



Kanton Zürich
Volkswirtschaftsdirektion
Amt für Mobilität

Diskrete Drehscheiben

3. November 2025

Zusammenfassung der dritten Zürcher Güterverkehrsrunde



Die Logistik im Kanton Zürich erfindet sich immer wieder neu – vorzugsweise an bewährten Standorten

Die Versorgung des Kantons Zürich baut auf einem robusten Netz von Umschlaganlagen auf, zu dem Logistik und öffentliche Hand gemeinsam Sorge tragen müssen und das klug weiterzuentwickeln ist. Der Flughafen Zürich, der Logistikhub Embraport und das Netzwerk TerraRail Modalsplit für den Transport von Kies und Aushub zeigen, wie der Güterumschlag an Orten, die vor Jahrzehnten definiert wurden, immer wieder an neue Gegebenheiten angepasst werden kann. Das hat die dritte Zürcher Güterverkehrsrunde deutlich gemacht, an der rund 100 Personen teilgenommen haben.

Regierungsrätin und Volkswirtschaftsdirektorin **Carmen Walker Späh** machte in ihrer Grussadresse auf einen scheinbaren Widerspruch aufmerksam: Gemäss einer Erhebung der Logistik-Fachorganisation GS 1 verfügt der Kanton Zürich mit insgesamt 3,8 Millionen Quadratmetern über mehr Logistikfläche als jeder andere Schweizer Kanton. Diese Summe entspricht über 500 Fussballfeldern. Aber allen Superlativen zum Trotz machen die Areale für den Umschlag und die Lagerung von Waren bezogen auf die Gesamtfläche des Kantons Zürich nur gerade 0,2 Prozent aus. Nicht nur deswegen führen diese Drehscheiben für den Güterverkehr vom Flughafen mit seiner nationalen Rolle bis zu den regionalen Anlagen für den Umschlag von Kies und Aushub eine diskrete Existenz. Oft von den 1940er Jahren bis in die 1970er Jahre an strategisch günstigen Orten angesiedelt, werden sie von ihren Betreibern fortwährend an die Bedürfnisse angepasst, die sich verändern.

Der Flughafen als Tor der Schweiz zwischen wertvollen Gütern und Billigwaren

Marco Gredig, CEO von Cargologic, dem grössten Frachtabfertigungsunternehmen in der Schweiz und am Flughafen Zürich, machte die Bedeutung der Luftverkehrs Drehscheibe in Kloten für die schweizerische Exportwirtschaft deutlich. Die Luftfracht trägt substantiell dazu bei, dass der Flughafen und die Schweiz mit der ganzen Welt vernetzt sind. 2024 verliessen Ausfuhren im Wert von 141 Milliarden Franken unser Land auf dem Luftweg – das ist die Hälfte des Werts aller schweizerischen Exporte. Dabei spielt der Flughafen Zürich auch mengenmässig vor Basel und Genf die erste Geige. Mit etwas mehr als 436'000 Tonnen wurden auch rund 70 Prozent der schweizerischen Luftfracht hier abgefertigt. Dabei waren und sind die Umschlaganlagen stets an die strukturellen Veränderungen anzupassen; wesentlich ist vor allem die zunehmende Kleinteiligkeit der Güter. Seine strategische Bedeutung für die Schweiz hat der Flughafen Zürich in der Pandemie unter Beweis gestellt. Unter normalen Verhältnissen trägt die Luftfracht zur Auslastung der Passagierflüge und damit zur Stärkung von Zürich als Hub des europäischen und interkontinentalen Flugverkehrs bei. Während der Pandemie sorgte sie dafür, dass ein Mindestmass an Flugverkehr aufrechterhalten wurde. Zudem konnte sich Zürich als Hub für Flüge mit Medikamenten nach Südamerika bewähren.

Ein neues Phänomen, das die Abfertigungsunternehmen herausfordert, sind die Importe von online bestellten E-Commerce-Sendungen aus China. Gegen 90 Prozent davon entfallen auf den Anbieter Temu und 10 Prozent auf den Anbieter Shein. Sie machen heute rund ein Drittel des Umschlages im Bereich Luftfrachtimport am Flughafen Zürich aus. 2024 wurden hier jeden Monat knapp 44'000 Pakete umgeschlagen. Dieses Geschäft fordert die Abfertigungsunternehmen heraus, weil es personalintensiv ist und die bestehenden Prozesse mit Zusatzaufwendungen belastet. Flächenmässig beanspruchen die Abfertigungsunternehmen Cargologic und Dnata zusammen rund 110'000 Quadratmeter Fläche mit einer Lagerkapazität von gegen 700'000 Tonnen, die mit den übrigen Infrastrukturen auf dem Flughafen abgestimmt werden müssen. In die Gesamtfläche bereits eingerechnet ist die neue Halle von Dnata mit 10'000 Quadratmetern, mit der die Kapazität dieses Unternehmens um ein Drittel gesteigert wird.

