

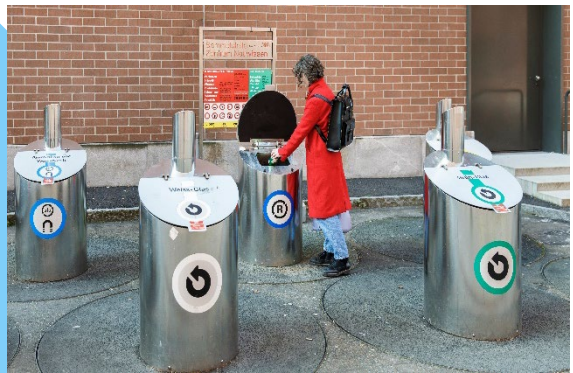


Kanton Zürich
Volkswirtschaftsdirektion
Amt für Mobilität

Erste Zürcher Güterverkehrsrunde

25.9.2023

Zusammenfassung



Erste Zürcher Güterverkehrsrunde 25. September 2023

Gesucht: Rahmenbedingungen für eine zukunftsfähige urbane Logistik.

Begrüssung

Volkswirtschaftsdirektorin Carmen Walker Späh begrüsst rund 70 Teilnehmende zur ersten Zürcher Güterverkehrsrunde. Sie freut sich über das Interesse und betont die Bedeutung der Logistik für Gesellschaft und Wirtschaft. Entsprechend stellt der Kanton Zürich sein Engagement für den Transport, den Umschlag und die Lagerung von Waren unter das Motto «Logistik ist Leben». Die Herausforderungen für eine effiziente und zuverlässige Entsorgung in den Agglomerationen des Kantons Zürich steigen stetig an. Deshalb braucht es optimale Rahmenbedingungen für alle Logistikakteure. Der Kanton hat dazu ein Güterverkehrs- und Logistikkonzept erarbeitet. Die Umsetzung erfordert eine gute Zusammenarbeit aller Beteiligten. Mit dieser ersten Güterverkehrsrunde will der Kanton aktiv zu einem konstruktiven Dialog beitragen. Das Ziel des heutigen Anlasses ist einerseits der gegenseitige Austausch von Anliegen und Aktivitäten der Wirtschaft und Behörden, andererseits die Diskussion neuer Ideen und Möglichkeiten zur Verbesserung der Rahmenbedingungen für eine nachhaltige Logistik.

Die unternehmerische Sicht: Potenziale und Postulate am Beispiel Hardfeld

Silvan Eberhard, Vizepräsident der ASTAG Sektion Zürich und Leiter Logistik sowie Mitglied der Geschäftsleitung von Eberhard Unternehmungen, zeigt die Anforderungen an eine funktionierende urbane Logistik aus Sicht eines Logistikunternehmens auf. Die Verkehrsinfrastruktur sollte möglichst entflochten sein, um einen guten Durchfluss sicherzustellen. Dabei geht es auch um eine gute Durchlässigkeit in Quartieren. Die Dekarbonisierung der Lastwagenflotte ist bei Eberhard Unternehmungen in vollem Gange. Zu berücksichtigen ist, dass E-Lastwagen aufgrund der Batterielast an Nutzlast einbüßen.

Eberhard präsentiert ein von privaten Logistikunternehmungen entworfenes Nutzungsdesign für den Logistikhubstandort Hardfeld in der Stadt Zürich. Das Areal ist im Besitz der SBB. Neben dem Freiverlad Bahn sieht der vorgestellte Entwurf diverse Logistikfunktionen vor: Stückgut/Konsumgüter, Aushub, Betonproduktion, Abfälle und Bausperrgut. Zur Mitfinanzierung eignen sich Drittnutzungen. Aus unternehmerischer Sicht ist es wichtig, dass die Standortentwicklung Hardfeld mit einer schlanken Organisation funktioniert und die Anschlüsse an das Bahn- und Strassennetz optimal sind.

Die städtische Sicht: Urbane Logistik ist mehr als nur Güterverkehr

Birgit Helwig, Projektleiterin und Verantwortliche für den Güterverkehr im Tiefbauamt der Stadt Zürich, präsentiert die von der Stadt entwickelten Strategien und Konzepte rund um die urbane Logistik und deren Umsetzung.

