



Kanton Zürich  
Volkswirtschaftsdirektion  
Amt für Mobilität

# Jahresbericht 2025

## Koordinationsstelle Güterverkehr und Logistik

15. Januar 2026



# Logistik ist Leben



## Impressum

Kanton Zürich  
Volkswirtschaftsdirektion  
**Amt für Mobilität**  
Koordinationsstelle Güterverkehr und Logistik  
Neumühlequai 10  
8090 Zürich

[zh.ch/gueterverkehr-und-logistik](https://www.zh.ch/gueterverkehr-und-logistik)

## 2025 in Kürze

Drei Schwerpunkte und zahlreiche permanente Aufgaben und Projekte haben im Jahr 2025 die Arbeit der Koordinationsstelle Güterverkehr und Logistik (KGL) im Amt für Mobilität (AFM) geprägt:

### Schwerpunkte

- Erarbeitung von Grundlagen für die grundeigentümergebundene Sicherung von Güterumschlaganlagen
- Durchführung einer Gesamtschau Güterumschlag Schiene zwischen Schlieren und Zürich Vorbahnhof
- Dritte Zürcher Güterverkehrsrunde zur Weiterentwicklung von Logistikstandorten

### Permanente Aufgaben und Projekte

- Stellungnahmen zu Vernehmlassungen des Bundes
- fachliche Beurteilung und Begleitung von Logistikstandortentwicklungen
- fachliche Begleitung von kantonalen und kommunalen Planungen
- Einsitz in Gremien und Forschungsprojekten

Aus den permanenten Aufgaben und Projekten ergaben sich Erkenntnisse zur Abwicklung der Logistik und der dafür erforderlichen öffentlichen Infrastruktur. Dieses Wissen soll 2026 innerhalb der KGL systematisiert und auch zuhanden der Politik der breiten Öffentlichkeit aufbereitet werden.

## Aufgaben und Einbettung

Aufgabe der KGL ist es, innerhalb und ausserhalb der kantonalen Verwaltung darauf hinzuwirken, dass die Versorgung mit und die Entsorgung von Gütern im Kanton Zürich trotz einer mutmasslich weiterhin zunehmenden Dichte an Menschen und Bauten auch künftig reibungslos funktionieren kann. Sie tut das in drei Tätigkeitsfeldern:

- Planung und Koordination
- Dialog und Beratung
- Grundlagen und Forschung

In der Systemlandschaft der Logistik im Sinne des Transports, des Umschlags und der Lagerung von Waren versteht sich die KGL als Bindeglied zwischen den drei Akteursgruppen Behörden, Infrastrukturträger und Wirtschaft. Sie vertritt dabei das öffentliche Interesse des Kantons an einer funktionierenden Versorgung und Entsorgung, die mit Ausnahme der Entsorgung des Haushaltkehrrechts private Aufgaben sind.

# Planung und Koordination

## Schwerpunkte, Erkenntnisse und Herausforderungen

Ein zentrales Anliegen des Güterverkehrs- und Logistikkonzepts (GVLK) ist die **grundeigentümerverbindliche Sicherung von Güterumschlaganlagen**. Die dem Kanton zur Verfügung stehenden Handlungsspielräume wurden diesbezüglich umfassend analysiert sowie die vorhandenen Datengrundlagen aktualisiert. Die Ergebnisse zeigen zwei Wege auf:

- **Privatrechtliche Instrumente** (Käufe, Dienstbarkeiten) bieten Flexibilität, erfordern jedoch neue gesetzliche Finanzierungsgrundlagen im Kanton.
- Bei den **hoheitlichen Instrumenten** stehen Instrumente der Nutzungsplanung im Vordergrund, die in Bezug auf Akzeptanz und Flexibilität aber anspruchsvoll sind.

2026 sollen die Erkenntnisse in der Praxis angewendet werden und erste Erfahrungen gesammelt werden.

Im Rahmen des Projekts **Gesamtschau Güterumschlag Schiene Limmattal Ost** hat die KGL bei allen relevanten Behörden, Grundeigentümerschaften und Logistik-Akteuren die gegenwärtigen Leistungen und künftigen Potenziale der Umschlaganlagen mit Schienenanschluss auf dem Eisenbahnkorridor zwischen Schlieren und Zürich Vorbahnhof erhoben. Daraus wurde eine Klassifizierung der strategischen Bedeutungen der einzelnen Anlagen abgeleitet: Als Schlüsselstandorte identifiziert wurden die Umschlaganlagen Herdern, Mülligen/Schnellgutbahnhof sowie Hardfeld. Ermittelt wurden auch der Stand und der Zeithorizont von Weiterentwicklungsprojekten und daraus ersichtlicher Koordinationsbedarf.

