, einfach, sehr einfach)
S2 Anreize setzen und Vorgaben machen								
S2.01	Aufnahme von Anforderungen zur Flächen- und Energieeffizienz von Logistik- und Güterverkehrsanlagen in die Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr	Flächen- und Energieeffizienz	Zur Förderung der Flächen- und Energieeffizienz von Logistik- und Güterverkehrsinfrastrukturen sollen in die Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr (RPAV) Anforderungen für die Mitfinanzierung von Infrastrukturen (wie City Hubs, etc.) in Agglomerationsprogrammen (z.B. anbieteroffene Infrastrukturen, flächeneffiziente Ausgestaltung) aufgenommen werden. In einem ersten Schritt sind die Förderbedingungen in den genannten Programmen zu konkretisieren (Verknüpfung mit Energieeffizienz, Flächeneffizienz). In einem zweiten Schritt sind im Rahmen der Agglomerationsprogramme entsprechend Massnahmen für Logistikstandorte zu entwickeln und in das Agglomerationsprogramm aufzunehmen (siehe auch S1.06).	Bund (ARE)	Kantone, Gemeinden	Agglomerationsprogramme	mittel	einfach
S2.02	Abgabe von Flächen der öftl. Hand für Logistiktutzungen an eine flächen- und energieeffiziente Ausgestaltung knüpfen	Flächeneffizienz	Eine aktive Bodenpolitik oder die Übernahme der Trägerschaft in PPP-Logistikprojekten seitens Städten mit einem Mangel an Logistikflächen kann die Flächenknappheit und den Preisdruck reduzieren. Flankierende oder zusätzliche Massnahmen können die Gewährung finanzieller Beiträge (z.B. zur Bodensanierung) oder die Übernahme von Bürgschaften durch die öffentliche Hand sein. Die Priorität der Logistik bei der Verteilung von Flächen sollte aufgrund der Reduzierung negativer Externalitäten erhöht werden. Sobald die öffentliche Hand oder staatsnahe Betriebe Flächen oder finanzielle Mittel für Logistiktutzungen aufgrund eines überwiegenden öffentlichen Interesses (Reduzierung negativer Externalitäten) zur Verfügung stellen, sollte dies unter der Bedingung geschehen, dass bei der Entwicklung die Ansätze der Flächen- und Energieeffizienz in einem bestimmten Mass umgesetzt werden. Als Quelle für finanzielle Mittel für den Landerwerb oder für die Förderung von Logistiktutzungen ist die Nutzung von Mehrwertabgaben aus Umzonung von vormaligen Logistikarealen zu prüfen. Private Grundeigentümer könnten dazu angehalten werden, diese Bedingungen ebenfalls anzuwenden. Zuerst sind dazu Ziel- und Richtwerte aufzustellen. Dies kann schweizweit kooperativ erfolgen. Diese können im Folgenden in Verträgen bei der Abgabe von Mitteln oder Flächen festgelegt werden. Zur Erprobung der aktiven Bodenpolitik zur Abgabe von Logistikflächen können Pilotprojekte in Städten durchgeführt werden, die dieses Instrument bisher nicht kennen. Denkbar ist eine Unterstützung durch kantonale Ämter oder das ARE.	Gemeinden	Bund, Kanton	aktive Bodenpolitik, Konzepte	sehr hoch	schwierig
S2.03	Anreize für eine Erhöhung der Flächeneffizienz von Logistiktutzungen in der Nutzungsplanung schaffen	Flächeneffizienz	Anreize in der Nutzungsplanung für Logistiktutzungen (z.B. höhere Baumassenziffer, höhere Gebäudehöhen, steuerliche Vorteile) seitens Bewilligungsbehörden schaffen, sodass sich Mehrgeschossigkeit und Mischnutzungen für Hauptnutzer bzw. Grundeigentümer (finanziell) stärker lohnen. Die Anreize sollten dabei die speziellen Ausprägungen von Logistikgebäuden berücksichtigen (z.B. hohes Gebäudevolumen bei niedriger Geschossfläche). In der Nutzungsplanung sollten Anreize auch ausserhalb von "speziellen" Zonen Anwendung finden (z.B. Bevorteilung von Logistik in "normalen" IG-Zonen).	Gemeinden	Kanton	Nutzungsplanung, Planungs- und Baugesetz	sehr hoch	mittel
