



STANDPUNKT

Wege zu einer intelligenten urbanen Logistik

focus 1/20
Februar



Thomas Schmid

Leiter Geschäftsfeld Transportmanagement/Logistik, assoziierter Partner bei Rapp Trans AG

Selbst wer sein eigenes Einkaufsverhalten nicht verändert, stellt fest, dass der Onlinehandel die Ströme des Güterverkehrs verändert: Spätestens, wenn sich vor oder hinter den Haustüren die Pakete türmen, wird deutlich, dass sich der Transport und der Umschlag der Güter in den Städten wandelt. Natürlich werden Waren weiterhin auch in Ladenlokalen umgeschlagen – vom Last- oder Lieferwagen über das Verkaufsregal zum Kunden. Aber neue Formen der Feinverteilung sind auf dem Vormarsch. Die vermehrten Paketlieferungen als Folgen simpler Klicks im Internet sind nur ein sichtbarer Ausdruck davon – ein anderer die Paketautomaten und Lastenfahräder, die zu festen Bestandteilen der Stadtbilder werden.

Für die Städte ist nicht nur diese Entwicklungen hin zu einem kleinteiligeren Warenverkehr auf der Strasse eine Herausforderung, sondern auch der Klimawandel und die zunehmende Dichte von Menschen und Bauten. Gefragt sind deshalb Konzepte, die aufzeigen, wie sich die Stadtregionen flächeneffizient und möglichst abgasfrei versorgen lassen. Qualifizierte Überlegungen, wie die urbanen Räume der Zunahme und der Verästelung der Warenströme auf ihren Strassen gerecht werden wollen, kön-

nen die Städte autonom oder zusammen mit ihren Agglomerationen anstellen. Das macht die Studie «Städtische Handlungsfelder in der urbanen Logistik» der Städtekonferenz Mobilität deutlich. Ebenfalls autonom tätig werden können Städte, indem sie innovative Angebote fördern, zum Beispiel städtebaulich integrierte Logistik-Hubs oder Cargovelo-Netzwerke.

Um die Warenströme besser zu bündeln und um Flächen für gut gelegene Umlade-, Sammel- und Abhol-Stationen zu sichern, empfehlen sich Kooperationen mit den Kantonen und der Logistikbranche. Die Kantone und die Regionen können durch Richtplaneinträge Flächen sichern, und die Logistikbranche kennt die Bedürfnisse ihrer Kunden. Es zeichnet sich ab, dass sich unterschiedlich grosse Logistikstandorte konzeptionell durchsetzen werden – sowohl zentrumsnahe grosse Warenverkehrs-Hubs als auch dezentrale kleine Sammel- und Abhol-Punkte in den Quartieren. So wie bis anhin Verkaufsläden und Poststellen nicht nur Warenumschlagplätze, sondern auch Orte für menschliche Begegnungen waren, so haben auch Orte, an denen Güter künftig umgeschlagen werden, das Potenzial zu gesellschaftlichen Treffpunkten zu werden.

Liebe Leserin, lieber Leser

Die Logistik in den Städten verändert sich. Waren werden immer häufiger online bestellt, der Lieferverkehr in die Quartiere nimmt zu. Von den Städten braucht es neue Ansätze hin zu einer intelligenten urbanen Logistik. Sie können Güterverkehrskonzepte erarbeiten, geeignete Flächen für Logistikstandorte sichern, Kooperationen eingehen, Anreize für die Wirtschaft schaffen und flächensparende, emissionsarme Fahrzeuge fördern, wie eine [Studie der Städtekonferenz Mobilität](#) aufzeigt.

Bei der Regulation und Zulassung hingegen ist der Handlungsspielraum der Städte begrenzt. Beispielsweise sind gegen 200 Unternehmen, die beim Bund als Postdienste registriert sind, von zeitlichen Limitierungen der Lieferfahrten ausgeschlossen. Und im Gegensatz zur EU sind Cargobikes, die breiter als einen Meter oder schwerer als 200 Kilogramm sind, in der Schweiz nicht zugelassen. Hier ist der Bund gefordert.