Die gewonnenen Erkenntnisse sollen das Gewicht von Güterumschlaganlagen in Abwägungen gegenüber anderen Interessen stärken. Zudem ergeben sich daraus künftige Handlungsfelder für die KGL, unter anderem die Prüfung von Massnahmen zugunsten einer Erhaltung des Bahnanschlusses der Migros-Betriebszentrale Herdern sowie die Ausdehnung der Gesamtschau auch auf die Stadt Dietikon. Zudem soll das Analyseinstrument auch auf andere Regionen im Kanton angewendet werden, in denen Logistiknutzung durch eine verschärfte Flächenkonkurrenz unter Druck sind oder potenziell unter Druck kommen.

Weiter hat sich die KGL auch 2025 mit der **Gesamtüberarbeitung des Kapitels 4.6 «Güterverkehr» im kantonalen Richtplan** beschäftigt, welche die Erhöhung der Zahl an behördenverbindlich gesicherten Einträgen von Umschlaganlagen zwischen Schiene und Strasse von 18 auf 38 vorsieht. Der Fokus auf dicht oder zunehmend dicht besiedelte Handlungsräume soll sicherstellen, dass diese auch künftig direkten Anschluss an den Schienengüterverkehr haben. Die Richtplanrevision soll 2026 durch den Kantonsrat beschlossen werden.

Die SBB, die Stadt und der Kanton Zürich haben sich in den letzten Jahren intensiv mit der Weiterentwicklung des ehemaligen Vorbahnhofs auseinandergesetzt, um die Stadt Zürich mit dem **Güterumschlag Hardfeld** stärker über die Schiene versorgen zu können. Seit dem 26. Juni fährt die Coop-Tochterfirma Railcare dieses Areal mit drei Zügen pro Tag an und vermeidet dadurch jährlich 58'000 Lastwagenfahrten zwischen ihrem Verteilzentrum in Schafisheim und der Stadt Zürich. Eine noch intensivere Nutzung des Areals ist erst möglich, wenn grundsätzliche Fragen zur Schieneninfrastruktur in diesem Gebiet geklärt sind.



2025 hat die KGL ausgehend von zwei Publikationen des Bundes auf künftige Herausforderungen für den Güterverkehr hingewiesen:

Das **ETH-Gutachten «Verkehr '45»** geht auf der Schiene von einer Reduktion bzw. Abkehr von konventionellen Ganzzügen und vom Einzelwagenladungsverkehr aus, zum einen wegen dem Trend zu kleinteiligeren Gütern und zum anderen wegen der Konkurrenzierung durch Angebote des Personenverkehrs. Er widerspricht damit dem Güter- und Logistikkonzepts des Kantons Zürich und der von den eidgenössischen Räten durch den Beschluss der Totalrevision des Gütertransportgesetzes im März 2025 bekräftigten politischen Strategie des Bundes. Demnach ist der Einzelwagenladungsverkehr in den nächsten acht Jahren zu fördern und durch die Einführung der digitalen automatischen Kupplung einfacher zu gestalten. Die Diskrepanz zwischen der politischen Strategie und der fachlichen Grobeinschätzung im Bericht «Verkehr '45» für die Zukunft des Schienengüterverkehrs verlangt nach einer Entwicklung vergleichender konzeptioneller Grundlagen für verschiedene Arten der Arbeitsteilung zwischen Schiene und Strasse im Güterverkehr mit dem Zeithorizont 2045.

Von den beiden vom Bundesrat in die Vernehmlassung geschickten Optionen für eine **künftige Abgabe für Elektrofahrzeuge** wäre nur die Variante «Fahrleistung» für den Güterverkehr kostenneutral. Demgegenüber würde die Variante «Ladestrom» den Betrieb von Lastwagen und Lieferwagen stärker belasten als die bestehenden Treibstoffabgaben. Grund dafür ist der aus erhebungstechnischen Gründen vorgesehene Einheitstarif, der sich an den Personenwagen orientiert. Bei diesen ergeben sich durch die Elektrifizierung grössere Effizienzgewinne als bei den Last- und Lieferwagen. Eine solche grundsätzliche finanzielle Mehrbelastung des Güterverkehrs könnte die Elektrifizierung des Güterverkehrs bremsen.