S2.04	Photovoltaik bei Logistikanlagen fördern und Verfügbarkeit Ökostrom sicherstellen	Energieeffizienz	Förderung des Baus eigener Photovoltaikanlagen auf dem Areal über bestehende Instrumente. Zur Verbesserung der Nutzbarmachung des hergestellten Stroms ist eine Förderung von Speichermöglichkeiten zu prüfen. Insbesondere für die Ladezyklen für elektrisch betriebene Transportfahrzeuge kann dies die lokale Nutzung des Stroms vergrössern. Für die Logistik ist zudem aufgrund der grundsätzlich geeigneten Gebäudeform eine spezielle Förderung von Fassadensolaranlagen prüfenswert. Zudem muss auch der Bezug von Ökostrom über die jeweiligen lokalen Netzbetreiber verpflichtend sichergestellt werden, wenn kein selbst produzierter Strom zur Verfügung steht.	Kantone BFE	Energieversorger, Grundeigentümer, Gemeinden	Förderung/Anreize	hoch	einfach
S2.05	Anreize/Vorgaben zur Erhöhung der Flächeneffizienz von Logistiktutzungen in kantonalen Planungsinstrumenten schaffen	Flächeneffizienz	Prüfung und Ergänzung von Bestimmungen im Planungs- und Baugesetz, welche die Flächeneffizienz von Logistiktutzungen (evtl. auch gewerblichen und industriellen Nutzungen) erhöhen. Dabei kommen sowohl Anreize (z.B. Erleichterungen) als auch Vorgaben (Mindestdichten, etc.) in Frage. Ergänzung von Grundsätzen zur Flächeneffizienz und Formulierung von Koordinationsaufgaben betreffend Logistiktutzungen in der Richtplanung.	Kantone	Gemeinden, Regionen, Wirtschaftspartner	Planungs- und Baugesetz, kantonaler Richtplan	sehr hoch	mittel

Massnahmen zu Flächen- und Energieeffizienz

Massnahmen-ID	Kurztitel	Wirksamkeit und Realisierbarkeit bezüglich	Massnahmenbeschreibung	Federführung	Einzubeziehende Akteure für Umsetzung	Instrumente (insb. der öftl. Hand)	Wirksamkeit (gering, mittel, hoch, sehr hoch)	Realisierbarkeit (technisch, politisch, finanziell) (schwierig, mittel, einfach, sehr einfach)
S3 Raumplanerische, infrastrukturelle und betriebliche Voraussetzungen schaffen								
S3.01	Zeitliche Steuerung und Lenkung des induzierten Verkehrs etablieren	Flächeneffizienz	Durch die Steigerung der Flächeneffizienz wird auch der induzierte Verkehr erhöht (durch Logistikanutzung und Drittnutzungen). Durch Steuerungs- und Lenkungsmaßnahmen soll die Zu- und Wegfahrten zu einer Logistikanlage so gesteuert werden, dass das umliegende Strassennetz zu Spitzenzeiten nicht überlastet wird. Diese Massnahme zielt auf eine Ermöglichung von Logistikanutzungen, trotz einer angespannten Verkehrssituation ab. Fahrtenmodelle können als ein Instrument gezielt Einschränkungen zu bestimmten Zeiten vorgeben, um die Bewilligungsfähigkeit zu erreichen ohne einen Ausbau der Verkehrsinfrastruktur zu erfordern.	Grundeigentümer, Logistikunternehmen	Kanton, Gemeinden	privates Betriebskonzept und Nutzungsvereinbarung	hoch	mittel
