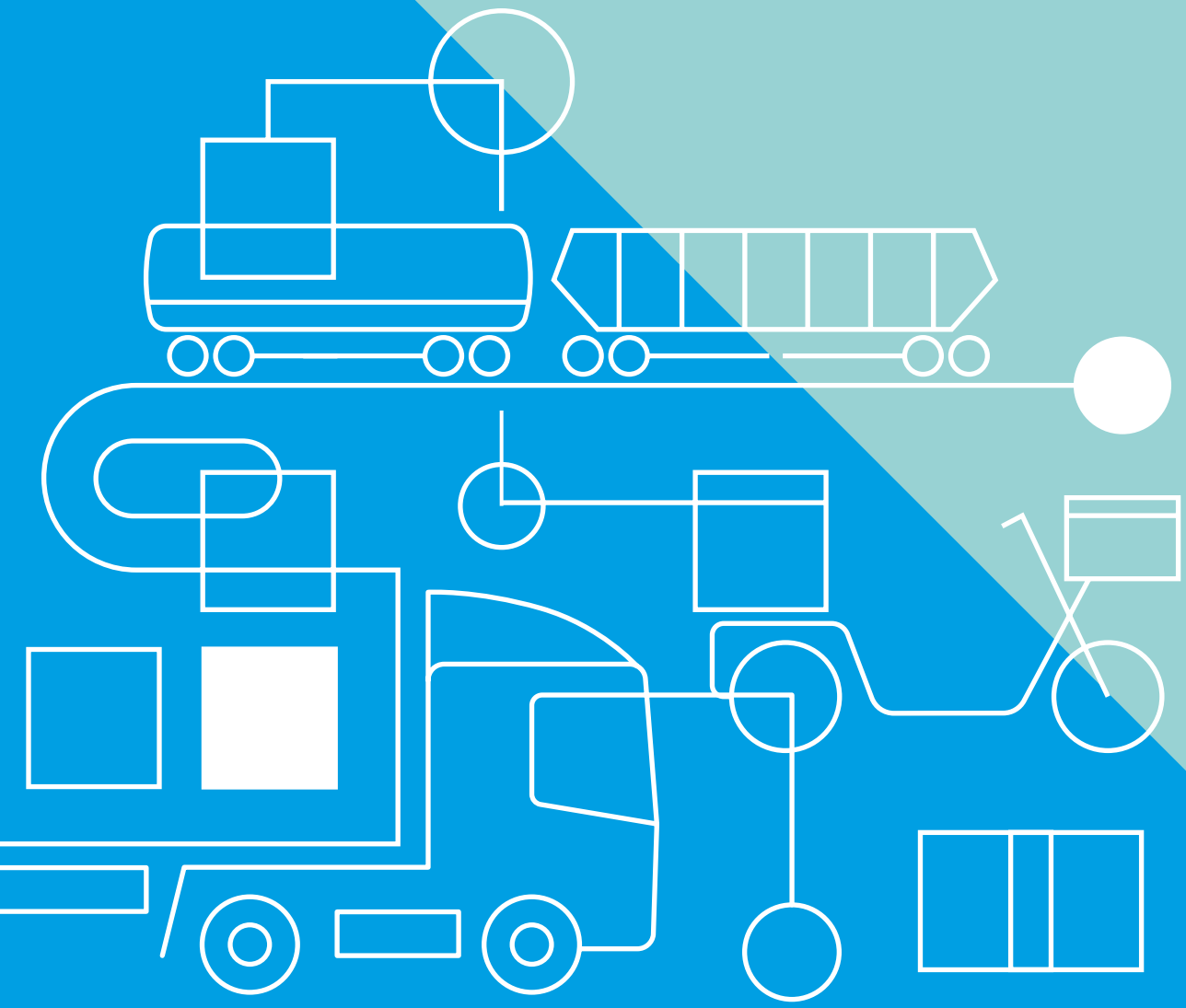
Kanton Zürich
Volkswirtschaftsdirektion
Amt für Mobilität

Vierte Zürcher Güterverkehrsrunde 2026

Wie sich die Logistik, der Verkehr und ihr Umfeld besser vertragen

Zusammenfassung vom 26. Oktober 2026



Mit Vertrauen, Kommunikation, Optimierung, gewissen Privilegien und Vollzug kommt die Logistik besser voran

