



Stadt Zürich

Strategie urbane Logistik und Gewerbeverkehr

Bericht

Impressum

Herausgeberin

Stadt Zürich, Tiefbau- und Entsorgungsdepartement, Tiefbauamt

Unter Beteiligung von

Tiefbauamt (TAZ, Projektleitung)

Dienstabteilung Verkehr (DAV)

Stadtpolizei (Stapo)

Entsorgung und Recycling Zürich (ERZ)

Stadtentwicklung (STEZ)

Amt für Städtebau (AfS)

Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ)

Umwelt- und Gesundheitsschutz (UGZ)

Elektrizitätswerk Stadt Zürich (ewz)

Amt für Mobilität, Kanton Zürich (AFM)

Verfasser

Metron Verkehrsplanung AG

Illustrationen

Metron Verkehrsplanung AG

Bezugsquellen

stadt-zuerich.ch/gueterverkehr

Beschlossen vom Stadtrat am 15.11.2023
mit STRB Nr. 3319/2023

Inhalt

Impressum	2
1 Aufbau, Einbettung und Verbindlichkeit	4
2 Urbane Logistik und Gewerbeverkehr in der Stadt Zürich – eine Analyse	9
3 Vision und Ziele	14
4 Handlungsbedarf bis 2040	16
5 Strategische Stossrichtungen	19
6 Fazit und Umsetzung	24
7 Glossar	25

1 Aufbau, Einbettung und Verbindlichkeit

Aufbau

Die Strategie urbane Logistik und Gewerbeverkehr zeigt auf, wie die Versorgung und Entsorgung in der Stadt Zürich durch den Güter- und Gewerbeverkehr langfristig effizient, verlässlich und umweltverträglich sichergestellt werden soll. Die Strategie setzt sich aus den folgenden zwei Dokumenten zusammen:

- **Strategiepapier:** Das vorliegende Strategiepapier ist folgendermassen aufgebaut (siehe Abbildung 1):
- Analyse: Ausgangslage, Entwicklungen in den letzten Jahren und Trends bis 2040
- Vision und Ziele: urbane Logistik und Gewerbeverkehr in der Stadt Zürich im Jahr 2040
- Handlungsbedarf bis 2040: Diskrepanz zwischen Zielen und Ausgangslage
- Strategische Stossrichtungen: Strategien zur Zielerreichung

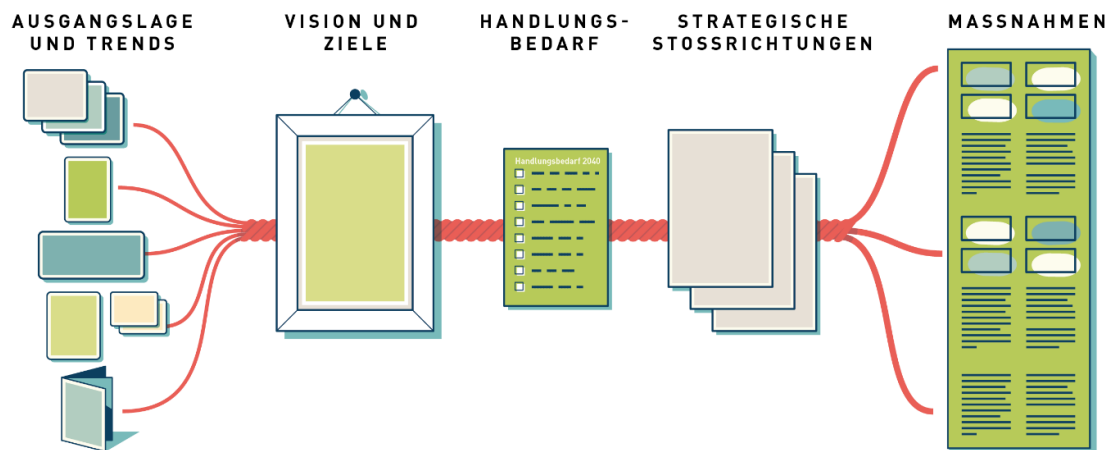


Abbildung 1: Aufbau der Strategie

- **Massnahmenband:** Der separate Massnahmenband enthält die detaillierte Beschreibung der einzelnen Massnahmen.

Die Strategie ist das Steuerungsinstrument der Politik, ist handlungsanweisend für die Verwaltung und dient zur Kommunikation der betroffenen Stakeholder. Der Massnahmenband dient der Verwaltung als Grundlage für die Umsetzung der Strategie urbane Logistik und Gewerbeverkehr.

Einbettung und Gegenstand

Die Strategie urbane Logistik und Gewerbeverkehr ist in der städtischen Dach- und Fachstrategie Stadtraum und Mobilität 2040 eingebettet. Sie ist mit den Strategien für den öffentlichen Verkehr, den motorisierten Individualverkehr, den Fussverkehr und den Veloverkehr abgestimmt. Die Umsetzung der Strategie urbane Logistik und Gewerbeverkehr erfolgt durch die im Massnahmenband definierten Massnahmen sowie die Umsetzungskonzepte (Konzept urbane Logistik, Konzept Anlieferung und Gewerbe-parkierung, Konzept Netto-Null und Energiebedarf im Güterverkehr und ggf. weitere).

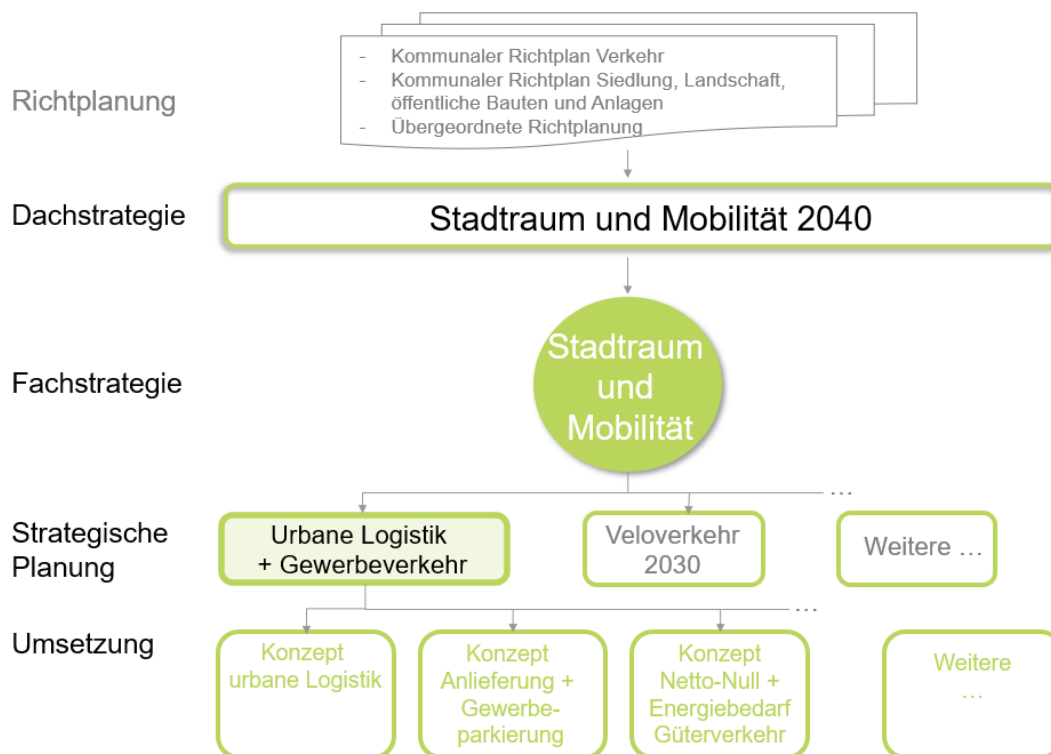


Abbildung 2: Einbettung der Strategie

Gegenstand der vorliegenden Strategie ist die urbane Logistik mit Schwerpunkt Güterwirtschaftsverkehr und Dienstleistungsverkehr mit und ohne Waren («Gewerbeverkehr»). Da beim Personenwirtschaftsverkehr keine Güter transportiert werden, ist dieser nicht Gegenstand der Strategie.