Die Strategie «Urbane Logistik + Gewerbeverkehr» ist eingebettet in die Dachstrategie «Stadtraum und Mobilität 2040» und soll vom Stadtrat demnächst beschlossen werden. Sie verfolgt drei strategische Stossrichtungen:

1. ausreichende Flächen für Hubs und Anlieferung
2. effiziente und umweltverträgliche Abwicklung
3. integrale Planung und Innovation.

Die Stadt kann vor allem beim Umgang mit eigenen Flächen in ihrer hoheitlichen Rolle im Bereich Entsorgung (ERZ) sowie im Rahmen der Planung und Realisierung von Gebietsentwicklungen Einfluss nehmen. Die stadtinterne Koordinationsgruppe 'Urbane Logistik' setzt bereits diverse Projekte um (z.B. Arealentwicklung Herdern, Projekt Salübox). Geplant ist im zweiten Quartal 2024 eine Veranstaltung mit den Akteuren aus Wirtschaft, Wissenschaft, Verwaltung und Nachbargemeinden zum Stand der Massnahmenumsetzung.

Die kantonale Sicht: Regulation und Agglomeration als Handlungsfelder

Markus Traber, Chef des Amtes für Mobilität, zeigt auf, dass das Einflusspotenzial des Kantons vor allem in den Bereichen Konzepte, Raumplanung und Infrastrukturplanung gross ist. Mit der Anfang 2023 neu geschaffenen Koordinationsstelle Güterverkehr und Logistik verfügt der Kanton über eine Kümmerer-Organisation, die Grundlagen erarbeitet, Güterverkehrsplanungen koordiniert, verwaltungsintern und -extern beratend tätig ist sowie einen kontinuierlichen Dialog mit allen Anspruchsgruppen pflegt.

Der Kanton hat als Planungsgrundlage im Sinne eines Zukunftsbildes Angebotsziele für den Schienengüterverkehr 2050 formuliert. Diese bilden die Grundlage für die Gesamtüberarbeitung des Kapitels Güterverkehr im Kantonalen Richtplan. Dabei hat sich gezeigt, dass sich Engpässe weniger bei den Trassen als bei den Umschlagflächen Bahn-Strasse abzeichnen. Diese sind auch für die Umsetzung der gesetzlichen Vorgaben zum Schienenanteil für Kies- und Aushubtransporte von grosser Bedeutung.

Auch aus Sicht Kanton ist deshalb die Flächensicherung zum Güterumschlag die zentrale Voraussetzung für eine zukunftssträchtige urbane Logistik: Einerseits bei grossen Logistik hubs für den Güterumschlag zwischen Schiene und Strasse und andererseits im kleineren Massstab in den Siedlungen bei den Personen und Unternehmen, die Sendungen empfangen.

Insofern ist die urbane Logistik nicht nur ein Thema für die grossen Städte, sondern auch für die Agglomerationen.

Gruppendiskussionen

a) Nachhaltige Güterverkehrslogistik im urbanen Raum (Organisation des Systems urbane Logistik)

Input Maike Scherrer, ZHAW; Moderation Anne Greinus, INFRAS

Maike Scherrer leitet den Forschungsschwerpunkt Nachhaltiges Supply Chain Management und Mobilität an der Zürcher Hochschule für angewandte Wissenschaften. In ihrem Inputreferat kommt sie zum Schluss, dass die Elektrifizierung der Fahrzeuge für einen nachhaltigen Güterverkehr allein nicht reicht. Im urbanen Raum nimmt der Verkehr insgesamt zu: Stauspitzen haben sich zu Stauplateaus entwickelt. Personen- und Güterverkehr konkurrieren um die Infrastruktur, die kaum ausbaubar ist. Es braucht neue Ansätze, um den Verkehr zu reduzieren und Flächen effizient zu nutzen. Herausfordernd ist insbesondere die Koopetition,

eine Mischung von Wettbewerb und Kooperation unter den Logistik-Dienstleistenden. Je näher sich diese bei der Kundschaft bewegen, desto schwieriger ist ihre Zusammenarbeit.