Der Transport, der Umschlag und die Lagerung von Waren müssen in einem verlässlichen Rahmen stattfinden können und gleichzeitig für ihr Umfeld verträglich sein. An der vierten Zürcher Güterverkehrsrunde, an der gegen 100 Personen teilgenommen haben, wurden Ansätze vorgestellt, die diese Ansprüche erfüllen: Der Kanton Genf sichert Umschlagflächen planerisch und im Alltag, und er öffnet Busspuren für Last- und Lieferwagen. Der Zementhersteller Holcim setzt langfristig auf die Bahn und bereitet sich auf die Kreislaufwirtschaft vor. Und das Stadtzürcher Entsorgungsunternehmen ERZ operiert mit Lastwagen, deren Chauffeure und Chauffeusen auf Augenhöhe mit den übrigen Verkehrsteilnehmenden unterwegs sind.

Regierungsrätin und Volkswirtschaftsdirektorin **Carmen Walker Späh** hat in ihrer Grussbotschaft den Zielkonflikt beim Namen genannt, dem sich die Logistikunternehmen gegenübersehen: Zum einen erwarten Wirtschaft und Gesellschaft, dass Waren ohne Verzug und zu tragbaren Preisen ihre Wege zu den Konsumentinnen und Konsumenten finden. Zum anderen sind die Konsumentinnen und Konsumenten auch Bürgerinnen und Bürger, die Anspruch darauf haben, dass die Logistik ihren Alltag im Verkehr und zu Hause nicht beeinträchtigt. Während die Logistik vom Verkehrssystem Zuverlässigkeit erwarten darf, muss sie selbst auch umweltverträglicher werden.

Genf setzt Umschlagflächen durch und lässt Warenverkehr auf Busspuren zu

Andreas Berney vom Genfer Beratungsunternehmen Citylog hat Einblicke in die Massnahmen vermittelt, die der Kanton Genf zusammen mit den Logistikunternehmen für den Warentransport setzt. Genf sieht sich einem besonderen Problemdruck gegenüber. Seine Hauptstadt ist die am dichtesten bebaute und besiedelte Kernstadt der Schweiz, und auch seine Agglomeration ist seit den 1960er Jahren von immer dichteren Siedlungen geprägt. Seit gut zehn Jahren betreibt der Kanton Genf deshalb eine aktive Politik zugunsten des Warentransports – bis 2028 wird der zweite Aktionsplan umgesetzt. Ein Schwerpunkt ist die Anpassung jener Flächen an die Nachfrage, die exklusiv dem Warenumschlag vorbehalten sind. Je grösser diese ist, je mehr Geschäfte und Gastronomiebetriebe sich in einer Strasse ballen, desto dichter ist das Netz der Umschlagflächen, die der Logistik vorbehalten sind. Ergänzend bemüht sich der Kanton Genf mit verstärkten Kontrollen darum, die Benützung dieser Flächen durch andere Fahrzeuge einzudämmen. Er erreichte damit, dass der Anteil von Fahrzeugen ohne logistische Funktion auf diesen Flächen von über 80 auf noch etwas mehr als 50 Prozent gesenkt werden konnte.

Basierend auf einer Initiative der Interessenorganisation Genève Mobilité, der unter anderem der TCS und der Nutzfahrzeugverband Astag angehören, begünstigt der Kanton nicht nur den ruhenden, sondern auch den rollenden Warenverkehr. Ab Anfang 2027 dürfen im Sinne eines Pilotprojekts Lastwagen und Lieferwagen ausgewählte Busspuren benützen. Voraussetzung dafür sind eine Anpassung des kantonalen Ausführungsgesetzes zum eidgenössischen Strassenverkehrsgesetz sowie die Einführung einer Vignette für den Wirtschaftsverkehr gleichsam als Billett für das neue Privileg. Diese kostet 50 Franken und ist fünf Jahre lang gültig. Bedingungen für die Zulassung von Warentransporten auf Busspuren sind Fahrzeitgewinne für die Logistik, ohne dass sich die Reisezeiten mit den Bussen verschlechtern. Die Wirkung dieser Massnahme wird bis 2030 evaluiert. Ein dritter Pfeiler zur besseren Strukturierung des Warentransports im Kanton Genf ist die Ergänzung von ausgewählten kleinen und grossen Personenverkehrsdrehscheiben mit anbieterneutralen Paketboxen und der Vermietung von Lastenvelos.