S3.02	Betriebskonzepte zur Sicherstellung eines konfliktfreien Betriebes bei Misch- und Mehrfachnutzungen	Flächeneffizienz	Für zeitlich versetzte Mehrfachnutzung nur Nutzende auswählen, welche die Anlage tatsächlich und ausschliesslich zeitlich versetzt nutzen. Hierzu sind vorgängig Betriebskonzepte für die einzelnen Nutzer zu erstellen und die zugelassenen Nutzungen müssen abschliessend und verbindlich festgelegt werden. Der Prozess für spätere Anpassungen muss vorgängig definiert werden (z.B. analog wie in einem Stockwerkeigentümer-Reglement). Kann auch bei Mischnutzungen relevant sein.	Grundeigentümer, Logistikunternehmen	Drittunternehmen	privates Betriebskonzept und Nutzungsvereinbarung	hoch	mittel
S3.03	Raumplanerische Sicherung von Flächen für Logistik- und City-Hub-Nutzungen	Flächen- und Energieeffizienz	Berücksichtigung von Logistikanutzungen in der Raumplanung mit "Logistikzonen" (evtl. auch als Überlagerung oder durch Festlegung von Mindestanteil von Logistikanutzungen in I/G-Zonen), um deren siedlungsverträgliche Anordnung mittels Planungsprozess sicherstellen zu können. Für eine solche Positivplanung sollen nur Lagen mit hoher Standortqualität in Frage kommen. Damit soll eine Konzentration auf zentrale Lagen und eine Verknappung von Flächenangebot an schlecht erschlossenen peripheren Lagen über die Richtplanung der Kantone erreicht werden. Durch diese Konzentration an gut erschlossenen Lagen wird die Energieeffizienz ebenfalls verbessert. Zusätzlich soll eine grundeigentümergebundene Flächensicherung für Logistikanutzungen in der Nutzungsplanung der Gemeinden angestrebt werden. Diese muss bei überwiegendem, überlokalem Interesse vom Kanton durchgesetzt werden können. Notwendige Änderungen des Planungsrechts sind zu prüfen. Um ein überlokales Interesse feststellen zu können sind belastbare Methoden zu entwickeln, mit denen der Flächenbedarf von Logistikanutzungen abgeschätzt werden kann. Eine wichtige Voraussetzung dazu ist die Einführung einer statistischen Erfassung des heutigen Logistikflächenbestands, um die Logistik in die Arbeitszonenbewirtschaftung zu integrieren. Auch bereits bestehende Logistikflächen sollen so überplant werden, um die Bestandsgarantie zu verstärken (betrifft Umnutzungen von IG-Nutzungen zu Wohnnutzungen im Umfeld bestehender Logistikstandorte oder generelle IG-Nutzungen). So werden Emissionskonflikte bereits während der Planung deutlich und müssen in der Abwägung berücksichtigt werden.	Kantone	Gemeinden	Richtplan, Nutzungsplanung	sehr hoch	mittel
S3.04	Sondernutzungspläne zur Minimierung der Emissionbelastungen	Flächeneffizienz	Flächeneffiziente Logistikanutzungen kombiniert mit Drittnutzungen verursachen aufgrund der hohen Nutzungsdichte tendenziell höhere Emissionen. Mithilfe einer Sondernutzungsplanung, in welcher die Dritt-/Zusatznutzungen definiert und die Gestaltungsvorgaben wie z.B. Gebäudelay-out festgelegt werden, sollen empfindliche Nachbarnutzungen nicht z.B. durch Lärm, Licht etc. beeinträchtigt werden. Bauliche und betriebliche Lärmschutzmassnahmen wie Einhausungen sollen mit diesem Instrument verbindlich und situativ festgelegt werden, um Planungssicherheit zu schaffen und die Bewilligungsfähigkeit zu stärken.	Gemeinden	Kantone	Nutzungsplanung	mittel	einfach

Massnahmen zu Flächen- und Energieeffizienz

Massnahmen-ID	Kurztitel	Wirksamkeit und Realisierbarkeit bezüglich	Massnahmenbeschreibung	Federführung	Einzubeziehende Akteure für Umsetzung	Instrumente (insb. der öftl. Hand)	Wirksamkeit (gering, mittel, hoch, sehr hoch)	Realisierbarkeit (technisch, politisch, finanziell) (schwierig, mittel, einfach, sehr einfach)