### **Permanente Aufgaben und Projekte**

Zu den Arbeiten der KGL gehörte ferner die Begleitung der Arbeiten zum Sachplan unterirdischer Gütertransport (SUG). Der Bundesrat hat am 25. Juni eine erste Fassung beschlossen, in die ein Grossteil der vom Kanton Zürich verlangten Anpassungen eingeflossen ist. Am 22. September hat das Infrastrukturdepartement UVEK die Ergebnisse einer Analyse zur Relevanz des neuen Verkehrssystems mit den Kantonen und der Stadt Zürich diskutiert. Quintessenz war, dass Grundvoraussetzungen des Gesetzes zum unterirdischen Gütertransport nicht erfüllt sind – insbesondere in Bezug auf die private Finanzierung des Vorhabens. Weitere Arbeiten am Sachplan werden vorerst ausgesetzt. Damit verändern sich im Kanton Zürich insbesondere die Voraussetzungen für die Nutzung des kantonseigenen Grundstücks im Bergermoos in Urdorf, das bisher für einen Hub dieses Verkehrssystems vorgesehen war.

Mit Stellungnahmen zu 30 Planungen von Zürcher Gemeinden und Regionen brachte die KGL ihre fachlichen Einschätzungen in kommunale, regionale und kantonale Planungen ein.

Weitere Aktivitäten betrafen insbesondere die Begleitung und Beratung diverser Gremien und Anspruchsgruppen zum künftigen Transport von abgeschiedenem CO<sub>2</sub> ab Kehrrechtverbrennungsanlagen (Carbon Capture and Storage, CCS).



# Dialog und Beratung

## Schwerpunkt

Kern des Dialogs war 2025 die dritte Zürcher Güterverkehrsrunde in Anwesenheit von Volkswirtschaftsdirektorin Carmen Walker Späh und von Markus Traber, Chef des Amtes für Mobilität, mit rund 100 Teilnehmenden am 3. November.

Akteure aus der Praxis vermittelten anhand der Beispiele des Flughafens Zürich, des Logistikhubs Embraport und des Netzwerks TerraRail Modalsplit AG für den Transport von Kies und Aushub einen Einblick in die Landschaft der Logistikanlagen im Kanton Zürich. Sie legten dabei dar, wie diese «diskreten Drehscheiben» – so der Titel der Veranstaltung – immer wieder an neue Gegebenheiten angepasst werden können, und zwar an Orten, die vor Jahrzehnten definiert wurden.

Ausgehend von diesen Referaten und von einem Podiumsgespräch, an dem verschiedene Aspekte vertieft wurden, liessen sich die folgenden sechs Schlüsselfaktoren für erfolgreiche Transformationen von Logistikanlagen herausarbeiten:

- Die Planungen in den letzten Jahrzehnten erweisen sich als robust. Die meisten Logistikstandorte im Kanton Zürich sind für diese Nutzung weiterhin geeignet
- Die Bedürfnisse der Logistik verändern sich immer wieder: Zum Beispiel wurden in den letzten Jahrzehnten aus blossen Lagern Zentren, in denen Sendungen für die letzten Meilen vorbereitet werden
- Da es sich bei der Logistik um ein öffentliches Interesse handelt, ihre Aufgaben aber von privaten Unternehmen wahrgenommen werden, ist die Zusammenarbeit aller Akteure in dieser angewandten öffentlich-privaten Partnerschaft ein zentraler Erfolgsfaktor
- Wo Logistikanlagen etabliert sind, sind die Gemeinden gut beraten, deren Weiterentwicklung aktiv zu begleiten
- Das Spektrum des Engagements der öffentlichen Hand kann von der Information über die Koordination bis zu einer aktiven Bodenpolitik reichen, in deren Rahmen Kanton und Gemeinden Flächen sichern oder Flächen zur Verfügung stellen
- Ein Risikofaktor in Zeiten der hohen Flächenkonkurrenz ist die Wertschöpfung, die geringer ist als in anderen Branchen. Umso mehr gilt es, Logistikflächen zu erhalten und weiterzuentwickeln. Etwa, in dem Gebäude an neue Bedürfnisse angepasst werden