Abbildung 3: Urbane Logistik

Urbane Logistik

«Unter urbaner Logistik werden die logistischen Prozesse und Funktionen zusammengefasst, welche die Versorgung der städtischen Räume mit Gütern ermöglichen oder der Entsorgung (z. B. von Abfall und Retouren) der Haushalte und der Wirtschaft dienen. Das bedeutet, dass der Transport, der Umschlag, die Lagerung und die Übergabe an Empfänger betrachtet werden, sofern diese Handlungen innerhalb der städtischen Räume stattfinden oder eindeutig für die Bedienung der städtischen Räume bestimmt sind.» (Städtekonferenz Mobilität, 2019)

Güterwirtschafts- und Dienstleistungsverkehr mit und ohne Waren

Der Schwerpunkt der Strategie liegt auf dem Güterwirtschaftsverkehr sowie dem Dienstleistungsverkehr mit und ohne Waren, welche neben dem öffentlichen Verkehr und dem Privatverkehr einen wichtigen Bestandteil des Gesamtverkehrs darstellen (Abbildung 4).

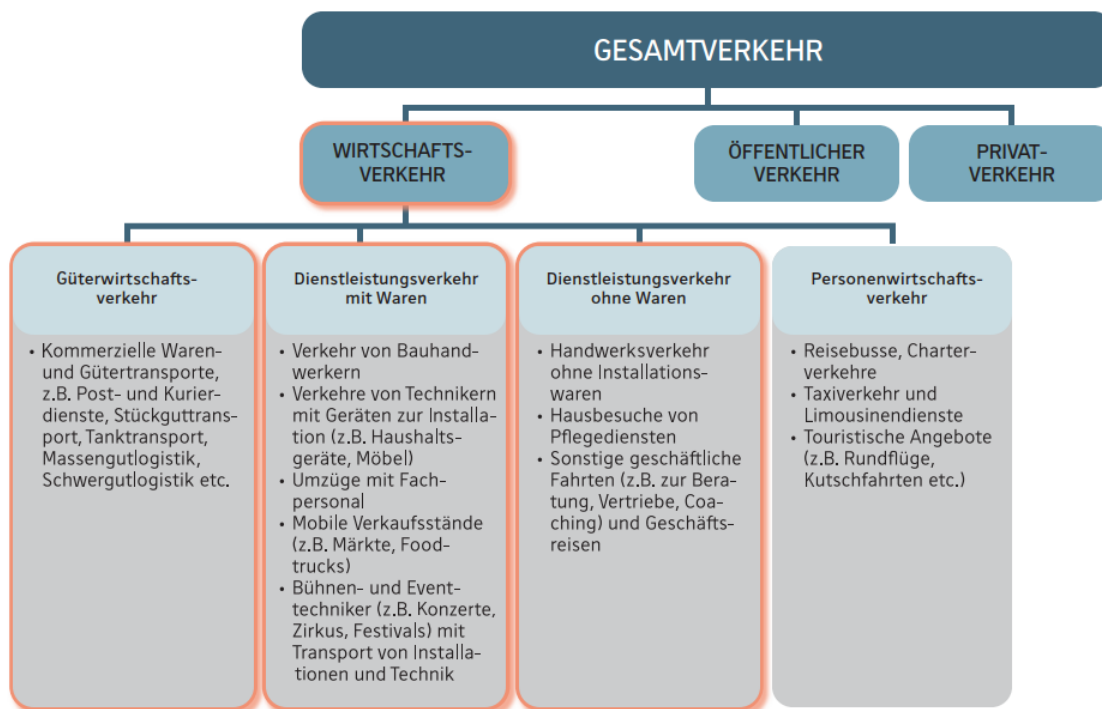


Abbildung 4: Einordnung von Güterwirtschaftsverkehr und Dienstleistungsverkehr mit Waren als Anteile des Gesamtverkehrs (in Anlehnung an Bohne, S., Ruesch, M., Schmid, T., Angliker, S. [2021]: Wirtschaftsverkehr in urbanen Räumen. Schlussbericht. Bundesamt für Raumentwicklung ARE).

Güterwirtschaftsverkehr (Güterverkehr)

Güterwirtschaftsverkehr, oder kurz «Güterverkehr», ist die sichtbare und realisierte Form der Logistikfunktion «Transport» – Transport von Gütern vom Versender zum Empfänger. Der Begriff des Güterverkehrs ist mit der Logistik eng verknüpft, bezieht sich aber insbesondere auf den Transport von Waren auf den verschiedenen Verkehrsträgern (Strasse, Schiene, Wasser, Luft und evtl. unterirdisch). (Städtekonferenz Mobilität, 2019)

Dienstleistungsverkehr mit und ohne Waren (Gewerbeverkehr)

Der fachliche Begriff «Dienstleistungsverkehr mit und ohne Waren» wird im Folgenden als «Gewerbeverkehr» bezeichnet. Beim «Gewerbeverkehr» handelt es sich um den Transport von «Dienstleistungen» sowie benötigten Materialien/Werkzeugen zur Ausführung der Dienstleistung. Typische Beispiele dazu sind Fahrten von Handwerker*innen zum Einsatzort mit damit einhergehendem Güterumschlag und Parkierung oder auch Hausbesuche von Pflegediensten. Nicht Bestandteil des Gewerbeverkehrs ist der reine Personentransport mit Zweck geschäftliche Tätigkeit (ohne Materialtransport; «Personenwirtschaftsverkehr»).