Wir wünschen eine gute Lektüre!

Th. Schmid

Inhalt

Standpunkt	1
Interview	2
Thema	3
Session und Vernehmlassungen	4
Städteverband im Fokus	5
Agenda	6

INTERVIEW

«Es stehen zu wenig geeignete Güterumschlagsflächen zur Verfügung»


Beat Züsli
Stadtpräsident von Luzern

Beat Züsli ist seit dem 1. September 2016 Stadtpräsident und Bildungsdirektor der Stadt Luzern. Von 1998 bis 2009 war er Mitglied der SP-Fraktion im städtischen Parlament, dessen Präsidium er 2007/2008 innehatte. 2015 bis 2016 war er Mitglied des Kantonsrates Luzern. Vor seiner Wahl ins Stadtpräsidium arbeitete Beat Züsli als Architekt und Energie-Ingenieur, mit Tätigkeiten an der Hochschule Luzern – Technik & Architektur zum Thema Energieeffizienz im Bauwesen.

Wie viele Lieferwagen verkehren täglich in der Stadt Luzern?

Genauere Zahlen allein für die Stadt Luzern liegen uns keine vor. Zumindest auf den Zufahrten (Autobahn und Kantonsstrassen) zur Agglomeration Luzern kann der Anteil des Wirtschaftsverkehrs abgeschätzt werden: Die Fahrzeugkategorien Lieferwagen, Lastwagen, Lastenzug und Sattelzug machen 13 Prozent des Gesamtverkehrsaufkommens aus. Mehr als die Hälfte davon sind Lieferwagen.

Welche besonderen Herausforderungen hat die Stadt Luzern aktuell im Bereich der Logistik zu bewältigen?

Wie in allen Ortschaften führt der steigende Onlinehandel zu einer Zunahme der Fahrten der Kurier-, Express- und Paketdienstleister. Es stehen jedoch zu wenig geeignete Güterumschlagsflächen zur Verfügung. Kurzzeitige Anhaltmöglichkeiten im Strassenraum fehlen. Wir beobachten daher steigende Konflikte und Beeinträchtigungen im Alltagsverkehr.

Zwei Besonderheiten Luzerns möchte ich erwähnen: Erstens verfügt die Innenstadt dank der heutigen Bahnhofsituation mit einem Güterbahnhof quasi über ein Anschlussgleis. Mit dem Durchgangsbahnhof ab 2040 kommt es zu einer grossflächigen Transformation – auch des Gleisfeldes. Zweitens wird Luzern jährlich von mehreren Millionen Reisenden besucht, viele reisen als Grup-

pen in Cars an. Allein am Löwenplatz halten und parkieren jährlich über 80 000 Cars. Das kann man als besondere Art der City-Logistik bezeichnen. Objektiv gemessen ist der Anteil der ReiseCars am Gesamtverkehrsaufkommen zwar gering, er bleibt überall unter drei Prozent. Hingegen fällt die Hauptverkehrszeit der ReiseCars mit der abendlichen Spitzenstunde des übrigen Verkehrs zusammen. Die ohnehin überlasteten Verkehrsinfrastrukturen sind in dieser Zeit besonders anfällig auf Störungen im Verkehrsfluss.

Die Bevölkerung in den Städten wächst, der Online-Handel nimmt zu. Welche Ideen hat Luzern unter diesen Vorzeichen für die Versorgung und Entsorgung?

