



Kanton Zürich  
**Volkswirtschaftsdirektion**  
Amt für Mobilität

# Innovationen auf leisen Sohlen

**11. November 2024**

## Zusammenfassung der zweiten Güterverkehrsrunde



## **Mit Kreativität, Kooperation und Kommunikation zu einer effizienten und verträglichen Logistik im wachsenden Kanton**

**Sechs Faktoren sind entscheidend, wenn es darum geht, Fortschritte im Güterverkehr und in der Logistik zu erzielen, die der baulichen Entwicklung nach innen Rechnung tragen: Pioniergeist, vernetztes Denken und Handeln, das Zusammenwirken von Logistik und öffentlicher Hand, Leitentscheide im richtigen Moment, klar benannte Kümmerner und eine aktive Kommunikation. Das ist die Quintessenz der zweiten Zürcher Güterverkehrsrunde der Koordinationsstelle Güterverkehr und Logistik.**

Regierungsrätin und Volkswirtschaftsdirektorin **Carmen Walker Späh** brachte es in ihrer Grussadresse auf den Punkt: Zu oft werden Fortschritte mit spektakulären Durchbrüchen gleichgesetzt, welche die Welt im Sturm erobern. Auch bedeutende Fortschritte sind meistens eine Aneinanderreihung von kleinen, aber stetigen Schritten. Das gilt auch für den Güterverkehr und die Logistik. Transportunternehmen und Lagerhäuser kümmern sich um unsere Versorgung und nehmen damit nicht nur eine essenzielle, sondern geradezu eine existenzielle Aufgabe wahr. Sie tun das in einem vom Staat definierten Rahmen und benützen dafür Infrastrukturen, die vom Staat unterhalten und betrieben werden. Entsprechend ist ein Zusammenwirken zwischen den privaten Garanten der Versorgung und dem Staat als dem Hüter des Gemeinwohls essenziell. Das gilt insbesondere auch für technische und organisatorische Fortschritte, die dazu beitragen, dass die Versorgung ebenso wie die Entsorgung auch in Zeiten des Bevölkerungswachstums und der Siedlungsentwicklung nach innen und der damit verbundenen verschärften Flächenkonkurrenz funktioniert. An der zweiten Zürcher Güterverkehrsrunde wurde dieses Zusammenwirken anhand von drei Beispielen illustriert, welche die Logistik siedlungsverträglicher, effizienter und umweltfreundlicher machen.

### **Menschen-, handels- und siedlungsverträgliche Baulogistik in Baden**

Menschenverträglichkeit, Detailhandelsverträglichkeit und Siedlungsverträglichkeit sind die Zielsetzungen des Projekts Bauzone 5400 in Baden. Das Zentrum des Ostaargaus ist mit 23'000 Einwohnerinnen und Einwohnern eine Kleinstadt, aber auch Zentrum einer Region, in der 120'000 Menschen leben. Wie Projektleiter **Patrick Nöthiger** ausführte, sah sich die Stadt zum Handeln veranlasst, als sie mit elf Baugesuchen im Stadtzentrum konfrontiert war und das Risiko eines logistischen Kollapses am Horizont auftauchte. Sie erhörte die Rufe mit dem unverbindlichen Appell «me sött öppis mache» und ernannte einen Kümmerner. Zudem brachte sie die involvierten Bauherrschaften an einen Tisch und handelte mit ihnen einen Kostenteiler für die insgesamt 700'000 Franken teure Koordination aus. Als zentrales und übergeordnetes Steuerungsinstrument wurde gemeinsam ein Regulativ entwickelt, gemäss dem die Bauarbeiten Rücksicht auf das städtische Leben zu nehmen haben – unter anderem was einzelne Wochentage, Märkte oder die Adventszeit angeht. Ein Symbol dafür, dass die Koordination von baulichem Ausnahmezustand und alltäglichem Leben nicht nur zu einem strukturierten Nebeneinander führte, sondern teilweise sogar zu einem Miteinander ist die Ausgestaltung der Schutzmassnahmen für Bäume als Sitzgelegenheiten für Menschen. Wesentlich für die grosse Akzeptanz dieses Badener Modells waren für Patrick Nöthiger der Leitentscheid der Stadt für dieses Vorgehen sowie das Einsetzen einer verantwortlichen Person, bei der alle Fäden zusammenlaufen.