S3.05	Ausreichende Stromnetzkapazität für E-Last- und Lieferwagen	Energieeffizienz	Verpflichtung der Netzbetreiber, innerhalb angemessener Fristen die Netzinfrastruktur so auszubauen, dass die für die Umstellung auf elektrische Last- und Lieferwagen benötigte Netzkapazität zur Verfügung steht. Die hohen Anforderungen an eine Schnellladung und gleichzeitiges Laden von ganzen Flotten sind dabei zu berücksichtigen.	Gemeinden	Energieversorger, Grundeigentümer	Richtplanung (Versorgungsplan)	mittel	einfach
S3.06	Umsetzung Art. 12 GüTG zur Sicherstellung der Bahnerschliessung von Industrie- und Gewerbegebieten verbessern	Energieeffizienz	Gemäss Art. 12 GüTG sorgen Kantone und Gemeinden mit Massnahmen der Raumplanung dafür, dass die Industrie- und Gewerbebezonen soweit möglich und wirtschaftlich vertretbar mit Anschlussgleisen erschlossen werden. Die Umsetzung dieses Artikels soll mit kantonalen Bestimmungen und Planungsvorgaben konkretisiert werden. Zur Verbesserung des Vollzugs soll ein Leitfaden oder Merkblatt zuhanden der verantwortlichen Akteure (Planungsämter Kantone, Planungsämter Gemeinden) erarbeitet werden. Darin müssen auch die notwendigen Aufkommensvolumen zum wirtschaftlichen Betrieb und Entwurfsstandards für eine effiziente Bedienung definiert werden. Anschliessend sollen die Kantone in ihren Richtplänen und im PBG verbindlichere Vorgaben zur Bahnerschliessung von I-Zonen ausarbeiten sowie der Bund die verbliebenen Annahmehöfen und deren Bedienbarkeit sicherstellen. Durch Kantone und Gemeinden soll insbesondere die Erhaltung bestehender Anschlussgleisanlagen sichergestellt und Reaktivierungsprogramme unternutzt oder ehemaliger Anschlussgleise geprüft werden. Die Ausscheidung von I/G-Zonen bzw. allfälliger Logistknutzungen orientiert sich an bestehenden Bahninfrastrukturen, insbesondere Anschlussgleisanlagen. Die EIU prüfen welche Verteilung von öffentlichen (Freiverlad, KV-Terminal) Bedienungspunkten für welche Warengruppen effizient ist und richten die Planung solcher Anlagen danach aus. Kantone und Gemeinden unterstützen die EIU bei der Sicherung und der Anpassung der Zugangspunkte.	Kantone, Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Eisenbahnverkehrsunternehmen	Gemeinden, Bund	Planungs- und Baugesetz, Richtplanung, Leitfaden oder Merkblatt	hoch	mittel
S3.07	Bedürfnisse der Güterfeinverteilung in der Velonetzplanung und -ausgestaltung berücksichtigen	Energieeffizienz	Mit den geplanten Anpassungen der max. Gewichte und Abmessungen von Lastenvelos verbessert sich die Wirtschaftlichkeit für deren Einsatz. In der Velonetzplanung (inkl. Abstellplätze und Halteplätze für den Be-/Entlad) sollen die Bedürfnisse der Güterfeinverteilung mit Cargo-Bikes stärker berücksichtigt werden (Netzgestaltung, Ausbaugrad, Halteplätze, etc.). Kantonale und kommunale Konzepte sind entsprechend anzupassen oder neu zu erstellen.	Kantone	Gemeinden	Richtplanung, Agglomerationsprogramme, Kommunale Verkehrsrichtpläne, Normen	hoch	einfach