Holcim braucht für CO2-arme Logistik Umschlag- und Lagerplätze

Pascal Degen, Head Supply Chain Central Europe West (CEW) bei Holcim, hat die Herausforderungen der Zementindustrie dargestellt, die einen der wichtigsten Baustoffe herstellt. Die Region CEW von Holcim produziert in sieben Werken in der Schweiz und im nahen Ausland aus Kalkstein und Ton Zement. Hinzu kommen über 30 Kieswerke. Dort wird jener Rohstoff gewonnen, aus dem Holcim zusammen mit Zement und Wasser Beton herstellt. Das geschieht in 60 Werken in der Schweiz und ihrer Umgebung. Die Bauindustrie im Kanton Zürich ist für Holcim ein bedeutender Abnehmer von Zement. Dieser wird über Distanzen von maximal 150 Kilometern per Bahn angeliefert und von den Freiverladen Glattbrugg und Niederglatt mit Lastwagen zu lokalen Betonwerken weitertransportiert – unter anderem auch zu jenem von Holcim in Bülach. Der Bahnanteil an den Transporten von Holcim beträgt schweizweit 45 Prozent, im Kanton Zürich gar 75 Prozent der beförderten Mengen von insgesamt gegen eine Million Tonnen pro Jahr. Das ist unter anderem auch auf den hohen Anteil von Kiestransporten zurückzuführen, die Distanzen von maximal 50 Kilometern bis in die Betonwerke zurücklegen. In Hüntwangen betreibt der Baustoffproduzent sein grösstes Kieswerk in der Schweiz. Dieses verfügt über eine werkseigene Gleisanlage.

Voraussetzung dafür, dass die schweren Güter von Holcim weiterhin gebündelt auf der Schiene transportiert werden können, ist der Weiterbestand des Einzelwagenladungsverkehrs und von geeigneten Arealen für den Umschlag zwischen Schiene und Strasse. Weil die Zementindustrie CO-2-intensiv ist – die chemische Umwandlung von Kalkstein in den Brennöfen macht zwei Drittel ihres Ausstosses aus – hat die Dekarbonisierung der Transportketten neben dem Einsatz von alternativen Energien für Holcim eine grosse Bedeutung. Bis 2030 will das Unternehmen 24 Prozent der Treibhausgasemissionen in seiner Wertschöpfungskette reduzieren. Schlüssel dafür sind der Erhalt des Bahnanteils und die Elektrifizierung der Strassenfahrzeuge. Ebenfalls mehr Umweltfreundlichkeit verspricht die Wiederverwendung von Bauschutt. Voraussetzung dafür, dass diese Form der Kreislaufwirtschaft gelingt, sind Flächen, auf denen Schutt zwischengelagert werden kann und multifunktionale Fahrzeuge oder Behälter, die Zement, Kies und Bauschutt transportieren können.

Entsorgung und Recycling Zürich ist mit Lastwagen auf Augenhöhe unterwegs

Urs Zahner, Flottenmanager bei Entsorgung und Recycling Zürich, hat dargelegt, weshalb sein Unternehmen zum grössten Teil mit Lastwagen unterwegs ist, bei denen die Chauffeure und Chauffeusen mit ihrem Begleitpersonal in Niederflurkabinen sitzen. Sie können dort nicht nur leicht ein- und aussteigen, sondern befinden sich so auch auf Augenhöhe mit Fussgängerinnen und Fussgängern, mit Velofahrerinnen und Velofahrern, aber auch mit Automobilistinnen und Automobilisten. Dadurch fällt eines der grössten Sicherheitsrisiken von Lastwagen weg: Die toten Winkel, in denen die Männer und Frauen an ihren Steuerrädern andere Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer nicht sehen können, werden massiv reduziert. ERZ leert in der Stadt Zürich jährlich über zwei Millionen Container und setzt insgesamt 70 Lastwagen ein, davon sind 53 Abfallsammelfahrzeuge mit tiefen Niederflurkabinen.

Den Rahmen für die Beschaffung von Lastwagen mit Niederflurkabinen, die bei ERZ jeweils zehn bis zwölf Jahre im Einsatz stehen, setzen die Vorgaben der Stadt Zürich, die unter anderem eine hohe Verkehrssicherheit sowie einen einfachen Zugang verlangen. Voraussetzung dafür, dass diese angewendet werden können, ist der Stand der Technik. So ist die in Zürich eingesetzte Kombination von Niederflurkabine und elektrischem Antrieb mit Batterie noch nicht lange auf dem Markt. Ob und inwiefern sich solche Lastwagen auch bei anderen Transportgütern durchsetzen, wird sich weisen. Noch ist ihr Stückpreis doppelt so hoch wie jener herkömmlicher Dieselfahrzeuge. Diese Summe wird allerdings durch geringere Betriebskosten über die ganze Lebenszeit und geringere externe Kosten relativiert.