## Kupplungen für eine effiziente Güterbahn im 21. Jahrhundert

Um die Überwindung einer Technik aus dem 19. Jahrhundert und damit um eine Steigerung der Effizienz geht es bei der Digitalen Automatischen Kupplung (DAK). Laut **Wolf-Dieter Deuschle**, Projektleiter beim Bundesamt für Verkehr, soll die DAK ermöglichen, den Schienengüterverkehr zu vereinfachen und dadurch zu vergünstigen. Der Bund will mit einer Anschubfinanzierung von 180 Millionen Franken dafür sorgen, dass die Eisenbahnverkehrsunternehmen und die Wagenhalter ihre Güterwagen mit diesem System ausstatten, das sich in ersten praktischen Versuchen bewährt hat. Die grossen Herausforderungen bei diesem Vorhaben, welches das umständliche und personalintensive Prozedere beim Zusammenstellen von Güterzügen vereinfacht, sind die Internationalität des Systems Eisenbahn und die kostenbedingte Zurückhaltung der europäischen Nachbarn gegenüber dieser Umstellung. Mit der Einführung der DAK will der Bund den leichten, aber kontinuierlichen Abwärtstrend im Binnen- sowie im Import- und Exportgüterverkehr auf der Schiene umkehren. Auf dem Spiel steht vor allem der Einzelwagenladungsverkehr, der viele Kupplungsvorgänge bedingt und nach wie vor den grössten Teil des Schienengüterverkehrs in der Schweiz ausmacht. Nach Einschätzung des Bundes würde die Konkurrenzfähigkeit der Bahn gegenüber der Strasse ohne DAK weiter schwinden und höchstwahrscheinlich das Ende dieser Betriebsform bedeuten. Das hätte schätzungsweise 650'000 zusätzliche Lastwagenfahrten auf den Strassen zur Folge. Auf Anfang 2025 geht die Projektverantwortung vom Bundesamt für Verkehr an die Schienengüterverkehrsbranche über. Ziel ist es, das System in den nächsten Jahren zuzulassen, und ab 2028 auszurollen.

## Elektrische Lastwagen und Ladestationen für umweltfreundlichere Lastwagen

Pionierarbeit bei der Entwicklung von elektrisch angetriebenen Lastwagen leistet das Winterthurer Unternehmen Designwerk. Es produziert Fahrzeuge, für die es eine positive Umweltbilanz ausweist. **Niels Ross**, Junior Project Manager, zeigte die Entwicklung der leisen Lastwagen anhand eines Querschnitts durch die Produktpalette von Designwerk auf. Diese reicht heute vom Kehrriemwagen mit vielen Brems- und Anfahrvorgängen bis zum Langstreckenlastenzug, der pro Akkuladung bis zu 600 Kilometer bewältigen kann. Nicht grosse Stückzahlen sind der Ehrgeiz von Designwerk, sondern das stete Aufzeigen der neusten technischen Möglichkeiten auf diesem Gebiet, insbesondere bei Spezialanwendungen. Erfolgsfaktoren für den Durchbruch der in Winterthur entwickelten Batterielastwagen sind: Erstbestellungen durch die öffentliche Hand sowie durch pionierfreudige Privatunternehmen, Lademöglichkeiten an den richtigen Orten mit den richtigen Kapazitäten sowie finanzielle Anreize, welche die anfänglichen Fahrzeugmehrkosten zumindest teilweise kompensieren – dazu gehört im Moment noch die Befreiung dieser Fahrzeuge von der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe und im Kanton Zürich auch von der Verkehrsabgabe. Weil geeignete Lademöglichkeiten und die geeignete Verfügbarkeit von elektrischer Energie Schlüsselfaktoren für die Verbreitung solchen Fahrzeugen sind, engagiert sich Designwerk auch auf diesem Gebiet. Zum Beispiel durch die Entwicklung und Produktion von stationären Megawatt-Batterie-Ladesystemen, sogenannten Mega-Chargern. Diese ermöglichen es, die Batterien von Lastwagen in 45 Minuten aufzuladen. Diese Anlagen zeichnen sich nicht nur dadurch aus, dass sie Ladevorgänge ohne Netzanschluss gestatten, sondern auch, indem sie einen Verwendungszweck für ausgemusterte Lastwagenbatterien bieten.