S3.08	Datenraum zur dynamischen Logistikflächennutzung und Bündelung von Transporten aufbauen und etablieren	Flächeneffizienz	Es wird ein Datenraum aufgebaut, welcher es ermöglicht Logistikflächen auf einem Grundstück bzw. in einem Gebäude dynamisch durch mehrere Nutzer mit Hilfe von Daten gemeinsam zu betreiben / zu nutzen (FELOG Ansatz Mehrfachnutzung). Es werden Regeln und Standards für die Mitwirkung sowie für den Datenaustausch definiert (Governance). Der Datenraum wird durch eine neutrale Stelle betrieben. Mit dem Datenraum können die verschiedenen Nutzer einer Fläche untereinander vernetzt und Angebot / Nachfrage resp. Ressourcen / Bedarf dynamisch abgestimmt werden. Es können Kooperationshindernisse (Wettbewerb, Transaktionskosten, etc.) minimiert bzw. vermieden werden. In einem geeigneten Pilotprojekt mit in der Logistik gemeinschaftlich genutzten Flächen soll die Lösung getestet und Erfahrungen gesammelt werden.	Kanton/Stadt	Regionalplanung, Standortförderung, Logistikbranche	Datenraum	hoch	mittel
		Energieeffizienz	Durch eine standardisierte Schnittstelle soll ein reibungsloser Datenaustausch über mehrere Modi und Unternehmen angestrebt werden welche die Bündelung von Transporten fördert. Festlegen einer einheitlichen Schnittstelle für den Datenaustausch zwischen den Unternehmen. Sofern noch keine geeignete Schnittstellen bzw. die dazu benötigte Software zur Verfügung steht, soll dazu ein Forschungs- oder Pilotprojekt für die IT-Vernetzung initiiert werden. Dazu ist auch eine Klärung der betroffenen Daten und des Standardisierungsbedarfs zweckmässig.		Logistikunternehmen	Datenraum. Normierung/Standardisierung	hoch	mittel

Massnahmen zu Flächen- und Energieeffizienz

Massnahmen-ID	Kurztitel	Wirksamkeit und Realisierbarkeit bezüglich	Massnahmenbeschreibung	Federführung	Einzubeziehende Akteure für Umsetzung	Instrumente (insb. der öftl. Hand)	Wirksamkeit (gering, mittel, hoch, sehr hoch)	Realisierbarkeit (technisch, politisch, finanziell) (schwierig, mittel, einfach, sehr einfach)
S4 Planungsgrundlagen erarbeiten und bereitstellen								
S4.01	Schaffung von Rahmenbedingungen für anbieterneutrale Abholstationen	Energieeffizienz	Erarbeitung von Rahmenbedingungen, Grundsätzen und Kriterien für die Festlegung von Standorten für anbieteroffene Aufgabe- und Abholstationen. Förderung zur Etablierung von Betreibermodellen für anbieterneutrale Abholstationen ausgerichtet auf fussläufige Erreichbarkeit und Einwohnerpotentiale. Erarbeitung eines Leitfadens als Planungshilfe.	Gemeinden	Logistikunternehmen, Grundeigentümer	Konzepte, Marktanalyse	mittel	mittel
S4.02	Schaffung neuer Normen für den Be- und Entlad mit Kleinfahrzeugen	Energieeffizienz	Heute liegen Normen für den Umschlag bzw. den Be-/Entlad von Lastwagen und Lieferwagen (VSS Normen 71104, 71105, 71106) sowie auch Normen und Planungsrichtlinien für den Umschlag Schiene/Strasse vor. Erarbeitung bzw. Erweiterung von Normen für Umschlaginfrastrukturen und Transportgefässe mit Berücksichtigung von Kleinfahrzeugen (Cargo Bikes, Dreiräder, etc) und Anliegen Energie- und Flächeneffizienz.	Normierungsorganisation (VSS, CEN, ISO)	Logistikbranche	Standards/Normen	mittel	einfach
S4.03	Schaffung von Planungshilfen für flächen- und energieeffiziente Logistikstandorte	Flächen- und Energieeffizienz	Erarbeitung von Planungshilfen für die flächen- und energieeffiziente Ausgestaltung von Gebäuden, Hoflogistik- und Verkehrserschliessungsflächen. Dies schliesst private Anschlussgleisanlagen inkl. Musterbeispiele für platzsparende Anordnung der Verlade- und Gleisanlagen sowie deren Anbindung ans öffentliche Schienennetz mit ein. Heute gibt es Planungsrichtlinien für Bahnanlagen (RTE), welche vom VöV erarbeitet und herausgegeben werden). Aufgrund der gemachten Erfahrungen sollen die Planungsrichtlinien periodisch aktualisiert werden.	VÖV, VAP bzw. VSS, SIA	Logistikbranche, Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Eisenbahnverkehrsunternehmen, Bund (BAV)	Planungsleitfaden	mittel	einfach