Wir wollen die Stadt vermehrt dezentral entwickeln, die Quartiere sollen gestärkt werden. Damit verbunden sind Überlegungen zu Quartierhubs. Vor zwei Jahren haben wir im Rahmen des Raumentwicklungskonzepts in den Quartieren 20 zentrale Orte identifiziert und analysiert. Diese Knotenpunkte erfüllen auf engem Raum verschiedene Funktionen von Mobilität über Nahversorgung bis zu Treffpunkten. Bei der Gestaltung und Weiterentwicklung dieser öffentlichen Räume ziehen wir Fragen der Ver- und Entsorgung von Beginn an in die Planung ein. Es sind verschiedene Verwaltungseinheiten beteiligt, der gegenseitige Abgleich ist eine Herausforderung. Zur Entsorgung stehen 28 Sammelstellen bereit. Hauskehricht, Sperr-

müll und Grüngut holen wir auf mindestens wöchentlichen Touren ab; Karton, Papier, Altmetall wird monatlich oder zumindest quartalsweise eingesammelt. All das vermindert lange Anfahrtswege.

Welche konkreten City-Logistik-Projekte werden derzeit in der Stadt Luzern realisiert?

Die Stadt Luzern selbst realisiert derzeit noch keine Projekte. Wir sehen jedoch ein grosses Engagement bei Unternehmen, die ihre Logistik optimieren, indem sie beispielsweise auf Cargobikes setzen. Interessante Nischen bespielt die IG Arbeit mit verschiedenen Projekten zur Arbeitsintegration. Mit dem Velo bringen sie Einkäufe heim oder transportieren Altstoffe zu den öffentlichen Sammelstellen.

Die Studie der Städtekonferenz Mobilität zeigte, dass eine Zusammenarbeit über die Staatsebenen hinweg wichtig ist. Wie arbeiten Stadt und Kanton Luzern zusammen?

Der Kanton startet demnächst seine Arbeiten an einer Güterlogistikstrategie. Die Stadt und der regionale Entwicklungsträger LuzernPlus sind mit dabei, um auch unsere Grundlagen und unser Wissen einzubringen. Die Stadt Luzern begleitete das NFP 71 «intelligente urbane Logistik», LuzernPlus war beim Projekt ILMA+ der Metropolitankonferenz Zürich dabei.

THEMA

Logistikorte sind weit mehr als ein notwendiges Übel

Das Verhältnis zwischen den Städten und ihrer Versorgung ist neu zu definieren. Orte des Warenumschlags sind wieder sichtbar zu machen. Das führt die Masterarbeit des Architekten Lukas Stadelmann an der ETH Zürich vor Augen.

Lukas Stadelmann, MSc Arch ETH, Zürich

Das Bild des städtischen Konsums zeigt sich heute im Hinterland, in den gesichtslosen Boxen an Autobahn und Eisenbahn. Steigende Bodenpreise in den urbanen Zentren, Bestrebungen von Grossverteilern zur Zentralisierung sowie der schnell wachsende Versandhandel haben Stätten für Produktion und Umschlag aus den Städten verdrängt. Immer mehr Konsumierende leben in dichten städtischen Räumen und werden aus dem Umland versorgt. Aber auch wenn Konsumierende zunehmend digitale Wege beschreiten, bedingen Güter noch immer eine physische Realität.

Das Verhältnis von konsumierender Stadt und produzierendem Umland ist deshalb in seinem ganzen Zusammenhang zu betrachten. Die Auseinandersetzung allein mit der Bewegung von Gütern innerhalb der bereits existierenden Strukturen reicht nicht aus. Städte sind historisch um Orte des Marktes und des Güterumschlages entstanden. Heute übernehmen Lagerhäuser und Verteilzentren Funktionen, die früher städtisch waren. Die ökonomischen Vorteile für die Anbieter sind offensichtlich: Sie können Skaleneffekte und Synergien nutzen. Die Kehrseite der Medaille ist, dass sich die sogenannte «letzte Meile» verlängert. Selbst regionale Produkte nehmen den Weg über nationale Verteilzentren.