## Kommunikation und Wettbewerb als Schlüsselfaktoren

Auf einem Podium spiegelten Persönlichkeiten aus Politik, Forschung, Beratung und Praxis die Ausführungen der drei Referenten. **Stefano Kunz**, Stadtrat und Bauvorstand von Schlieren, unterstrich die Bedeutung einer offenen und klaren Kommunikation bei Bauvorhaben mit grossen Auswirkungen – entsprechende positive Erfahrungen machte er beim Bau der Limmattalbahn. Das Koordinationsprojekt in Baden bezeichnete er als vielsprechenden Ansatz, wenn sich viele kleinere und mittlere Bauprojekte örtlich ballen. Für **Frank Furrer** vom Verband der verladenden Wirtschaft ist Wettbewerb ein entscheidender Faktor, der Innovation begünstigt. Entsprechend ist dieser für ihn bei der Eisenbahn als integriertem System die grössere Herausforderung als auf der Strasse, die ein individualisiertes System ist. Die Einführung der DAK sieht er nicht nur als Rationalisierungsschritt, sondern als Integration des Schienengüterverkehrs in die weltweite digitalisierte Logistik und als Voraussetzung für automatisiertes Fahren auf Schienen. Unterschiedliche Ansichten wurden auf dem Podium in Sachen Elektromobilität geäussert. ETH-Dozent **Peter de Haan** vom Beratungsunternehmen EBP geht davon aus, dass der Strassenverkehr ungeachtet der noch zu meisternden Herausforderungen insbesondere bei den Stromübertragungsnetzen mittelfristig vollumfänglich elektrifiziert wird. Unternehmen wie Designwerk leisteten hier den notwendigen Anschauungsunterricht. Für **Severin Baer**, Verwaltungsrats- und Geschäftsleitungsmitglied von Planzer und Vertreter des Nutzfahrzeugverbandes ASTAG, sollten sich die verschiedenen möglichen Technologien dort durchsetzen, wo sie besonders geeignet seien. Insofern, so Baer, seien technologieneutrale Förderungen durch die öffentliche Hand anzustreben – für ihn haben auch Wasserstoff und synthetische Treibstoffe Zukunft. Und nach seiner Einschätzung wird sich die DAK im Einzelwagenladungsverkehr nicht im politisch angestrebten Zeitrahmen durchsetzen, weil zu viele europäische Länder nicht mitziehen werden. Das müsse aber nicht das Ende des Einzelwagenladungsverkehrs bedeuten.

## Differenzierter Zugang zur Innovation und Zusammenarbeit als Voraussetzungen

**Markus Traber**, Chef des Amts für Mobilität, reflektierte zum Abschluss der Veranstaltung die Präsentationen und die Diskussion auf dem Podium. Er bewegte sich dabei auf jenem Pfad, den Moderatorin **Katharina Brandenberger** als zielführend bezeichnete, wenn es um die Auseinandersetzung mit Innovationen geht: in der Mitte zwischen den Polen der Fortschrittsbegeisterung und der Veränderungsskepsis. Um Fortschritte im Güterverkehr und in der Logistik zu erreichen, müssten alle Akteure am gleichen Strick ziehen: Verkehrsträger, Energieträger und Staatsebenen. Trabers Quintessenz des Abends mündete in die Schlussfolgerung «zäme gahts besser».

*Text: KGL; Bilder: Stadt Baden; BAV (SBB Cargo); Designwerk*

### 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](mailto:stefan.bitzi@vd.zh.ch) 043 258 87 95

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