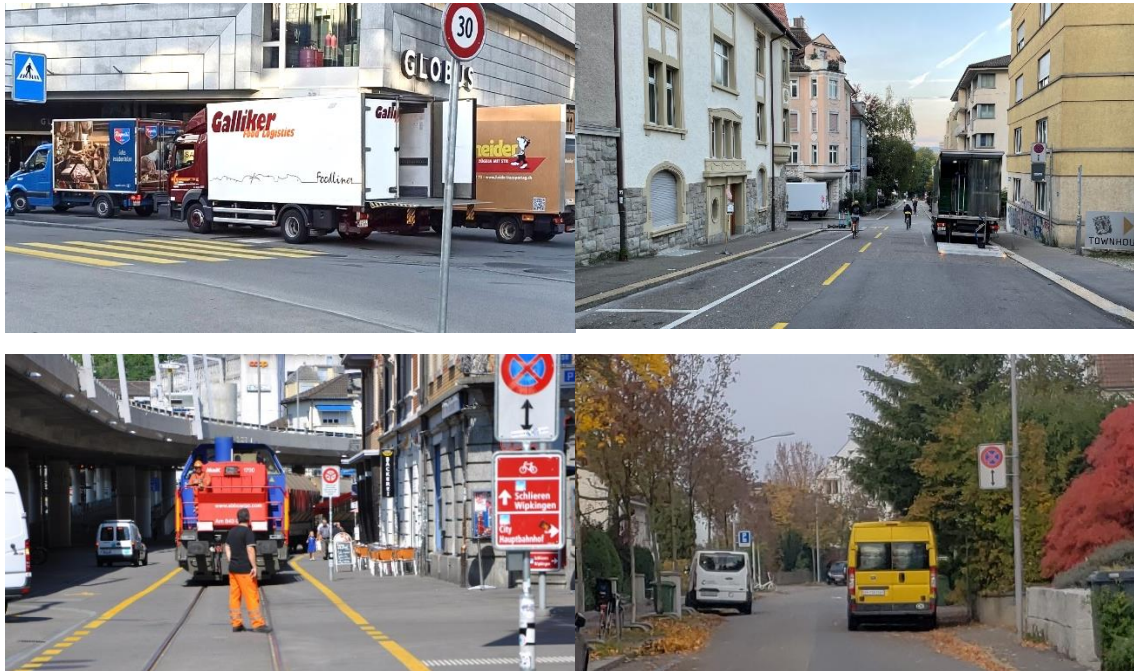


Abbildung 5: Güter- und Gewerbeverkehr in der Stadt Zürich

Im Strassenraum nehmen wir den Güterverkehr insbesondere durch die Lastwagen und Lieferwagen wahr. Immer häufiger sind Cargo-Bikes oder Kurierdienste mit dem Velo auf Zürichs Strassen unterwegs sowie das Cargo-Tram auf dem Schienennetz der VBZ, sozusagen als Recyclinghof für Fussgänger*innen. Schüttgüter werden mehrheitlich auf der Schiene transportiert. Als Besonderheit queren Güterwagen in Zürich mehrmals pro Woche den Escher-Wyss-Platz, um die Swissmill mit Getreide zu beliefern. Der Güterverkehr auf der Schiene ist nur entlang des Gleisfeldes und an wenigen Umschlagpunkten sichtbar, obwohl er mehr als die Hälfte der Strassentransporte ausmacht. In Tiefenbrunnen wird Kies vom Wasser her umgeschlagen (KIBAG). Ebenfalls einbezogen wird der unterirdische Gütertransport, der zwar aktuell nur als Projekt existiert, aber im Zeithorizont dieser Strategie realisiert werden soll und planerisch bereits heute relevant ist.

Verbindlichkeit und Umsetzung

Die Strategie urbane Logistik und Gewerbeverkehr wurde unter Federführung des Tiefbauamtes mit Einbezug aller massgeblich betroffenen Fachstellen erarbeitet. Die strategischen Stossrichtungen und Massnahmen gehen aus einem breit abgestützten Prozess hervor. Das vorliegende Strategiepapier mit den Zielen und Stossrichtungen der Strategie urbane Logistik und Gewerbeverkehr wurde vom Stadtrat verabschiedet. Alle betroffenen Dienstabteilungen (inkl. derjenigen, die als Akteure im Logistikbereich auftreten, wie beispielsweise ERZ und ewz) sind verpflichtet, im Sinne der Strategie urbane Logistik und Gewerbeverkehr zusammenzuarbeiten und die Massnahmen umzusetzen.

2 Urbane Logistik und Gewerbeverkehr in der Stadt Zürich – eine Analyse

Nachfolgende Ausführungen geben eine Übersicht über die Entwicklungen in den letzten Jahren sowie einen Ausblick in Bezug auf die zu erwartenden Trends.

Ausgangslage

Das Konsumverhalten sowie die Anforderungen an die Logistik und den Gewerbeverkehr haben sich spürbar verändert. Es werden immer mehr Güter mit kurzen Lieferzeiten bzw. Lieferung auf den Zeitpunkt («just in time») transportiert. Die Bevölkerung, die Anzahl Arbeitsplätze, aber auch die Anzahl an Freizeitmöglichkeiten in der Stadt Zürich wachsen kontinuierlich an und damit auch das Transportvolumen von Gütern. Damit einher geht eine zunehmende Digitalisierung, Automatisierung und Spezialisierung von Prozessen und Verkehrsmitteln.

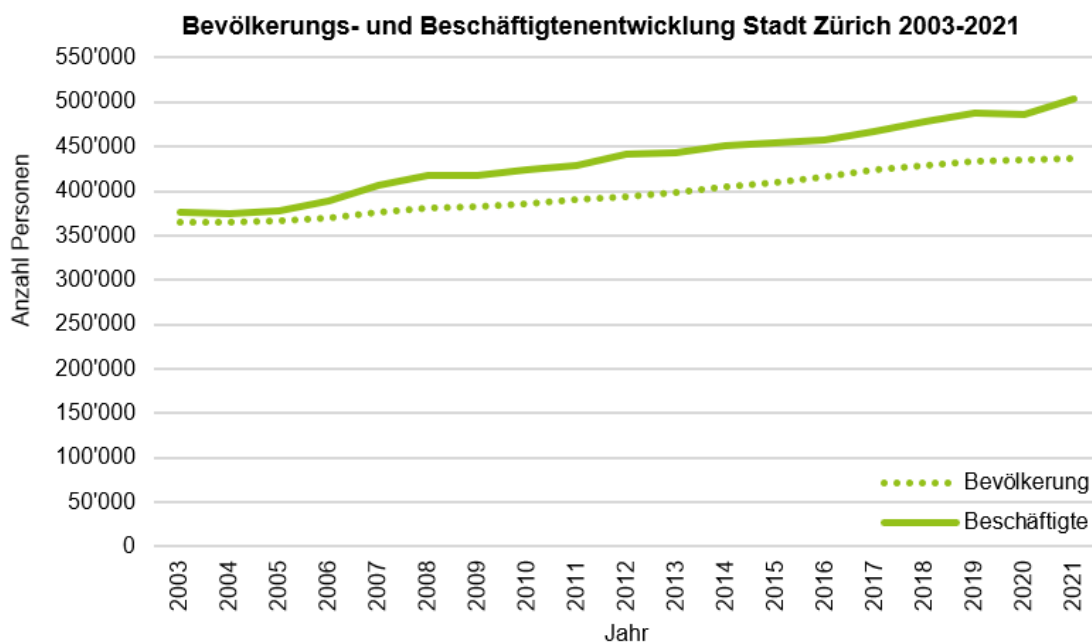


Abbildung 6: Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung

Im internationalen Vergleich erhält die Stadt Zürich für die Abwicklung des Güterverkehrs auf dem Strassennetz von Transporteuren und dem Handel eine positive Beurteilung. Stausituationen sind weitgehend planbar, sodass eine zuverlässige Belieferung des Detailhandels und der Grossverteiler möglich ist. Pakete erreichen ihre Empfänger, der Kehricht wird regelmässig entsorgt, Baustellen erhalten Baumaterial und das Wertstoffrecycling funktioniert, auch wenn das gesamte Potenzial sicher noch nicht ausgeschöpft ist.

