

## Auszug aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich

vom 25. August 1999

**1415. Schriftliche Anfrage von Peter Mächler zum Güterumschlagsterminal in Zürich-Affoltern.** Am 2. Juni 1999 reichte Gemeinderat Peter Mächler (SVP) folgende Schriftliche Anfrage GR Nr. 99/229 ein:

Gemäss einer Interviewantwort der Departementsvorsteherin plant das Tiefbau- und Entsorgungsdepartement (TED) die Realisierung eines Güterumschlagsterminals in Zürich-Affoltern. In diesem Zusammenhang bitte ich den Stadtrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Welche Erfahrungen sind mit dem Güterumschlagsterminal in Oerlikon gemacht worden?
2. Aus welchen Gründen wurde Zürich-Affoltern als Standort für den neuen Terminal gewählt?
3. Durch den vermehrt aufkommenden Bahngüterverkehr ist die Schranke beim Bahnhof Zürich-Affoltern vermehrt geschlossen. Wie soll der Mehrverkehr in diesem staugeplagten Quartier bewältigt werden?
4. Wie sieht die Planung der City-Logistik aus?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Im angesprochenen Interview wird auf die absehbaren Veränderungen bei den Gütertransporten hingewiesen. Einerseits wächst die Güterverkehrsnachfrage und andererseits werden bald neue Mittel zur Transportabwicklung eingesetzt werden können. So beispielsweise in naher Zukunft sowohl 40-Tonnen-Lastwagen als auch für den Stadtverkehr ausgelegte, umweltschonende Nutzfahrzeuge, aber auch kompakte Umschlagstechnologien, der Einsatz von Transportbehältnissen für den kombinierten Verkehr oder Programme für die Lieferrouutenplanung. Damit verbunden sind Hoffnungen und Risiken. Pilotprojekte wie «Örlike Cargo» oder vorausschauende Verkehrsplanungen bringen Beteiligte und Interessierte ins notwendige Gespräch miteinander.

**Zu Frage 1:** Das erwähnte, zeitlich begrenzte Pilotprojekt wurde im Wesentlichen vom Bund im Rahmen von Energie 2000/DIANE6 (Energiesparender und Umweltschonender Güterverkehr) zusammen mit Privatunternehmen und der Stadt Zürich durchgeführt. Dieses Projekt mit Bezeichnung Örlike Cargo verwirklichte die Idee einer gebündelten Belieferung dank einem zusätzlichen Umschlag im Zeitraum vom 3. Oktober 1994 bis zum 31. Juli 1995. Es richtete sich an Lieferanten und deren Empfänger im Zentrum von Oerlikon, die regelmässig Waren aus dem Umland nach Oerlikon transportieren liessen. An der Hardturmstrasse wurde ein citynahes verkehrsgünstiges Quartierterminal als Warendrehscheibe eingerichtet. Die Güter wurden von den Lieferanten zu diesem Örlike-Cargo-Terminal gebracht. Von dort aus fand eine gemeinsame (gebündelte) Verteiltour durch den Örlike-Cargo-Transporteur statt. Eine Vielzahl von Fahrten wurden durch eine einzige Fahrt in dasselbe Zielgebiet ersetzt. Auf der Verteiltour wurden auch Entsorgungsgüter und Mehrweggebinde zurückgenommen.

Der Lieferant sollte profitieren, weil durch die Bedienung des Verteilzentrums Zeit, Weg und Kosten der Fahrten in das Zentrumsgelbiet entfielen und er flexibler disponieren konnte. Beim Empfänger sollte sich die Verkehrsentlastung im Nahbereich des Geschäfts positiv niederschlagen. Die für kleine Geschäfte teure Entsorgung konnte mit Örlike Cargo gleich mitgelöst werden. Mit den einzelnen Warenempfängerinnen wurde ein Vertrag abgeschlossen, worin sie sich verpflichteten, ihre Anlieferungen über die zentrale Plattform abzuwickeln. Vertragspartnerin und Projektleiterin war die Arbeitsgemeinschaft Örlike Cargo, die ihrerseits Dritte mit dem Betrieb der Plattform und den Verteiltouren beauftragte. Die Leistung der Arbeitsgemeinschaft Örlike Cargo bestand in der garantierten Auslieferung der Waren zum vereinbarten Zeitpunkt.

Der achtmonatige Pilotbetrieb mit Begleituntersuchung zeigte, dass die Belieferung von Detailhandel und Gewerbebetrieben eines Quartiers über ein gemeinsames Verteilzentrum technisch und betrieblich machbar ist. Während der Betriebsphase konnten keine weiteren Teilnehmerinnen mehr hinzugewonnen werden. Dieser Umstand führte letztlich dazu, dass der Betrieb eingestellt und das Pilotprojekt abgeschlossen wurde. Unter den damaligen Rahmenbedingungen war keine Entwicklung zu erkennen, die das Projekt in den Bereich eines wirtschaftlichen Betriebs gebracht hätte.

Die Fahrleistung des Anlieferverkehrs lässt sich mit einer Bündelung der Lieferfahrten reduzieren. Das hat bereits das Pilotprojekt mit seinem absolut gesehen kleinen Transportvolumen gezeigt. Eine Hochrechnung auf das gesamte Stadtgebiet von Zürich lässt ein Reduktionspotential von 10 Prozent der Fahrleistung des gesamten Lieferverkehrs erwarten, was immerhin ein bis zwei Millionen Fahrzeugkilometern pro Jahr entspricht.