Die Konsequenz dieser Entwicklung zeigt sich heute an den Autobahnzufahrten. Der zunehmende Individualverkehr erreicht die Städte zur gleichen Zeit wie die vom Nachtfahrverbot betroffenen Lastwagen, die Waren von Verteilzentren und regionalen Produzenten liefern. Mit der Verdichtung der Städte steigt die Nachfrage bei gleichbleibendem Strassenraum. Das Transportgewerbe reagiert darauf mit zusätzlichen Fahrzeugen. Wenn mit einer einzelnen Fahrt weniger Ziele angesteuert werden können, braucht es mehr Fahrzeuge mit geringerem Ladevermögen – was zu mehr Emissionen und Verkehr führt. Gleichzeitig werden die

Bewohnerinnen und Bewohner der Städte zunehmend von den Konsequenzen ihres Konsums entfremdet. Soll die «letzte Meile» kürzer werden, sind wieder Umschlagplätze in den Städten nötig. Die haben allen Akteuren offenzustehen und müssen mehr sein als reine Stätten des Transports. So können Güter gebündelt auf Strasse, Schiene oder Tunnel in die Stadt gebracht und vor Ort für den Endverbrauch verarbeitet werden. Produkte, welche die Stadt verlassen, und die Entsorgung können von den gleichen Strukturen profitieren. Das ermöglicht nicht nur einen nachhaltigen Kreislauf von Gütern in der Stadt, sondern eliminiert auch unnötige Transportwege.

«Soll die ‚letzte Meile‘ kürzer werden, sind wieder Umschlagplätze in den Städten nötig. Die haben allen Akteuren offenzustehen und müssen mehr sein als reine Stätten des Transports.»

Zürich geht hier mit gutem Beispiel voran. In Logistikkonzepten von Kanton und Stadt ist die Idee des städtischen Umschlages bereits angedacht. In Fachgruppen werden die Möglichkeiten von Kooperationen diskutiert. Was jedoch noch fehlt, ist der Mut zu einem umfassenden Eingriff. Der Ort der städtischen Logistik muss mehr sein als ein notwendiges Übel!

Nehmen wir uns ein Beispiel am Ursprung der Stadt, und zwar nicht nur an den Umschlagplätzen und Markthallen, sondern auch an den Zunfthäusern und Produktionsstätten, die in unmittelbarer Nähe dazu entstanden sind. Diese Räume werden heute als wertvolle Bestandteile des städtischen Raums interpretiert. Auch wenn die automatisierten Bewegungen in modernen Logistikstrukturen schwer mit früheren Vorgängen auf Marktplätzen zu vergleichen sind, so liegt in ihnen doch das gleiche Potenzial, um städtischen Raum zu schaffen, der diesen Namen verdient. Hier stellt sich eine komplett neue Aufgabe für Stadtplanerinnen und Architekten.

Auch in den umliegenden Gemeinden sollte es ein Interesse an dieser Auseinandersetzung geben. Verdichtungsbestrebungen in der Agglomeration treffen genau auf die Räume, die momentan für die städtische Versorgung genutzt werden. Anstatt diese Verschiebung weiter ausufern zu lassen, ist der Zeitpunkt gekommen, sich mit diesen Räumen auseinanderzusetzen. Darin liegt eine grosse Chance: Statt den Agglomerationen eine veraltete Vorstellung von baulicher Stadtwerdung aufzuzwingen, lassen sich neue Räume schaffen, in denen sowohl gelebt und konsumiert als auch produziert wird.

Fragen, wie wir die Stadt versorgen, wie wir lokale Produktion fördern und nachhaltig mit unseren räumlichen Ressourcen umgehen, lassen sich nur ganzheitlich diskutieren – die Diskussion um die urbane Logistik bietet dazu den perfekten Rahmen.



Auch City-Hubs könnten künftig ein Stadtbild prägen. (Fotomontage Lukas Stadelmann)

POLITIK

Ausblick auf die Frühjahrssession

In der Frühjahrssession berät der Nationalrat in neuer Zusammensetzung die Totalrevision des CO₂-Gesetzes. Seine Umweltkommission ist in der Vorberatung den Beschlüssen des Ständerates gefolgt. Eine für die Städte relevante Vorlage bildet auch diejenige über die Überbrückungsleistungen für ältere Arbeitslose, die in der Wintersession vom Ständerat erheblich abgeändert wurde.