S4.04	Nutzungsvereinbarungen und Vermittlungsplattformen zur Vermeidung von Nutzungskonflikten bei Misch- und Mehrfachnutzungen	Flächeneffizienz	Für eine frühzeitige Lösung von Nutzungskonflikten sollte der Nutzermix bei der Erstellung des Betreiberkonzeptes und bei den Planungen für den Logistikstandort bereits bekannt sein. Konflikte zwischen Nutzungen müssen frühzeitig erkannt und entsprechende Massnahmen ausgearbeitet werden. Sind keine Lösungen umsetzbar, sind die entsprechenden Nutzungen auszuschliessen, wobei die Logistik-Kernnutzung Vorrang hat. Damit Drittnutzer bereits in der Planungsphase bekannt sind, müssen Interessenten rasch identifiziert werden können. Hierzu soll eine Plattform eingerichtet werden, auf welcher Interessenten für eine Drittnutzung gefunden werden können, speziell für Logistiker. Auch der Einbezug von Immobilien-/Arealentwickler hilft diesbezüglich, um eine professionelle Planung bei Mehrfach- und Mischnutzungen zu gewährleisten und so Fehler zu vermeiden, welche später zu Konflikten führen könnten. Somit können auch Voraussetzungen geschaffen werden, um etragsstarke Mieter zu gewinnen. Entsprechende Nutzungsvereinbarungen sollen erarbeitet werden. Durch die Synergien der Zusammenarbeit können erhöhte Bau- und Betriebskosten (Mehrgeschossigkeit) kompensiert werden. Für die Schaffung von Mustervereinbarungen bzw. Muster Vermittlungsplattformen soll ein Leitfaden erstellt werden. Darin wird aufgezeigt wie diese Zusammenarbeit ausgestaltet und umgesetzt werden kann.	Grundeigentümer, Logistikunternehmen, Branchenverband	Gemeinden, Drittnutzer, Standortförderung	Nutzungsvereinbarung, Vermittlungs- Plattform	hoch	einfach
S4.05	Realisierungsstrategie für City Hubs entwickeln und unterstützen	Flächeneffizienz	Die Behörden entwickeln eine Realisierungsstrategie für die planerisch vorgesehenen potentiellen City Hubs. Sie übernehmen den Lead in der Planung und bringen potentielle Nutzer zusammen (siehe Demonstrationsprojekt Zermatt).	Kantone, Städte	Logistikunternehmen, Grundeigentümer, Gemeinden	Studien, Konzepte, Testplanung, Machbarkeitsstudie	sehr hoch	mittel
S4.06	Leitfaden für Mustermodelle für tragfähige Eigentümerstrukturen erarbeiten	Flächeneffizienz	Hürden und Bedenken zu Misch- und Mehrfachnutzungen zu reduzieren. Ziel sollte die Gründung einer rechtlich handlungsfähigen Trägerschaft (AG, Konsortium, "Stockwerkeigentümerschaften" etc.) für Logistikimmobilien mit Mehrfach- und Mischnutzungen sein. Auch die Etablierung einer von Nutzern unabhängigen Betreibergesellschaft, evtl. unter dem Lead der öffentlichen Hand (Stadt/Gemeinde) ist denkbar. Dazu zählen auch klar definierte und offengelegte Tarife für die Nutzung der Anlagen und Dienstleistungen. Wenn Logistiknutzungen auf Flächen im Besitz der öffentlichen Hand oder von staatsnahen Unternehmen (z.B. Bahnareal, Grundstücke in I+G-Zonen) errichtet und betrieben werden, sollten Baurechtsverträge langfristig ausgestaltet sein. Dadurch kann die Investitionssicherheit von mehrgeschossigen und gemischten Nutzungen verbessert werden. Für die Planung und Ausgestaltung der Eigentümerstruktur wird ein Leitfaden erarbeitet.	Kantone, Städte	Logistikbranche, Grundeigentümer, Gemeinden, Bund	Leitfaden	hoch	einfach