Für eine nachhaltige urbane Güterver- und -entsorgung sind alle gefragt: die produzierenden und versendenden Unternehmen, die Logistik-Dienstleister, die Städte und die Politik, aber auch die empfangenden Unternehmen und die Bevölkerung. Der Ansatz der 15-Minuten-Stadt sollte auch in der Gütermobilität gefördert werden. Grosse Hubs und Plattformen zur Bündelung und Konsolidierung in oder in der Nähe von Städten, aber auch skalierbare Hubs in den Quartieren sollten gemeinsam genutzt werden. Städte bzw. die öffentliche Hand können die Entwicklung solcher Hubs unterstützen, indem sie beispielsweise Flächen bereitstellen. Beispiele wie das Urban Consolidation Center in Monaco, binnenstadservice in den Niederlanden oder die Ecocity Parma zeigen, dass White-Label-Logistik möglich ist, also diskriminierungsfreie Logistik in Bezug auf Fahrten oder Flächen. Mit dem Hardfeld hat die Stadt Zürich eine zentrale Fläche für eine White-Label-Lösung, die der SBB gehört.

Die Diskussion zeigt, dass die Umsetzung der Lösungsansätze herausfordernd ist. Beispielsweise wird kontrovers diskutiert, ob mehr Regulation notwendig sein wird oder ob die Marktakteure (Unternehmen und Logistik-Dienstleister) von sich aus mehr kooperieren werden. Dabei spielen insbesondere auch die Digitalisierung und der Austausch von Daten in der Logistik eine wichtige Rolle. Können freie Kapazitäten im Strassentransport geteilt werden, kann Verkehr vermieden werden. Auch die Flächensicherungen werden in der Diskussion noch einmal thematisiert. Logistikflächen sind zwar in den Richtplänen inzwischen mindestens teilweise behördenverbindlich festgesetzt. Die Erfahrung zeigt aber, dass dies allein nicht ausreicht und sie auch grundeigentümergebunden gesichert werden müssen.

b) Baulogistik (Management eines bedeutenden Logistiksegments)

Input Thomas Wälchli, Schweizerische Post; Moderation Markus Maibach, INFRAS

Thomas Wälchli, Experte urbane Logistik bei der Schweizerischen Post, präsentiert Zukunftslösungen für eine effiziente Baulogistik. Die Bedeutung der Baustellenbelieferung ist hoch und macht 15 Prozent der urbanen Logistik aus, mehr als doppelt so viel wie beispielsweise Kurier-, Express- und Paket-Transporte (KEP). Mit einer gesamtheitlich orchestrierten Baulogistik aus einer Hand und vollständig abgestimmten Abläufen für verschiedene Bauvorhaben auf flexiblen Multiprojekt-Hubs können grosse Effizienzgewinne erzielt werden. Dazu braucht es einen Paradigmenwechsel im Bauprozess. Gemäss wissenschaftlichen Studien können der Baustellenverkehr und die Montagezeiten bis zu 60 Prozent reduziert werden. In London sind solche Systeme für die Bauvorhaben der Innenstadt umgesetzt. Die Schweiz kennt nur optimierte Bauvorhaben für einzelne (aber nicht gleichzeitig mehrere) Vorhaben. Die Schweizerische Post hat dies für den Bau des Roche Towers in Basel organisiert. Dort wurde ein eigenes Los «Baulogistik» durch die Bauherrschaft ausgeschrieben. Um die grossen Potenziale umsetzen zu können, braucht es aber nicht nur Anreize von Seiten Bauherrschaft, sondern auch Unterstützung von der öffentlichen Hand: zum Beispiel für eigene Bauvorhaben oder durch Vorgaben bei der Bewilligung von Projekten, etwa indem ein Logistikkonzept verlangt wird. Von grosser Bedeutung ist auch die Flächensicherung für die Organisation der Baulogistik-Multihubs.