Der Weg des Embraport vom Güterverkehrszentrum zum nachhaltigen Logistikhub

Als «Hafen ohne Wasser» werde der Embraport in Embrach auch bezeichnet, sagte **Jean-Claude Maissen**, CEO der Zürcher Freilager AG, zu Beginn seiner Ausführungen über die Transformation des einstigen Güterverkehrszentrums in einen zeitgemässen Logistikhub, die vor dem Abschluss steht. Das Zentrum wurde 1973 als Drehscheibe für den Import und Export von Waren errichtet. Ausschlaggebend für den Standort im Zürcher Unterland waren strategische Überlegungen: die Nähe zum Flughafen, die Lage am Güterbahnkorridor Basel-Bülach-Winterthur-Ostschweiz sowie die Tatsache, dass der grenznahe Standort von Deutschland her mit Lastwagen angefahren werden durfte, deren Gewicht die damals in der Schweiz dafür maximal zugelassenen 28 Tonnen um 10 Tonnen überschritt.

Aufgrund der strukturellen Veränderungen – unter anderem wurde der Bahnverkehr immer weniger – analysierte die Zürcher Freilager AG 2017 Kundenbedürfnisse und leitete daraus Zukunftsszenarien für das Areal sowie Anforderungen an einen modernen Logistikhub ab. Ausgehend von den Trends des Online-Handels und der Kurzfristigkeit der Lieferungen wurden das Erschliessungskonzept modifiziert und die bauliche Struktur verändert. Nicht mehr zukunftsfähige Lagerhallen wurden abgebrochen oder umgebaut. Hinzu kamen neue Distributionsimmobilien, in denen Waren insbesondere auch konfektioniert werden sowie zu einem kleineren Teil auch Büros und eine Produktionsstätte, in der Kleinfahrzeuge für die Brief- und Paketlogistik hergestellt werden. Im Zuge der Revision ihrer Bau- und Zonenordnung hat die Gemeinde Embrach den nordwestlichen Arealbereich umgezont. Dort werden demnächst Wohnungen realisiert. Das Areal wird auch gezielt begrünt; diese Flächen werden 12 Prozent der Arealfläche von 160'000 Quadratmeter ausmachen und dienen der Hitzeminderung. Das Areal und die Gebäude werden mit einem Zertifikat nach dem Gold-Standard der Deutschen Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen ausgezeichnet.

Die Terrarail Modalsplit AG als Antwort auf die Bahntransportpflicht

Wie Verwaltungsratspräsident **Markus Streckeisen** ausführte, war der Auslöser für die Gründung der TerraRail Modalsplit AG eine kantonale Regulierung, die auf die Entlastung der Strasse rund um die Gebiete mit Kiesabbau und Deponien im Norden des Kantonsgebiets abzielte. Die vom Kanton Zürich auf den 1. Juli 2021 eingeführte Bahntransportpflicht für Kies und Aushub bei Vorhaben mit Baugruben von über 25'000 Kubikmetern im mittleren und im südlichen Drittel des Kantons hat die vier im Schüttgutgeschäft tätigen Firmen Eberhard, Hastag, Toggenburger und Schneider Umweltservice bewogen, gemeinsam ein Unternehmen zu gründen, um solche Transporte anzubieten. Die vier Firmen, die sonst um Aufträge konkurrieren, sahen ihren Trumpf in diesem Geschäft darin, dass sie im Kanton zusammen über drei Umschlagplätze verfügen, über welche sie solche Transporte abwickeln können. Die Realisierung eines vierten Umschlagplatzes erweist sich als herausfordernd; hier zählt das Unternehmen auf Unterstützung durch den Kanton.