Klimadebatte im Nationalrat

Der Nationalrat wird in der dritten Sessionswoche erstmals die neue Vorlage zur Totalrevision des CO₂-Gesetzes beraten. Im Vergleich zur Debatte von 2018, bei der die erste Vorlage des Bundesrates letztlich versenkt wurde, hat die Stimmung auch in der grossen Kammer gedreht: Die UREK-N folgte in den Kernelementen der ständerätlichen Vorlage, so unter anderem den Reduktionszielen, den Vorgaben für Fahrzeuge, dem Klimafonds und der Flugticketabgabe. Sie hat zusätzlich die Weichen für die Verteilung der Mittel aus dem Klimafonds gestellt und auch den ländlichen Raum, Innovationen im Flugsektor und das Nachtzug-Angebot einbezogen. Auch ein Ausbau von Photovoltaikanlagen wurde beschlossen. Der Städteverband begrüsst den Richtungswechsel des Parlaments und hofft auf einen baldigen Abschluss der Vorlage.

Differenzen bei der Überbrückungsrente

Die Vorlage zur Überbrückungsleistung für ältere Arbeitslose ist eine von mehreren vom Bundesrat beschlossenen Massnahmen zur Unterstützung älterer Arbeitslosen. Der Ständerat trat in der Wintersession auf die Vorlage ein, änderte diese aber erheblich ab. So stimmte er unter anderem einem Einzelantrag zu, der verlangt, dass Überbrückungsleistungen nur bis zur Frühpensionierung und nicht bis zur ordentlichen Pensionierung ausgezahlt werden. Der Städteverband steht diesen Anpassungen skeptisch gegenüber, weil dadurch der gewünschte Entlastungseffekt bei der Sozialhilfe und den Ergänzungsleistungen stark verringert würde.

Monitoring der Armutssituation

Die Wirtschaftskommission des Ständerates schlägt vor, die Armutssituation in der Schweiz regelmässig zu überwachen. In einer Motion will den Bundesrat beauftragen, einen fünfjährigen Monitoring-Zyklus zur Prävention und Bekämpfung der Armut einzurichten, der auf bestehenden Datenquellen beruht und eine Auswertung von Armutsindikatoren umfasst. Der Ständerat hatte die Vorlage in der Herbstsession angenommen. Nun tagt der Nationalrat dazu.

Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur

Eine Motion von Ständerat Damian Müller

(FDP/LU) will vom Bundesrat eine Vorlage zu einem Mobility-Pricing für alle Verkehrsträger, die bislang noch keine Abgaben oder eine Mineralölsteuer entrichten. Die Verkehrskommission des Ständerates empfiehlt seinem Rat die Ablehnung der Vorlage. Sie befürchtet, dass mit der Einführung einer E-Abgabe die Förderung der Elektromobilität unterlaufen wird. Es ist anzunehmen, dass der Ständerat seiner Kommission folgt.

Pilotversuche für Cannabis

Mit der Vorlage des Bundesrates zur Änderung des Betäubungsmittelgesetzes sollen Voraussetzungen für die Durchführung wissenschaftlicher Studien über den Cannabiskonsum geschaffen werden. Entgegen der Empfehlung seiner Gesundheitskommission stimmte der Nationalrat, mittlerweile in neuer Zusammensetzung, der Vorlage in der Wintersession zu. Das Plenum befürwortete die kontrollierte Abgabe von Cannabis und will entsprechende Studien ermöglichen. Die Kommission des Nationalrates beriet die Vorlage darauf erneut und folgte dabei den Anträgen ihres Rates. Sie wies aber darauf hin, dass der Kreis der Studienteilnehmenden auf über 18-Jährige beschränkt sein sollte und betonte die Wichtigkeit einer engen Begleitung und die Überwachung des Gesundheitszustandes der Teilnehmenden. Ausserdem sollen nur Cannabisprodukte aus der Schweiz verwendet werden.