Die Diskussion zeigt, dass der Ansatz als sehr interessant wahrgenommen wird und einer Vision entspricht. Dabei stellt sich die Frage, wieso die Bauherrschaften die hohen Effizienzgewinne nicht von selbst zum Anlass nehmen, um die Abläufe zu optimieren. Bis anhin wird die Logistik bei Ausschreibungen kaum separat behandelt. Offensichtlich ist auch der Problemdruck noch nicht gross genug. Die Anreize dürften in der ersten Bauphase (Aushub) –

auch aufgrund der kantonalen Modalsplit-Vorgaben – grösser sein als in der zweiten Bau-phase (Ausstattung). Eine grosse Herausforderung in der Umsetzung stellen einerseits die Flächen dar, andererseits aber auch der Umstand, dass vor allem kleinere Handwerkerfirmen kaum Anreize haben, ihre eigenen Abläufe in «fremde Hände» zu geben. Das aufgezeigte Potenzial ist deshalb am ehesten bei grossen Bauvorhaben mit Nutzung von Synergien umsetzbar. Dazu braucht es eine aktive Rolle der Bauherrschaft und klare Vorgaben der Bau-bewilligungsbehörde.

c) Flächen für urbane Logistik (Management ruhender Verkehr)

Input Birgit Helwig, Stadt Zürich/TAZ; Moderation Maleika Wörner, INFRAS

Birgit Helwig, Projektleiterin Verkehr und Stadtraum beim Tiefbauamt der Stadt Zürich, stellt die Konzepte zu Flächen für die urbane Logistik in der Stadt Zürich vor. Die Rahmenbedin-gungen werden sich stark verändern. Die Flächen des öffentlichen Raumes werden zuguns-ten von Klimaschutz, Fuss- und Veloverkehr neu aufgeteilt. Während die Bedeutung des motorisierten Individualverkehrs in den Städten grundsätzlich sinkt, wird der Güterverkehr weiter zunehmen. Das erfordert eigene Ziele und Massnahmen. Daher ist es von Bedeutung, mögliche Flächen für City- und Quartier-Hubs, aber auch für den Güterumschlag und für die Parkierung des gewerblichen Verkehrs zu sichern und effizient zu nutzen. Die Stadt Zürich hat Standorte für die Entwicklung von City-Hubs identifiziert, zu denen Abklärungen mit Be-teiligung der Stadt laufen. Im Gegensatz zu den City-Hubs sind Quartier- bzw. Micro-Hubs nicht raumplanerisch gesichert, aber flächenmässig skalierbar, und sie können verschiedene Funktionen erfüllen (z.B. als Filialen des Einzelhandels, Abholstationen, Zwischenlager oder Sammelstellen). Birgit Helwig erläutert Stossrichtungen der Stadt zur Entwicklung solcher Micro-Hubs. Dazu gehören die Erstellung eines Orientierungsrahmens und die Präzisierung von Anforderungen an Quartierhubs durch die Stadt, die Verpflichtung zur Einrichtung von Micro-Hubs bei Umbauten und Neubauten grösserer Wohnsiedlungen für die Versorgung und die Entsorgung, die Optimierung der eigenen Netze (insbesondere im Bereich der Ent-sorgung) sowie die eigene oder partnerschaftliche Umsetzung von Pilotprojekten (wie z.B. Salü-Box),

In der Diskussion wird die zentrale Bedeutung der Finanzierung für alle Beteiligten betont. Eine kleinteilige Logistik und die Erstellung von Micro-Hubs geht mit höheren Kosten einher, und es stellt sich die Frage, wer diese Mehrkosten trägt. Effiziente Bündelungen kleinteiliger Lieferungen an Hubs bieten jedoch auch Chancen, um Kosten zu senken. Die Hubs sollten mit Ladestationen ausgestattet und auch auf grössere Fahrzeuge ausgelegt sein, so dass insgesamt weniger Fahrten für die Güterverteilung notwendig werden. Micro-Hubs sind in der Lieferkette nicht zwingend notwendig und bedeuten einen zusätzlichen Güterumschlag. Eine zentrale Anlaufstelle für die Versorgung und Entsorgung in einer Wohnsiedlung oder «mobile Recyclingzentren» in Wohnquartieren können Fahrten reduzieren und Kosten sen-ken. Die erfolgreiche Umsetzung von Micro-Hubs bedingt klare Definitionen und regulatori-sche Rahmenbedingungen. Die Verfügbarkeit von Flächen für urbane Logistik ist von hoher Wichtigkeit. Die vielfältigen Bedürfnisse erfordern eine enge Zusammenarbeit und ein akti-ves Engagement der öffentlichen Hand mit allen Beteiligten.