Diese Umschlagplätze wirken auch als Puffer, indem dort Material zwischengelagert werden kann. Zum Tragen kommt die Verfügbarkeit mehrerer Umschlagplätze etwa bei der Grossbaustelle für das Universitätsspital in Zürich. Ihr Aushub wird in Rümlang und in Volketswil auf die Bahn verladen. Indessen ist die Terrarail Modalsplit AG nicht alleiniger Anbieter für solche Transporte; vier Mitbewerber transportieren Aushub ebenfalls per Bahn in den Norden des Kantons. Während die von der TerraRail Modalsplit AG beförderte Menge 2023 80'000 Tonnen betragen hatte, betrug ihr Transportvolumen 2024 430'000 Tonnen. Für das laufende Jahr rechnet das Unternehmen mit einem Rückgang, weil Aushubmaterial zunehmend lokal verwertet wird.

Ausreichender Platz und aktive Entwicklung als Schlüsselfaktoren

Rebekka Bernhardsgrütter, Gemeindepräsidentin von Embrach und Präsidentin der Planungsgruppe Zürcher Unterland berichtete, wie im Falle des Embraports die Pläne der Gemeinde für die bauliche Entwicklung mit den Perspektiven des Logistikstandorts synchronisiert werden konnten. Wo solche Anlagen etabliert sind, seien die Gemeinden gut beraten, deren Weiterentwicklung aktiv zu begleiten. Im Falle des Embraport konnten die Pläne der Gemeinde für die bauliche Entwicklung mit den Perspektiven des Logistikstandorts synchronisiert werden. Zudem fanden im Hafen ohne Wasser auch Nutzungen Platz, die der Allgemeinheit dienen: ein Polizeiposten, eine Fernwärmezentrale und künftig auch ein Schulhort.

Dass sich die Puzzleteile der unternehmerischen Bedürfnisse und der Hilfestellung durch den Staat nicht immer einfach zusammenfügen, machte **Erwin Fries** deutlich, der COO des Büromateriallieferanten Lyreco. Die aus einer Stadtzürcher Papeterie hervorgegangene und heute national tätige Firma sucht bereits seit einiger Zeit in der Stadt Zürich einen Hub, von dem aus sie ihre Kundschaft dauerhaft mit ihren Sendungen bedienen kann.

Auch für **Gerry Zurmühle**, Präsident der IG Air Cargo, sind die Entwicklungsmöglichkeiten der Infrastrukturen zentraler Faktor für die Anpassung der Logistik an die sich fortwährend und oft auch kurzfristig verändernden Bedürfnisse von Lieferanten und Empfängern.

Dominik Oetiker von der Sektion Abfallwirtschaft im kantonalen Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft, erkennt in der Bahntransportpflicht für Kies und Aushub die starke Wirkung staatlicher Regularien. Ohne diese Pflicht würden diese Transporte über Distanzen von durchschnittlich 30 Kilometern nicht über die Schiene abgewickelt, da beim Aushub in aller Regel ein Umlad vom LKW auf die Bahn erforderlich ist.

Anne Greinus, Geschäftsleiterin des Beratungsunternehmen INFRAS, unterstrich die Bedeutung der Zusammenarbeit von privaten Akteuren und öffentlicher Hand sowie die effiziente Nutzung von Logistikflächen zum Beispiel durch vertikale bauliche Entwicklungen. Dabei reicht das Spektrum des staatlichen Engagements für sie von der Information über die Koordination bis zu einer aktiven Bodenpolitik, in deren Rahmen Kanton und Gemeinden Flächen sichern und auch Flächen zur Verfügung stellen.

Ein System mit beeindruckender Robustheit

Zum Abschluss der von **Katharina Brandenberger** moderierten Veranstaltung reflektierte **Markus Traber**, der Chef des Amtes für Mobilität, die Präsentationen und Diskussionen. Er identifizierte die gegenüber anderen Branchen geringe Wertschöpfung der Logistik als Risikofaktor in Zeiten der hohen Flächenkonkurrenz. Umso mehr gelte es Logistikflächen zu erhalten und etwa durch mehrstöckige Anlagen weiterzuentwickeln. Da es sich bei der Logistik um ein öffentliches Interesse handle, die sich daraus ergebenden Aufgaben aber von privaten Unternehmen wahrgenommen würden, ist für ihn die Zusammenarbeit aller Akteure in dieser angewandten öffentlich-privaten Partnerschaft ein zentraler Erfolgsfaktor.

Koordinationsstelle Güterverkehr und Logistik (KGL)

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