Vernehmlassungen

Gasversorgungsgesetz

Die Gasversorgung spielt im urbanen Gebiet eine wichtige Rolle und ist für die Schweizer Städte von grosser Bedeutung. Da es in den letzten Jahren Rechtsstreitigkeiten gegeben hat, ist die Absicht einer gesetzlichen Regelung der Gasversorgung für den Schweizerischen Städteverband verständlich. Sie muss jedoch schlank ausfallen und das Subsidiaritätsprinzip klar verankern. Der Gasbereich spielt für die Erreichung der Energie- und Klimaziele eine wichtige Rolle. Darum ist es unverständlich, dass im Entwurf Impulse zur Ökologisierung vollständig fehlen. Das ist zu korrigieren. Zudem ist mit einem Marktzugangsschwellenwert von mindestens einer Gigawattstunde der Handlungsspielraum der Städte für den Umbau

der Energieversorgung zu sichern. Die Preisregulierung ist für die Schweizer Städte in der vorliegenden Form nicht akzeptabel. Sie ist fallen zu lassen oder mindestens in wesentlichen Punkten anzupassen.

Vergütung des Pflegematerials

Der Bundesrat möchte mit einer Änderung des Bundesgesetzes über die Krankenversicherung die Vergütung des Pflegematerials vereinfachen: Die Unterscheidung zwischen Pflegematerial, das von den Versicherten oder einer nichtberuflichen Person angewendet wird, und Material, das vom Pflegepersonal in den Pflegeheimen oder bei der ambulanten Pflege verwendet wird, soll aufgehoben werden. In Zukunft sollen beide Verwendungsarten von der obligatorischen

Krankenpflegeversicherung übernommen werden. Diese Änderung würde dazu führen, dass sämtliche Akteure der Pflege, darunter auch die Städte und Gemeinden, administrativ entlastet würden. Die Regelung würde auch Klarheit im Hinblick auf die Verrechnungskategorie schaffen, die bislang nicht immer eindeutig festzustellen war und zu Problemen führte. Die Städte begrüssen diese Anpassung. Durch die neu definierte Zuständigkeit der obligatorischen Krankenpflegeversicherung beim Pflegematerial erfahren die Städte auch eine finanzielle Entlastung.

Weitere Vernehmlassungen unter:
www.staedteverband.ch

AKTUELL

Städteverband im Fokus


Martin Flügel ist neuer stv. Direktor des Schweizerischen Städteverbandes

Der neue stellvertretende Direktor des Schweizerischen Städteverbandes heisst Martin Flügel. Er hat die Nachfolge von Martin Tschirren Ende Januar angetreten und wird sich unter anderem energie-, finanz- und staatspolitischen Fragen widmen. Martin Flügel war bisher bei Caritas Schweiz als Leiter Politik und Public Affairs tätig. Zuvor war er Leiter Wirtschafts- und später Sozialpolitik sowie schliesslich während rund acht Jahren geschäftsführender Präsident von Travail.Suisse. Mit Martin Flügel gewinnt der Städteverband einen langjährigen Kenner der Bundespolitik mit einem grossen Netzwerk und Führungserfahrung in nationalen Organisationen. Er hat an der Universität Bern Philosophie, Volkswirtschaftslehre und Allgemeine Ökologie studiert und einen Abschluss als Dr. phil. erworben. Martin Flügel verfügt zusätzlich über ein CAS im Führen von Nonprofit-Organisationen. Der 52-Jährige ist verheiratet, Vater von drei Töchtern und lebt in Bern.