d) Staugürtel: Auswirkungen des Verkehrsflusses auf die Logistikkette (Management fließender Verkehr)

Input Stefan Dasen, Kanton Zürich/AFM; Moderation Paul Schneeberger, Kanton Zürich/AFM

Stefan Dasen, Teamleiter Verkehrsmodellierung im Amt für Mobilität des Kantons Zürich, legt die gegenwärtigen und künftig zu erwartenden Auswirkungen des Verkehrsflusses auf die Logistikkette dar. Er objektiviert und präzisiert das Bild des «Staugürtels», jenes Phänomens, das gemäss der landläufigen Diskussion die Einfahrten auf den Strassen in die Städte behindert. Neben diesen Achsen sind weitere Strassen von Staus betroffen, zum einen auch in kleineren Zentren, zum anderen vor allem aber auch auf den Autobahntangenten um die Stadt Zürich. Die zeitlichen Verzögerungen sind in den morgendlichen und abendlichen Spitzenzeiten am grössten, aber auch tagsüber sind sie spürbar und nur vor 7 Uhr sowie nach 19 Uhr deutlich reduziert. Auswertungen von kantonalen Zählstellen zeigen, dass der schwere Güterverkehr die Morgen- und Abendspitzen des Gesamtverkehrs meidet und zeitlich vor- bzw. nachgelagert unterwegs ist. Für die Zukunft wird durch die Verkehrsmodelle vorausgesagt, dass sich die Stauschwerpunkte vor allem auf den Autobahnen verschieben. So dürfte nach dem Kapazitätsausbau am Gubrist der Westring zum Brennpunkt des Staus auf dem Autobahngürtel von Zürich werden. Zudem zeichnet sich auf dem Zulauf von Westen her nach Zürich auf der Autobahn die Wiederkehr eines Stauschwerpunkts bei Baden ab, also eine ähnliche Situation wie vor dem Kapazitätsausbau am Baregg.

Die Diskussion macht deutlich, dass die Strassentransporteure auf den Stau je nach ihren spezifischen Bedürfnissen reagieren. Sie haben die Bedürfnisse ihrer Kundschaft bzw. ihre Transportaufträge und den behindernden Faktor bzw. das indirekte Regulierungsinstrument des Staus unter einen Hut zu bringen. Regelmässig auftretende Staus lassen sich einkalkulieren, führen aber wegen den Verzögerungen und höheren Aufwendungen für Personal und Fahrzeuge zu höheren Kosten. Zusätzlich zu den genannten voraussehbaren Staus kommen auch unregelmässige Behinderungen, beispielsweise wegen Bau- und Unterhaltsarbeiten. Lösungsansätze könnten nach Ansicht der Logistikunternehmen Anpassungen bei Regulationen in ihren Tätigkeitsgebieten sein, im Baugewerbe beispielsweise die Verlegung von Arbeiten auf Baustellen im Sommerhalbjahr in den Abend hinein oder weitere Verlagerung von Transporten auf die Schiene. Als potenzielles Beispiel dafür genannt wird der Transport des Hauskehrichts in die Kehrichtverbrennungsanlagen.

Schlusswort

Markus Traber bedankt sich für die interessanten Inputs und die Diskussion. Der Kanton hat mit dem Güterverkehrs- und Logistikkonzept Massnahmen definiert, die nun stufenweise umgesetzt werden. Entsprechend wird auch der Dialog fortgeführt: Die erste Zürcher Güterverkehrsrunde bot den Auftakt dazu.

Text: INFRAS / AFM; Bilder: Amt für Mobilität

Koordinationsstelle Güterverkehr und Logistik

Neumühlequai 10

8090 Zürich

<https://www.zh.ch/de/mobilitaet/gueterverkehr-und-logistik.html>

Projektleiter:

Stefan Bitzi: stefan.bitzi@vd.zh.ch 043 258 87 95

Paul Schneeberger: paul.schneeberger@vd.zh.ch 043 259 56 33