Entwicklungen in den letzten Jahren

Verkehrszunahme von Logistik und Gewerbe

Mit der Eröffnung des Üetlibergtunnels 2009 wurde die Westumfahrung der Stadt Zürich vervollständigt. Nachfolgend sorgten flankierende Massnahmen in der Stadt für einen markanten Rückgang der MIV-Belastungen auf dem Strassennetz, was sich auch auf den Güter- und Gewerbeverkehr und seine Zuverlässigkeit positiv auswirkte. In der Strategie Stadtverkehr 2025 von 2012 wurde anschliessend das Ziel formuliert, die Kapazität des Strassennetzes für den MIV nicht zu erhöhen, was auf die Städteinitiative von 2011 zurückgeht und in der Gemeindeordnung verankert ist. Während der Personenverkehr auf das Angebot des ÖV ausweichen oder sich bei kürzeren Wegen für das Velofahren oder das Zu-Fuss-Gehen entscheiden kann, bleibt dem zunehmenden Güterverkehr mit grossen Transportvolumen kaum eine Alternative. Die Fahrleistung von Logistik und Gewerbe nahm in den letzten Jahren kontinuierlich zu. Damit einher gingen auch zunehmend mehr Emissionen (z. B. Lärm beim Güterumschlag und Luftschadstoffe während der Fahrt).

Abnahme Anteil Bahntransporte

Dem schienengebundenen Güterverkehr wurde in den letzten Jahrzehnten für die Versorgung im Binnenverkehr wenig Bedeutung zugeschrieben. Der Schienenanteil an den Transportleistungen im Güterverkehr nahm schweizweit bis 1995 stark ab und bewegt sich seitdem auf tiefem Niveau. Unter anderem die Zunahme des Personenverkehrs (Platzkonkurrenz auf der Schiene) sowie die geringere Flexibilität gegenüber dem Strassentransport hemmten bisher eine Zunahme der Transportleistungen auf der Schiene.

Abnehmende Flächenverfügbarkeit

Die knappen Flächen für den Güterumschlag auf Stadtgebiet, die für eine effiziente Güterverteilung Voraussetzung sind, haben in den vergangenen Jahren weiter abgenommen. Beispielsweise wurden die Gleisanlagen zur Belieferung der Sihlpost zur Europaallee entwickelt, und auf dem Areal des ehemaligen Güterbahnhofs steht heute das neue Polizei- und Justizzentrum. Für einen geplanten Pilotversuch im Stadtzentrum zur Feinverteilung von Gütern mit Lastenvelos vom Anhänger eines Lastwagens aus konnten weder bisher auf privatem noch auf öffentlichem Grund geeignete Flächen zur Verfügung gestellt werden.

Zunehmende Flächennachfrage/-konkurrenz

Öffentliche Stadträume sind wichtige Begegnungsorte wie auch funktionsgeprägte Orte. Im Zuge der geforderten Siedlungsentwicklung nach innen durch das revidierte Raumplanungsgesetz und der ungebrochenen Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzunahme nimmt die Konkurrenz um diese begrenzten Flächen und gleichzeitig das Bedürfnis nach öffentlichen Räumen laufend zu. Für neue Anforderungen an den Strassenraum, wie sichere, durchgehende Velorouten und zusätzliche Grün- oder Aufenthaltsflächen für den

Fussverkehr, stehen keine neuen freien Flächen zur Verfügung, sondern Flächen müssen umgenutzt werden. Bisher geschah dies häufig zulasten von Parkplätzen in der Blauen Zone, die durch zusätzliche Parkplätze bei Ersatzneubauten auf Privatgrund kompensierbar wurden. Die Parkplätze der Blauen Zone dienen aber nicht nur der Wohnbevölkerung, sondern beispielsweise auch Handwerker*innen mit Gewerbeparkkarte oder den Transporteuren zur Anlieferung.

Steigende Immobilienpreise

In den letzten Jahren sind die Mietpreise in der Stadt Zürich kontinuierlich gestiegen. Nicht zuletzt die Mietpreise führten dazu, dass Grossverteiler ihre Logistikstandorte zunehmend zentralisieren und Produktionsstätten sowie Umschlagzentren aus der Stadt in die Vororte abwandern, was zu mehr Fahrleistung führt.

Veränderte Kundenbedürfnisse und Güterstruktur

Unter anderem durch die Digitalisierung, aber auch durch den Druck aufgrund reduzierter Lagerhaltung wurden die Same-day- oder auch die Just-in-time-Lieferungen möglich resp. vermehrt gefordert. Entwicklungen wie die Frequenzerhöhung von Anlieferungen an Filialen, die Zunahme kleinteiliger Lieferungen oder der Trend zum Multi-Channel (mehrere Vertriebskanäle für die Kunden) erschweren eine zeitliche Bündelung von Sendungen und haben auch zur Entstehung von mehr Kurier-, Express- und Paketdienstleistern (KEP) geführt. Die Güterstruktur hat sich damit in den letzten Jahren merklich verändert. Es werden heute deutlich mehr kleinteilige Bestellungen getätigt bzw. kleinere Volumen bestellt, dies dafür häufiger. Damit ist in den vergangenen Jahren der Spielraum für die effiziente Auslieferung von bereits gebündelten Gütern zurückgegangen. Durch diese kleinteiligen Bestellungen entsteht jedoch eine Chance für elektrische Kleinfahrzeuge und Lastenfahrräder für die Feinverteilung.

Veränderter Fahrzeugbestand

Der Fahrzeugbestand an Lieferwagen stieg in der Schweiz in den vergangenen 15 Jahren um über 50 Prozent, während die Anzahl Lastwagen stagnierte. Die Zunahme des leichten Lieferverkehrs wurde zusätzlich durch die deutlich geringeren gesetzlichen Regularien wie Befreiung von der LSVA, Arbeits- und Ruhezeitvorschriften, Nacht- und Sonntagsfahrverbote sowie Anforderungen an die Fahrzeugführenden begünstigt. Verschärfend wirkt sich zudem der Personalmangel für Lastwagen aus. Dieses Wachstum des Lieferwagenbestands führte zu steigenden Fahrleistungen des Güterverkehrs auf dem Stadtgebiet.

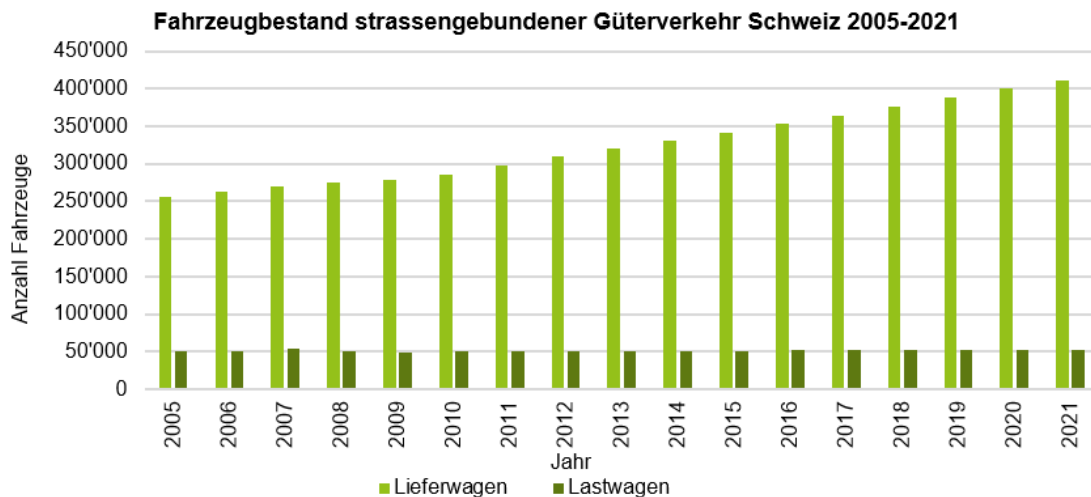


Abbildung 7: Fahrzeugbestand strassengebundener Güterverkehr (AFV Kt. ZH 2020)