Massnahmen zu Flächen- und Energieeffizienz

Massnahmen-ID	Kurztitel	Wirksamkeit und Realisierbarkeit bezüglich	Massnahmenbeschreibung	Federführung	Einzubeziehende Akteure für Umsetzung	Instrumente (insb. der öftl. Hand)	Wirksamkeit (gering, mittel, hoch, sehr hoch)	Realisierbarkeit (technisch, politisch, finanziell) (schwierig, mittel, einfach, sehr einfach)
S5 Faktenlage verbessern und Akteure sensibilisieren								
S5.01	Aufnahme der FELOG-Ansätze in nationale Forschungsprogramme des Bundes	Flächen- und Energieeffizienz	Die FE-LOG Ansätze zur Flächen- und Energieeffizienz sollen gezielt in nationale Forschungsaktivitäten (Ressortforschung des Bundes, Nationalfonds, etc.) aufgenommen werden. Einerseits sollen FELOG-Ansätze (z.B. Mehrgeschossigkeit, Mischnutzungen, überbetriebliche Bündelung) weiterentwickelt und in Pilotanwendungen getestet werden. Andererseits sollten bestehende und geplante Logistikstandorte bezüglich Flächen- und Energieeffizienz evaluiert werden und auch der betriebs- und volkswirtschaftliche Nutzen abgeschätzt werden.	Bund (ARE, BFE)	BPUK; FSU, EspaceSuisse	Programmforschung, Ressortforschung, KOMO	hoch	einfach
S5.02	Prüfung der Wirksamkeit von Mikro-Hubs zur Reduzierung von Fahrleistung in der urbanen Logistik	Energieeffizienz	In einem Forschungsprojekt über mehrere Städte in verschiedenen Kantonen soll untersucht werden, ob Mikro-Hubs (untergeordnete Umschlagpunkte zwischen einem städtischen Netzwerkstandort und der lokalen Feinverteilung durch Logistikdienstleister) im Kontext einer schweizerischen Grossstadt zu einer Reduktion der Fahrleistung und damit des Energieverbrauchs der Logistik beitragen können. Bei positiver Wirkung ist ein Planungsleitfaden zu erstellen und mit Priorität Massnahmen zu ergreifen, um Mikro-Hubs bei Planungen neuer Areale bzw. Quartiere mit dichten Nutzungen verbindlich zu prüfen und ggf. umzusetzen.	Kantone	Gemeinden, Grundeigentümer	PBG und Richtplanung, Marktanalyse	hoch	mittel
S5.03	Sensibilisierung der Akteure für eine Berücksichtigung der Flächen- und Energieeffizienz bei Logistikutnutzungen	Flächen- und Energieeffizienz	Im Rahmen von bestehenden/geplanten Dialoggefässen (Nationale, kantonale und städtische Dialogplattformen, Veranstaltungen von Branchen- und Planungsverbänden) soll die Flächen- und Energieeffizienz von Logistikstandorten auf die Agenda gesetzt und diskutiert werden (Einbezug Akteure Wirtschaft, Verwaltung und Verbände). Mit Schaffung von Leitfäden/ Merkblättern mit Grundsätzen und Massnahmen für eine Erhöhung der Flächen- und Energieeffizienz bei Logistikinfrastrukturen und -nutzungen soll die Sensibilisierung unterstützt werden. Dazu sollten vorgängig gute Praxisbeispiele aufbereitet und dargestellt werden. Das Wissen und die Erkenntnisse sollen in Lehrmittel der Hoch- und Fachhochschulen sowie in weitere Aus- und Weiterbildungsangebote einfließen	Kantone/Gemeinden	Regionen, Wirtschaftspartner (Verbände), Planungsverbände, Hochschulen	Dialogplattformen, Veranstaltungen, Leitfäden, Merkblätter, Lehrmittel	mittel	sehr einfach