Mit guten Taten und zu mehr Verständnis für die Logistik

Logistik ist nicht nur etwas, was unter anderem durch eine angemessene Regulation mit der übrigen Mobilität und ihren Nachbarschaften unter einen Hut gebracht werden muss. Logistik kann auch cool sein: so der Tenor der Protagonistin und der beiden Protagonisten in der Gesprächsrunde im zweiten Teil der Güterverkehrsrunde.

Andrea Krapf, Leiterin Engagement Migros-Gruppe und ehemalige Leiterin Logistik/Informatik Genossenschaft Migros Zürich, stellte erfreut fest, dass Logistik heute als eigene Disziplin wahrgenommen werde – das sei vor 10 Jahren noch nicht so gewesen. Sie unterstrich, die Logistik sei eine Voraussetzung dafür, dass Menschen zusammenfinden – etwas, was in unserer Gesellschaft gerade heute essenziell sei. Der Transport und der Umschlag von Waren lösten sowohl positive als auch negative Reaktionen aus.

Diesen Eindruck teilte **Stefan Marty**, Gemeindepräsident von Regensdorf und Transportunternehmer: Kinder jubelten, wenn sie einen Lastwagen sähen, Erwachsene seien oft skeptisch. Bei Neubauten werde die Versorgung und Entsorgung nach wie vor zu oft vergessen, und dort, wo der Güterverkehr wie bei den Paketdiensten überborde, seien angemessene Regulierungen ins Auge zu fassen.

Lukas Stadelmann, Architekt mit Fokus auf Infrastrukturfragen bei Malheur & Fortuna lobte die hohe Innovationskraft und Anpassungsfähigkeit der Logistikerinnen und Logistiker auch an schwierige Rahmenbedingungen. Just diese Diskretion reduziere unfairerweise das Gewicht der Logistik in öffentlichen Diskussionen. Gleichzeitig stellte er die Frage, ob gelegentlich geäusserte dramatische Szenarien begründet seien und der Ruf nach grossen Visionen realitätsfern. Die negativen Wirkungen der Logistik werden seines Erachtens überschätzt. Autofahrerinnen und Autofahrer trügen mehr zu Verkehrsproblemen bei als Lastwagen.

Gerade deshalb, so ergänzte Andrea Krapf, sei in der breiten Bevölkerung mehr Verständnis für Transport, Umschlag und Lagerung von Waren zu schaffen. Orientieren könnte sich die Logistik an Blaulichtorganisationen, die an Märkten, Messen und anderen Veranstaltungen mit eigenen Ständen präsent seien. Für Lukas Stadelmann würde verstärkte Öffentlichkeitsarbeit dazu beitragen, Missverständnisse zu beseitigen – etwa jenes, dass sich mit Lastenvelos alle Lastwagenfahrten in Städten ersetzen liessen. Folgen einer solchen Entwicklung wäre eine personalintensive Zunahme von Fahrzeugen im Strassenraum.

Erfolgreiche Logistik bedarf Pionieren, Netzwerken und Augenhöhe

Zum Abschluss der von **Katharina Brandenberger** moderierten Veranstaltung hat **Markus Traber**, der Chef des Amts für Mobilität, die Erkenntnisse zu Schlüsselfaktoren, die den Verkehr für die Logistik und die Logistik für ihr Umfeld verträglich machen, in drei Punkten zusammengefasst:

- Erstens die Bewusstseinsbildung. Auch Logistik ist Wertschöpfung, und es bedarf immer wieder Menschen, die gleichsam zu Pflügen für den Warentransport werden und solche Erkenntnisse verbreiten.
- Zweitens die Vernetzung. Logistik ist ein Netzwerk von unterschiedlichen Transportmitteln, die entsprechend ihren Stärken einzusetzen sind. Ein Güterwagen der Eisenbahn hat dasselbe Fassungsvermögen wie drei Lastwagen.
- Drittens die Augenhöhe: Wenn es der Logistik gelingt, nicht nur mit den Fahrerkabinen von Entsorgungsfahrzeugen mit ihrem Umfeld auf Augenhöhe zu operieren, profitiert sie von einem grösseren Verständnis.