Komplexere Planungsprozesse

Die Stadt muss die Ver- und Entsorgung sicherstellen. Der Güterverkehr und die urbane Logistik umfassen verschiedene Planungsebenen (Bund, Kanton, Stadt) und damit auch unterschiedliche Akteure (Private, öffentliche Hand) mit verschiedenen Kompetenzen und Befugnissen. Dies führt zu umfassenden und komplexen Planungsprozessen, die bis anhin oftmals sektoral und zu wenig ganzheitlich geführt werden, wobei der Güterverkehr folglich zu wenig Eingang in Projekte im Stadtraum fand. Der Themenbereich Logistik und Gewerbeverkehr stand in der Stadtverwaltung zudem bisher weniger im Fokus im Vergleich zu anderen Themen wie Veloförderung, Hitzeminderung etc.

Dünne Datenlage

Bisher wurden im Bereich Logistik und Gewerbeverkehr im Vergleich zum Personenverkehr auf allen Planungsebenen nur sehr selektiv Daten erhoben.¹ Für Projekte und auch für Aussagen zur Entwicklung fehlen entsprechend wesentliche Kennwerte, so z. B. Kenntnisse zum Anteil Gewerbe- und Güterverkehr am MIV oder eine Übersicht über die Güterumschlagflächen in der Stadt Zürich.

Trends bis 2040

Die meisten Trends, welche bis anhin zu beobachten waren, werden sich auch in Zukunft ähnlich weiterentwickeln.

- Bis 2040 wird für die Stadt Zürich ein Bevölkerungswachstum auf etwa 520 000 Einwohner*innen erwartet.

¹ Bohne, Simon; Ruesch, Martin; Schmid, Thomas; Angliker, Stefan (2021): Wirtschaftsverkehr in urbanen Räumen. Bundesamt für Raumentwicklung ARE, S. 51.

- Auch die Anzahl Arbeitsplätze und die Anzahl Personen, welche ihre Freizeit in der Stadt Zürich verbringen, werden weiter steigen.
- Die zu transportierenden Volumen der Güter insbesondere des täglichen Bedarfs sowie im Bereich der Entsorgung werden mindestens im gleichen Masse steigen, während die Verkehrsfläche nicht weiter zunehmen wird.
- Wenn zusätzlich der Trend zu immer kleinteiligeren Lieferungen anhält, wird es zusammen mit dem zunehmenden übrigen Verkehr zu massiven Überlastungen des Strassennetzes kommen.

Es gilt rechtzeitig Massnahmen zu ergreifen, um den negativen Folgen der Güterverkehrszunahme entgegenzuwirken. Diese Massnahmen liegen nur teilweise in der Kompetenz der Stadt und müssen veränderte Rahmenbedingungen und gesellschaftliche Entwicklungen einbeziehen, wie zum Beispiel:

- Verhaltensänderungen der Bevölkerung bzgl. Einkaufen
- Erhöhung des Homeoffice-Anteils
- Innovationen im Bereich des Güterverkehrs wie der unterirdische Gütertransport
- Politische Forderungen wie der verstärkte Klimaschutz

Ein enger Austausch und die Zusammenarbeit mit der Bevölkerung, anderen Gemeinden, dem Kanton und dem Bund sowie Wirtschaft und Wissenschaft sind Voraussetzung für die Erarbeitung und Umsetzung wirksamer Massnahmen.



Abbildung 8: Erwartetes Bevölkerungswachstum Stadt Zürich (kommunaler Richtplan Stadt Zürich)

3 Vision und Ziele

Nachfolgend sind die Vision für die urbane Logistik und den Gewerbeverkehr im Jahre 2040 sowie die angestrebten Ziele zur Konkretisierung der Vision aufgeführt.

Vision

Güter erreichen ihr Ziel effizient, verlässlich und umweltverträglich.

Hinter dieser Vision stehen vier Ziele, welche mit der vorliegenden Strategie angestrebt und regelmässig anhand messbarer Kriterien überprüft werden.

Ziele

1

Urbane Logistik und Gewerbeverkehr stellen die Ver- und Entsorgung für Haushalte und Unternehmen sicher.



- Urbane Logistik und Gewerbeverkehr tragen durch ihre Aufgaben im Bereich der Ver- und Entsorgung massgeblich zu einem funktionierenden Stadtleben bei.
- Urbane Logistik funktioniert zuverlässig für Bevölkerung und Wirtschaft und ermöglicht eine Stadt der kurzen Wege (z. B. Nahversorgung, Quartier-Hubs).
- Die urbane Logistik wird als systemrelevanter Teil einer lebendigen Stadt wahrgenommen.

2

Die Ver- und Entsorgung erfolgt nachhaltig und effizient.



- Die Stadtgebiete werden entsprechend ihrer Sensibilität, Güternachfrage und Flächenverfügbarkeit mit umweltverträglichen, energieeffizienten und der lokalen Situation angepassten Fahrzeugen verkehrssparsam versorgt.
- Urbane Logistik und Gewerbeverkehr leisten ihren Beitrag zur Reduktion der Treibhausgasemissionen auf netto null bis 2040 (Stadtverwaltung bis 2035) und tragen zur Zielerreichung der Kreislaufwirtschaftsstrategie bei.
- Nutzungskonflikte sind minimiert.

3

**Es stehen ausreichend Flächen für Güterumschlag und Gewerbe-
parkierung zur Verfügung.**



- Es gibt genügend zentrale Umschlagflächen mit Schienenanschluss bzw. Anschluss an den unterirdischen Gütertransport. Von dort aus werden die Güter zur Feinverteilung zu den Quartier-Hubs oder direkt zum Zielort auf umweltverträgliche und stadtverträgliche Fahrzeuge umgeladen.
- Güterumschlagflächen und Transportkapazitäten werden durch Kooperation von den Nutzenden effizient eingesetzt. Die Stadt fördert die kooperative und effiziente Nutzung sowie Bündelung der Fahrten bzw. Güter. Mehrfach- und Mischnutzungen tragen zu einer effizienten und wirtschaftlichen Flächennutzung bei.
- Für das Gewerbe stehen in allen Stadtgebieten gut integrierte Flächen für effizientes Ent- und Beladen sowie für die Gewerbeparkierung zur Verfügung. Diese Flächen sind primär von den Hauseigentümerinnen und Investoren auf Privatgrund zu schaffen. Wo nicht anders möglich, übernimmt der öffentliche Raum diese Aufgabe.