www.staedteverband.ch

Schweizer Städte und Gemeinden investieren in die Alterspolitik

Die demografische Alterung fordert die Städte und Gemeinden in der Gestaltung ihrer sozialen Lebensräume heraus. Die Studie «Altersfreundliche Umgebungen in der Schweiz» liefert erstmals eine gesamtschweizerische Bestandsaufnahme zur strategischen Altersarbeit in den Schweizer Gemeinden. Sie zeigt: Die Alterung der Gesellschaft ist in den Gemeinden ein wichtiges Thema. Altersleitbilder und -konzepte bilden einen wichtigen Referenzrahmen für die Gestaltung der Alterspolitik auf lokaler und

regionaler Ebene. Politischen Handlungsbedarf orten die Gemeinden in den Bereichen «Wohnen» sowie «öffentlicher Verkehr und Mobilität». Das Monitoring, an dem auch der Städteverband mitwirkte, soll künftig periodisch durchgeführt werden.

www.staedteverband.ch

«Herausforderung Klimawandel: Smarte Lösungen für die Städte von morgen»


Die Folgen des Klimawandels sind in den Städten bereits heute spürbar. Der Umgang mit Hitze, Trockenheit oder Luftzirkulation sind wichtige Themen der Stadtentwicklung. Der Smart-City-Ansatz hat Potential, die Städte im Umgang mit den Folgen des Klimawandels und in ihrer Resilienz zu unterstützen – damit die urbane Lebensqualität auch künftig erhalten werden kann. An einem Fachforum der SmartSuisse (18.-19. März 2020) präsentieren die Stadt Basel und der Städteverband konkrete Beispiele von smarten Klimaanpassungen in Städten. Für die Fachtagung vom 18. März kann der Städteverband seinen Mitgliedern Gratis-Eintritte anbieten. Interessierte melden sich direkt bei stefanie.pfeil@mch-group.com.

www.smartsuisse.com

KSFD: Schlussbericht zur Erhebung der Investitionen in Städten liegt vor


Hoher Investitionsbedarf, komplexe Steuerung, schwierige Priorisierung, tiefer Realisierungsgrad – die Herausforderungen, vor denen städtische Finanzverwaltungen beim Thema Investitionen stehen, sind vielfältig. Eine Studie der Konferenz der städtischen Finanzdirektorinnen und -direktoren hat die Investitionen und Investitionsprozesse in den Mitgliedstädten unter die Lupe genommen. Nach der Fachtagung vom vergangenen September liegt nun der Schlussbericht vor. Zum einen werden in der Studie die Investitionsvolumina und deren Entwicklung in den letzten zehn Jahren quantifiziert, zum anderen die Investitionsprozesse in den Städten dargestellt. Planung, Controlling und Steuerung von Investitionen bleiben auch künftig zentrale Prozesse, rechnen doch die meisten Städte mit einem starken Anstieg der Investitionen in den kommenden Jahren.

www.ksfd.ch

Kurzmeldungen

Pusch-Kampagne gegen Food Waste

In der Schweiz geht ein Drittel aller essbaren Lebensmittel verloren. Jährlich fallen 2,8 Millionen Tonnen Food Waste vom Feld bis zum Teller an. Die schweizweite Initiative «SAVE FOOD, FIGHT WASTE.» der Stiftung Pusch will das ändern. Sie soll die Öffentlichkeit für die Problematik sensibilisieren. Städten und Gemeinden bietet Pusch eine Suffizienz-Toolbox an, die Tipps zur Förderung eines genügsameren und abfallärmeren Lebensstils enthält. Getragen wird die dreijährige Kampagne von Bund, Kantonen, Gemeinden, Unternehmen und Verbänden.

www.pusch.ch

Demokratie im digitalen Zeitalter

Im Fokus der diesjährigen Aarauer Demokratietage vom 26./27. März steht die digitale Demokratie. Zwei Panels der Tagung widmen sich der digitalisierten Stadt. Dabei werden Phänomene wie Uber oder Airbnb beleuchtet und damit verbundene Herausforderungen diskutiert. Die Aarauer Demokratietage richten sich an Vertreterinnen und Vertreter aus Wissenschaft, Politik, Medien und an eine interessierte Öffentlichkeit. Die Beiträge erscheinen jeweils in der Reihe **Schriften zur Demokratieforschung**.