## Permanente Aufgaben und Projekte

Die KGL hat die Sitzungen der Behördendelegation Limmattal vom 4. April und vom 17. September organisiert. Die Mitglieder der Behördendelegation äusserten sich dabei besorgt über die Entwicklung in Bezug auf den geplanten Regionalterminal. Nicht nur wurde das Plangenehmigungsverfahren dafür bis 2027 sistiert; auch reduziert SBB Cargo das Zugangebot des kombinierten Verkehrs vorerst bis 2028 auf die Verbindung Dietikon-Stabio, was Mehrverkehr im Zu- und Wegtransport auf der Strasse nach sich ziehen könnte.

Weitere Dialogformate mit aktiven Beiträgen der KGL waren:

- ein Austausch mit einer Delegation des deutschen Bundesumweltamts am 6. März in Zürich. Dort stellte die KGL die Grundlagen für den Güterverkehr im Kanton Zürich und die Tätigkeit der KGL vor. Gleichzeitig wurde sie über Trends der urbanen Logistik im Nachbarland ins Bild gesetzt. Dieser Dialog wird 2026 fortgesetzt.
- eine vom Amtschef gehaltene Präsentation über den unterirdischen Gütertransport an der Verkehrstagung Zürich-Baden-Württemberg vom 16. Mai, die dem Thema «Nachhaltiger Transport und urbane Logistik» gewidmet war.
- das Seminar «Impuls Mobilität» zum Thema Einkaufen ohne Auto am 12. Juni. An dem Anlass des AFM für Gemeinden, kantonale Verwaltungseinheiten, Unternehmen, Bauherrschaften, Investorinnen und Investoren präsentierten das kantonale Amt für Raumentwicklung, die Stadt Wädenswil und mehrere Bauträgerschaften Rahmenbedingungen und konkrete Ansätze zur Verbesserung der Nahversorgung und dadurch auch zur Eindämmung des Einkaufsverkehrs.
- die Teilnahme an einem Workshop des Instituts für Raumentwicklung der Ostschweizer Fachhochschule am 21. Oktober zum Thema «CO<sub>2</sub>-Absenkpfad in der Mobilität» über das Engagement des Kantons Zürich für einen ressourcenschonenden Güterverkehr.

## Grundlagen und Forschung

Die KGL war 2025 in folgenden Forschungsgremien und -projekten engagiert:

- Mitwirkung beim Innosuisse-Projekt Smart Urban Multihub unter Leitung der Zürcher Hochschule für angewandte Wissenschaften (ZHAW)
- Mitwirkung in der Normen- und Fachkommission 1.8 «Güterverkehr» des VSS, der Normierungsorganisation im Verkehrswesen
- Mitwirkung in der Begleitgruppe des Projekts «Praxishilfe Raumplanung und Wirtschaftsverkehr» des Bundesamts für Raumentwicklung
- Mitwirkung in der Arbeitsgruppe «Urbane Baulogistik» im Rahmen der Nationalen Dialogplattform Wirtschaftsverkehr (WIVE)
- Mitwirkung in der Begleitgruppe der Grundlagenstudie Urbane Logistik / Wirtschaftsverkehr Winterthur
- Begleitung und Entwicklung des Innovationsprojekts «Handwerkerbox on Demand» in Zusammenarbeit mit Forschung (ZHAW) und Privatwirtschaft

Ferner sind die Projektleiter der KGL von den Verfassern diverser wissenschaftlicher Arbeiten konsultiert worden, unter anderem für MAS-Abschlussarbeiten im ETH-Studiengang Raumentwicklung zu neuen Formen der Raumsicherung und im HWZ-Studiengang Real Estate Management zum Logistikkimmobilienmarkt.

## Personen

Stefan Bitzi, Projektleiter: [stefan.bitzi@vd.zh.ch](mailto:stefan.bitzi@vd.zh.ch), 043 258 87 95

Paul Schneeberger, Projektleiter: [paul.schneeberger@vd.zh.ch](mailto:paul.schneeberger@vd.zh.ch), 043 259 56 33

## Weitere Informationen

[zh.ch/kgj](http://zh.ch/kgj)

## Schlusspunkt

### Baustellenlogistik am Tag der Arbeit