4

**Eine zukunftsfähige urbane Logistik wird von Stadt und Wirtschaft
gemeinsam getragen.**



- Die öffentliche Hand und die Wirtschaft tauschen sich regelmässig zu ihren Anforderungen aus, auch über die Stadtgrenze hinaus. Die Stadt setzt dabei auf die Unterstützung der Wissenschaft und die Kooperation der Wirtschaft für nachhaltige Lösungen und fördert die Umsetzung von innovativen Pilotversuchen.
- Die Stadt verfügt über ausreichende Ressourcen für ihre Aufgaben im Themenbereich urbane Logistik und Gewerbeverkehr und setzt diese zielgerichtet ein.
- Die Stadt schafft mit ihren planerischen und wirtschaftspolitischen Rahmenbedingungen Anreize und Vorgaben, die eine dieser Strategie entsprechende Entwicklung der urbanen Logistik und des Gewerbeverkehrs fördern.
- Die Stadt schätzt die Folgen ihres Handelns für Gewerbe und Logistik ab und setzt transparente Rahmenbedingungen für die Wirtschaft.

4 Handlungsbedarf bis 2040

Aus dem Vergleich der Erkenntnisse der Analyse (Kapitel 2) und der Vision und der formulierten Ziele (Kapitel 3) lässt sich der Handlungsbedarf ableiten. Die Strategie urbane Logistik und Gewerbeverkehr trägt den Erfahrungen und Entwicklungen der vergangenen Jahre Rechnung und bezieht die erwarteten Entwicklungen für die Zukunft ein. Im Folgenden wird der anstehende Handlungsbedarf zusammengefasst. Die Nummern zeigen an, bezüglich welcher Ziele der Handlungsbedarf hauptsächlich besteht.

- 1 2 3 4 Der Güter- und Gewerbeverkehr ist als eigenständiger und wichtiger Verkehrsbereich in der Stadtraum- und Mobilitätsstrategie zu betrachten. Der Transport von Gütern anstelle von Personen unterliegt besonderen Rahmenbedingungen (eingeschränktes Verlagerungspotenzial, etc.), die darauf abgestimmte Massnahmen erfordern.
- 1 2 3 4 Um den Güter- und Gewerbeverkehr möglichst nachhaltig zu gestalten, müssen die Synergien mit der Kreislaufwirtschaft genutzt werden: Mit der Verlängerung der Lebensdauer von Produkten, Komponenten und Materialien und dem Schliessen von Produkt- und Stoffkreisläufen besteht das Potenzial zur Reduktion des Güterverkehrs. Zudem könnten die Güterumschlagflächen potenziell auch für Angebote zum Teilen, Reparieren, Wiederverwenden und Wiederaufbereiten von Produkten genutzt werden. Gleichzeitig ist der Herausforderung zu begegnen, dass die damit einhergehende Erhöhung der Anforderungen an die Logistik nicht zu Reboundeffekten im Güterverkehr führt.
- 1 2 3 4 Es bedarf einer Förderung der effizienten und emissionsarmen Abwicklung des strassengebundenen Güter- und Gewerbeverkehrs bezüglich Verkehrsleistung und Flächenbedarf. Mehrfachnutzungen sind als Chancen zu nutzen.
- 1 2 3 4 Nachhaltiger, schienengebundener Gütertransport und innovative Ansätze wie der unterirdische Gütertransport oder allgemein Lösungen, die die Effizienz und Nachhaltigkeit des Güter- und Gewerbeverkehrs steigern, sollen gefördert werden.
- 1 2 3 4 Es bedarf einer situationsgerechten Berücksichtigung der Anforderungen und Bedürfnisse des Güter- und Gewerbeverkehrs in der Planung.

- 1 2 3 4 Die Sicherung, Bereitstellung, Entwicklung und Bewirtschaftung von ausreichend Flächen für den Güterumschlag auf Stadtgebiet in zentraler Lage ist aktiv anzugehen; vorwiegend in Industrie- und Gewerbebezonen mit Gleisanschluss und City-Hubs für unterirdischen Gütertransport. Aufgrund der Knappheit dieser Flächen soll die Stadt im Rahmen ihrer Möglichkeiten z. B. mittels Sondernutzungsplanungen und ggf. mit eigenen Landreserven die Bedingungen aktiv gestalten.
- 1 2 3 4 Güterumschlagflächen zum effizienten Entladen oder Beladen wie auch für die Gewerbeparkierung sind primär auf Privatgrund zu schaffen. Dazu muss bei Planungsprozessen bzw. Bauvorhaben die Anlieferung besser berücksichtigt und eine bessere Nutzung der bestehenden privaten Flächen gefördert werden, sowohl an zentralen Lagen wie auch in Wohngebieten. Wo dies auf Privatgrund nicht möglich ist, müssen die Güterumschlagflächen auf öffentlichem Grund angeboten und optimiert sowie Parkierungsmöglichkeiten für das Gewerbe sichergestellt werden.
- 1 2 3 4 Stadt der kurzen Wege; Stärkung der Quartierzentren hinsichtlich ihrer Nahversorgungsfunktion (Geschäfte, Dienstleistungen, Lagerflächen, Sharing etc.) und Förderung der Kreislaufwirtschaft.
- 1 2 3 4 Durchführung von regelmässigem Austausch zwischen allen Beteiligten auf allen Planungsebenen (Unternehmen, Gewerbe, Logistik, Verwaltung, Politik, Wissenschaft); gegenseitiges Verständnis fördern und Lösungen über die Stadtgrenzen hinaus entwickeln.
- 1 2 3 4 Ausreichende Ressourcen innerhalb der städtischen Verwaltung schaffen und bereitstellen.
- 1 2 3 4 Rahmenbedingungen und geplante Massnahmen frühzeitig kommunizieren, damit betroffene Wirtschaftsunternehmen rechtzeitig reagieren können.
- 1 2 3 4 Kommunikation mit der Bevölkerung; urbane Logistik als integralen, notwendiger Bestandteil des städtischen Lebens sichtbar und erlebbar machen; Sensibilisierung und Toleranzschaffung.

Fazit

Der Handlungsbedarf zur Erreichung der Ziele lässt sich zusammenfassend in drei Bereiche gliedern. Diese Bereiche bilden die Grundlage für die Stossrichtungen der Strategie, wie sie in Kapitel 5 aufgeführt sind:

- Die Situation für die Logistik ist hinsichtlich des Flächenbedarfs zu verbessern und damit die Voraussetzung für eine effiziente und verlässliche Ver- und Entsorgung zu schaffen.
- Der Güterverkehr ist effizient, klimaneutral und umweltverträglich zu gestalten.
- Die Verankerung des Themenbereichs Güter- und Gewerbeverkehr in Planung und Verwaltung ist zu stärken und der Austausch zwischen den Akteuren zu fördern. Gleichzeitig ist die Akzeptanz in der Bevölkerung zu erhöhen.

5 Strategische Stossrichtungen

Die strategischen Stossrichtungen tragen dazu bei, dass die Ziele der urbanen Logistik und des Gewerbeverkehrs erreicht werden (vgl. Kapitel 3).

Zwischen den Stossrichtungen bestehen Wechselwirkungen und Abhängigkeiten. So ist die effiziente und stadtverträgliche Abwicklung des Güterverkehrs stark davon abhängig, dass beispielsweise ausreichend Flächen für den Güterumschlag zur Verfügung stehen.