www.zdaarau.ch

Nationale Tagung Gesundheit & Armut

Armutsbetroffene Personen verzichten überdurchschnittlich häufig auf Gesundheitsleistungen, die sie eigentlich benötigen würden. Die 4. Nationale Tagung Gesundheit & Armut widmet sich am 18. Juni 2020 diesem Thema und geht unter anderem der Frage nach, was die Politik auf allen Ebenen beitragen kann, damit ökonomisch unterprivilegierte Personen nicht auf erforderliche Gesundheitsleistungen verzichten. Die Tagung wird zweisprachig abgehalten, die Plenarveranstaltung wird simultan übersetzt.

www.bfh.ch

Agenda

Schweizerischer Städteverband SSV

27.-28. August 2020 **Städtetag 2020** in Thun
Information: Christina Grab, Telefon 031 356 32 32, info@staedteverband.ch

26.-27. August 2021 **Städtetag 2021**
Information: Christina Grab, Telefon 031 356 32 32, info@staedteverband.ch

Sektionen des Schweizerischen Städteverbandes

16. März 2020 **Fachanlass der Städtekonferenz Mobilität** in Bern
Information: Paul Schneeberger, Telefon 031 356 32 32, info@skm-cvm.ch

31. März 2020 **Frühlingsseminar Netzwerk Lebendige Quartiere** in Bern
Information: Dominic Blumenthal, Telefon 031 356 32 32, netzwerk@lebendige-quartiere.ch

Weitere Organisationen

3./4. März 2020 **Swiss eGovernment Forum** in Bern (Patronat: SSV)
Information: www.e-government.ch

10. März 2020 **digma-Tagung zum Datenschutz 2020** in Zürich (Patronat:SSV)
Information: www.digma.ch

18./19. März 2020 **SmartSuisse - Intelligente Lösungen für eine nachhaltige Stadtentwicklung** in Basel (Patronat: SSV)
Information: www.smartsuisse.com

23. März 2020 **Ethik in der Freiwilligenarbeit** in Olten
Information: www.fhnw.ch

26. März 2020 **AEE SUISSE Kongress 2020 «Beschleunigung! Mehr Schub für die Energiewende»** in Solothurn (Patronat: SSV)
Information: www.aee-kongress.ch

2. April 2020 **asut-Konferenz «Mehr IoT oder Nightmare IoT»** in Bern (Patronat: SSV)
Information: www.asut.ch

15./16. Mai 2020 **Spielkonferenz «Bespieldbare Städte»** in Bern
Information: petra.stocker@projuventute.ch

9.-12. Juni 2020 **SuissePublic** in Bern
Information: www.suissepublic.ch

16. Juni 2020 **Schulthess Forum Öffentliches Personalrecht»** in Zürich (Patronat: SSV)
Information: www.personalrecht-tagung.ch

18. Juni 2020 **4. Nationale Tagung Gesundheit & Armut** in Bern
Information: www.bfh.ch

25. Juni 2020 **Zivilgesellschaftliches Engagement von Menschen mit Migrationshintergrund** in Olten
Information: www.fhnw.ch

Impressum

Herausgeber: Schweizerischer Städteverband SSV, Monbijoustrasse 8, Postfach, 3001 Bern
Redaktion: Renate Amstutz, Marius Beerli, Dominic Blumenthal, Barbara Brechbühl, Karin Christen, Martin Flügel, Carol Mauerhofer, Lynn Moser, Maja Münstermann, Paul Schneeberger;
Übersetzungen: proverb; Bildnachweise: Foto Seite 1: KurierZentrale GmbH; Porträt Seite 1: zvg; Foto Seite 2: zvg; Foto Seite 3: zvg.
Telefon 031 356 32 32, www.staedteverband.ch
Newsletter abonnieren: info@staedteverband.ch