Abbildung 9: Strategische Stossrichtungen der Strategie urbane Logistik und Gewerbeverkehr

Die nachfolgenden drei Unterkapitel erläutern die sechs Stossrichtungen der urbanen Logistik und des Gewerbeverkehrs. Die Massnahmen werden in einem separaten Massnahmenband im Detail beschrieben. Dazu gehören messbare Ziele, Zuständigkeiten und Zeithorizonte.

Ausreichend Flächen

Urbane Logistik und Gewerbeverkehr sollen in der Stadt effizient, zuverlässig und stadtverträglich abgewickelt werden können. Dafür ist es notwendig, dass ausreichend zentrale Flächen zum Güterumschlag zur Verfügung stehen, die verkehrsseitig möglichst gut über Schiene und Strasse erschlossen sind bzw. in der Nähe der Empfänger gut zum Ent- und Beladen erreichbar sind.

Hubstandorte auf Stadtgebiet sichern und entwickeln (S 1)



Die aufgrund des steigenden Gütervolumens bis 2040 zum Güterumschlag auf Stadtgebiet benötigten Flächen werden ermittelt, gesichert, entwickelt und effizient genutzt. Als Ergänzung zum direkten Transport zum Zielort soll die Entwicklung solcher Flächen im Sinne einer Netzstruktur von Hubs unterschiedlicher Grösse (z. B. Micro-Hub) von der Stadt gefördert werden, damit eine effizientere Logistik ermöglicht wird. Die Anlagen zum Güterumschlag werden von mehreren Transporteuren in Kooperation betrieben bzw. diskriminierungsfrei weiteren Transporteuren zur Verfügung gestellt. Die Wirtschaftlichkeit dieser Flächen und eine gute Integration in das Umfeld sind je nach Standort durch Mischnutzungen (z. B. mit Gewerbe, Dienstleistungen, Kultur oder Gastronomie) sowie durch zeitlich gestaffelte Mehrfachnutzungen zu fördern. Die Entwicklung der Standorte wird frühzeitig mit dem Umland koordiniert.

Ausreichend Flächen für Güterumschlag und Gewerbeparkierung am Zielort anbieten (S 2)



Das Entladen und Beladen, die Entsorgung sowie die Gewerbeparkierung sollen grundsätzlich auf Privatgrund durchgeführt werden. Wo dies aufgrund der Stadtstrukturen nicht möglich ist, werden im öffentlichen Raum ausreichende, stadträumlich gut integrierte Güterumschlagflächen für Transporteure und Parkierungsflächen für das Gewerbe zur Verfügung gestellt. Bei der Anlieferung ist eine gute zeitliche Abstimmung der einzelnen Anlieferungen sicherzustellen.

Effiziente, klimaneutrale und umweltverträgliche Abwicklung

Die Verfügbarkeit von ausreichenden Flächen zum Güterumschlag ist die Voraussetzung dafür, dass die Transportmittelwahl für den Teil der Lieferkette auf städtischem Gebiet bei Bedarf an die spezifischen Rahmenbedingungen angepasst und der Transport dort somit möglichst effizient und umweltverträglich abgewickelt werden kann. Dabei prägen Elektrolast- und -lieferwagen sowie Lastenvelos den Güterverkehr in sensiblen städtischen Gebieten, während auf den langen Strecken national oder international der Transport möglichst auf der Schiene oder zukünftig auch unterirdisch abgewickelt werden soll.

Fahrleistungen auf Stadtgebiet minimieren (S 3)



Die negativen Auswirkungen des Güterverkehrs wie Lärm-, Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen und die Gefährdung der Verkehrssicherheit sind – neben der Art der Fahrzeuge und den Fahrgeschwindigkeiten – weitgehend von den gefahrenen Kilometern abhängig. Es ist daher zweckmässig, die zu transportierenden Güter stark zu bündeln. Die zunehmende Digitalisierung bietet Chancen für die Kooperation und ist zur Bündelung von Gütern bei Hin- und Rückfahrt über mehrere Transportunternehmen hinweg verstärkt zu nutzen. Negative Auswirkungen der Digitalisierung wie Fragmentierung von Bestellmengen durch Same-day-Delivery sollen reduziert werden. Die Digitalisierung kann hingegen auch die frühzeitige Information über Flächenverfügbarkeit am Zielort für Be- und Entladevorgänge wie auch die Parkierung ermöglichen und Umwegfahrten verhindern. Eine optimierte zeiträumliche Verteilung der Ver- und Entsorgung insbesondere zur Entlastung von Spitzen ist anzustreben.

Verbleibende Fahrleistung umweltverträglich und klimaneutral abwickeln (S 4)



Die verbleibende Fahrleistung soll je nach Transportbedarf (Fahrstrecke, Transportvolumen, gesetzliche Rahmenbedingungen) und nach Sensibilität des Stadtraums mit angepassten Fahrzeuggrößen umweltverträglich abgewickelt werden. Zudem sollen fossile Antriebe so schnell wie möglich durch umweltverträglichere Antriebssysteme ersetzt werden. Damit leisten sie ihren Beitrag zur Reduktion der Treibhausgasemissionen auf netto null bis 2040 (Stadtverwaltung bis 2035). Insbesondere bei grossen und schweren Fahrzeugen und angesichts der Umsetzung von weitgehend Tempo 30 auf Stadtgebiet ist die Umstellung auf elektrische Antriebssysteme auch ein wichtiger Beitrag zum Strassenlärmschutz.

Integrale Planung und Innovation

Im knappen Strassenraum werden mit dem integralen Planungsverständnis stadtverträgliche und innovative Verkehrslösungen umgesetzt. Die spezifischen Anforderungen des Güter- und Gewerbeverkehrs werden in der Planung von Anfang an berücksichtigt. Partizipative und kommunikative Massnahmen der Verwaltung erhöhen das Verständnis für die grosse Bedeutung der Sicherstellung von Ver- und Entsorgung und damit der Lebensqualität in der Stadt sowie die Akzeptanz für die Abwicklung des Güter- und Gewerbeverkehrs.

Integral und lösungsorientiert planen (S 5)



Die Stadtverwaltung stellt die Erschliessung der Stadt insgesamt, der Quartiere sowie der Logistikareale sicher. Die Erschliessung ist mit weiteren stadträumlichen Fragen abgestimmt. Zu einem integralen Ansatz gehören die Berücksichtigung der Bedürfnisse von Logistik und Gewerbe und die Koordination innerhalb der Stadtverwaltung sowie über die Stadtgrenzen hinweg. Bei Bauprojekten sind die Anforderungen des Güterverkehrs in die Interessenabwägung und Konsensfindung einzubeziehen. Die Datengrundlage wird zur Entwicklung von Lösungsansätzen und für das Monitoring verbessert. Die aktive Kommunikation der Stadtverwaltung zeigt, welche Massnahmen mit welcher Wirkung umgesetzt werden konnten.

Zielgerichtete Rahmenbedingungen setzen und Innovationen fördern (S 6)



Die Stadt bietet Spielraum und Offenheit für Innovationen sowie für Pilotprojekte. Sie schafft mit transparenten und zielgerichteten Rahmenbedingungen Anreize und Vorgaben, welche die Ziele und Stossrichtungen dieser Strategie unterstützen. Sie schätzt die Folgen ihres Handelns für das Gewerbe und die Logistik ab. Die Stadt nutzt ihre Rolle als Vorreiterin bei ihren eigenen Tätigkeiten und setzt sich auch auf übergeordneter Ebene für innovative Ansätze ein.

6 Fazit und Umsetzung

Güter erreichen ihr Ziel effizient, verlässlich und umweltverträglich. Zur Erreichung dieser Vision resp. der Ziele in der urbanen Logistik und im Gewerbeverkehr adressieren die Stossrichtungen somit drei Schwerpunkte:

- Flächen: Ausreichend zentrale Flächen zum Güterumschlag sind eine zwingende Voraussetzung für die effiziente, verlässliche und umweltverträgliche Ver- und Entsorgung.
- Abwicklung: Der notwendige Güterverkehr wird verkehrssparsam sowie stadt-, klima- und umweltverträglich abgewickelt.
- Planung: Die Stadt unterstützt die Ziele der urbanen Logistik in ihrem Planungsprozess und ermöglicht Innovation. Sie setzt transparente Rahmenbedingungen und fördert die Kooperation.

Die strategischen Stossrichtungen werden durch Massnahmen konkretisiert. Diese Massnahmen sind im separaten Massnahmenband zu finden und sollen während der Geltungsdauer der definierten Strategie periodisch überprüft und ggf. angepasst werden.

Angesichts der grossen Bedeutung der urbanen Logistik und des Gewerbeverkehrs für die Lebensqualität in der Stadt Zürich ist es notwendig, dass die Stadtverwaltung zusammen mit allen Akteuren im Güter- und Gewerbeverkehr die langfristige Sicherung der Ver- und Entsorgung proaktiv vorantreibt.

7 Glossar

City-Hub	Ein Hub, der der Ver- und Entsorgung einer Stadt oder eines Quartiers mit Massengütern und/oder Konsumgütern dient. (Bohne, Simon et al. [2021]: Wirtschaftsverkehr in urbanen Räumen. ARE)
Dienstleistungsverkehr mit und ohne Waren (Gewerbeverkehr)	Beim Dienstleistungsverkehr mit und ohne Waren, oder kurz «Gewerbeverkehr», handelt es sich um den Transport von «Dienstleistungen» sowie benötigten Materialien/Werkzeugen zur Ausführung der Dienstleistung. Typische Beispiele dazu sind Fahrten von Handwerker*innen zum Einsatzort mit damit einhergehendem Güterumschlag und Parkierung oder auch Hausbesuche von Pflegediensten. Nicht Bestandteil des Gewerbeverkehrs ist der reine Personentransport mit Zweck geschäftliche Tätigkeit (ohne Materialtransport).
Güterwirtschaftsverkehr/ Güterverkehr	Güterwirtschaftsverkehr, oder kurz «Güterverkehr», ist die sichtbare und realisierte Form der Logistikfunktion «Transport» – Transport von Gütern vom Versender zum Empfänger. Der Begriff des Güterverkehrs ist mit der Logistik eng verknüpft, bezieht sich aber insbesondere auf den Transport von Waren auf den Verkehrsträgern (Strasse, Schiene, Wasser, Luft und evtl. unterirdisch). (Städtekonferenz Mobilität, 2019)
Integrale Planung	Integrale Planung bedeutet, die Anliegen des Güterverkehrs bei der Planung, der Gestaltung und dem Betrieb unter Berücksichtigung weiterer verkehrlicher, stadträumlicher und gesellschaftlicher Ansprüche im öffentlichen Strassen- und Freiraum umzusetzen (auch Stadtnatur, Stadtklima, Erholungs- und Aufenthaltsräume und/oder Grünräume, Sicherheit). Aus der Gesamtbetrachtung werden ganzheitliche Lösungen unter Einbezug von baulichen und betrieblichen Massnahmen entwickelt. Der Lösungsspielraum wird ausgenutzt und bestehende Randbedingungen hinterfragt.

Kreislaufwirtschaft

Die Kreislaufwirtschaft wird erreicht, indem Produkte und Bauteile sowie deren Komponenten und Materialien so lange wie möglich genutzt und im Umlauf gehalten werden. Dabei wird ein ganzheitlicher Ansatz verfolgt, der den gesamten Kreislauf eines Produkts betrachtet: von der Rohstoffgewinnung und -aufbereitung über das Design, die Produktion, die Distribution bis hin zu Nutzung und Recycling.

Kreislaufwirtschaft ist ein wichtiger Baustein, um das Wohlergehen der Gesellschaft innerhalb der planetaren Belastbarkeitsgrenzen sicherzustellen. Sie senkt die Abfallmenge und reduziert negative Umweltauswirkungen entlang der ganzen Wertschöpfungskette. Dazu gehört auch, dass Energie so effizient und sparsam wie möglich und aus erneuerbaren Quellen eingesetzt wird.

Micro-Hub

Der Micro-Hub dient als Umschlagstelle für die Feinverteilung im Quartier (Cross-Docking, B2B). Er wird von Kleinfahrzeugen und Lastenvelos angefahren, entweder indirekt via Quartier-Hub oder direkt. Micro-Hubs können auch als mobile Anlagen ausgestaltet werden. (Bohne, Simon et al. [2021]: Wirtschaftsverkehr in urbanen Räumen. ARE)

Partizipation

Partizipation umfasst die Information, Konsultation und Mitsprache der organisierten und der nicht organisierten Öffentlichkeit. In der Regel ist die «freiwillige» Partizipation gemeint, d. h. der gesetzlich nicht vorgeschriebene Einbezug von Gruppen und der breiten Bevölkerung. Demgegenüber betrifft die formelle Mitwirkung beispielsweise öffentliche Auflagen und Informationspflichten. Die frühe «freiwillige» Partizipation ist aus staatsrechtlicher Sicht weder repräsentativ noch demokratisch. Sie verbessert aber das Projekt und seine Akzeptanz.

Urbane Logistik

Unter urbaner Logistik werden die logistischen Prozesse und Funktionen zusammengefasst, welche die Versorgung der städtischen Räume mit Gütern ermöglichen oder der Entsorgung (z. B. von Abfall und Retouren) der Haushalte und der Wirtschaft dienen. Das bedeutet, dass der Transport, der Umschlag, die Lagerung und die Übergabe an Empfänger betrachtet werden, sofern diese Handlungen innerhalb der städtischen Räume stattfinden oder eindeutig für die Bedienung der städtischen Räume bestimmt sind. (Städtekonferenz Mobilität, 2019)

«Logistik lässt sich auch nach Art, Grösse und Zusammensetzung der zu transportierenden Güter charakterisieren. Zu den Massengütern gehören z. B. Abfall, Aushub, Kies, aber auch Schüttgüter wie Getreide, Salz oder Zucker. In den Bereich der Konsumgüter fallen kleinteiligere und palettierbare Stückgüter (> 30 kg) und Güter des Kurier-, Express- und Paketmarktes (KEP, < 30 kg). Während die Konsumgutlogistik der Versorgung von Haushalten und Unternehmen dient und einen Distributionscharakter aufweist, dient die Massengutlogistik im urbanen Raum eher der Entsorgung.» (Städtekonferenz Mobilität, 2019)

Stadt Zürich
Tiefbauamt
Werdmühleplatz 3
8001 Zürich
T +41 44 412 27 22
mobilitaet@zuerich.ch
stadt-zuerich.ch/stadtverkehr2025