Weiter hatte sich gezeigt, dass die Unternehmen in der Regel nur im Zusammenhang mit einer Kostenreduktion handlungswillig sind. Ein ideeller Imagegewinn allein – selbst bei gleichen Kosten – reicht als Anreiz für ein längerfristiges Engagement nicht aus. Massnahmen für Umweltschutz und Schadstoffreduktion haben am ehesten eine Chance, wenn damit gleichzeitig die individuellen Kosten reduziert werden können.

Für die Zielvorgabe «Bündelung im Feinverteilgebiet» muss ein Marktpotential erst noch aufgebaut und eine rationelle Umschlagtechnik entwickelt werden. Neben dem Transportgewerbe müssen von allem Anfang an auch die Lieferanten einbezogen werden, was aber auch schwieriger ist. Eine Konzentration allein auf die Tourenabwicklung und die Transportwege bringt wahrscheinlich zuwenig Synergie. Als Motivationsverstärker ist eine Koppelung mit anderen echten Produktinnovationen nötig.

**Zu Frage 2:** Der Standort Zürich-Affoltern ist im Kantonalen und heute auch im Regionalen Richtplan für Nutzungen zwecks Güterumschlag festgesetzt. Darin kommt der Wille zum Ausdruck, die

Fläche für eine frei zugängliche Umschlagsanlage zu sichern. Aufgrund der Verteilung der Güterverkehrsströme drängen sich in der Stadt Zürich zwei Standortgebiete für eine Güterumschlagsanlage auf: Im Westen und im Norden, je an der Stadtgrenze. Hier ermöglicht eine Umschlagsanlage einerseits bei den Verteiltouren auf Stadtgebiet eine höhere Auslastung. Andererseits bringt sie bei den Anlieferfahrten aus dem Umland erhebliche Einsparungen, nämlich im Bereich der stadtquerenden Fahrten. Dieses Einsparpotential bei den stadtquerenden Fahrten ist mit einer Anlage im Norden grösser als mit einer solchen im Westen. Abgesehen davon sind im Limmat-tal schon verschiedene Logistikzentren privater Unternehmen angesiedelt.

Der Standort ist am Rande der Stadt gelegen, in unmittelbarer Nähe eines Autobahnvollanschlusses (Nordring). Die randständige Lage bildet einen idealen Ausgangsort für Gütertransporte mit den zukünftigen hybriden und gasbetriebenen «Stadtlastern» in einer Nutzlastkategorie von weniger als 10 Tonnen. Zudem profitiert der Standort im Industriegebiet von entsprechenden nutzungsgerechten Flächenpreisen. Eine Kompaktumschlagsanlage könnte in Affoltern das Entwicklungsgebiet, das nach und nach Gestalt annehmen wird, in sinnvoller und nutzbringender Weise abschliessen.

**Zu Frage 3:** Das neue Fahrplanregime und damit die Häufigkeit der Schrankenbewegungen ist mit dem Fahrplan im Personenverkehr gegeben. Eine Kompaktumschlagsanlage wird von Zugskompositionen vom Typ eines Cargo-Sprinters (Zugskompositionen mit Triebköpfen vorne und hinten) oder neuartigen (automobilen) Tragwagen bedient werden. Die Streckenlänge zwischen der Einfahrt in die (westlich gelegene) Kompaktanlage und der Schranke in der Zehntenhausstrasse genügt für derartige Zugskompositionen. Schon heute verkehren auf dieser Strecke Güterzüge. Bahnseitig resultiert kein nennenswerter Mehrverkehr.

Der strassenseitige Mehrverkehr durch Güteranlieferungen in die Kompaktanlage darf nicht über die Schranke in der Zehntenhausstrasse geführt werden. Sämtliche Planungen weisen den Güterverkehr zur Kompaktanlage im Westen ab Kreuzung Wehntaler-/Mühlackerstrasse ins Terminal ein. Damit entfallen Staus auf Quartierstrassen oder gar Staatsstrassen. Die Zufahrtsstrecke ab der erwähnten Kreuzung befindet sich unmittelbar an der Autobahn, ist kürzer als 100 Meter und abseits der Siedlungen.

**Zu Frage 4:** Der Stadtrat hat die Probleme des städtischen Güterverkehrs in seinem Beschluss Nr. 1826 vom 12. Juli 1995 dargelegt und die Ziele bezeichnet. Es sind dies eine höhere Auslastung der Nutzfahrten in der Stadt, eine bessere Stellung der kombinierten Transportkette, ein vorbildlicher Einsatz des öffentlichen Fuhrparks, Verbesserungen im technischen Umweltschutz und eine Förderung der gewerblichen Transportangebote gegenüber nicht notwendigen Nutzfahrten im Eigentransport. Dabei anerkennt der Stadtrat, dass die Stadt selber kein Marktakteur ist. Er möchte in dieser Sache vor allem fördernd und nicht mit Verboten wirken. Die für die An- und Auslieferung auf Stadtgebiet unabdingbare Innovation seitens der Transportunternehmen gilt es zu würdigen.

Neben der vorausschauenden Flächensicherung für den Güterumschlag umfasst die Planung Sachdaten zum Güterverkehr. Bei den

Massnahmen, die auf bundesstaatlicher oder kantonaler Ebene beschlossen werden (z.B. Leistungsorientierte Schwerverkehrsabgabe, Terminalzugang, Fahrzeugnormen, Streckenbedienungskonzepte mit der Bahn), müssen auf städtischer und regionaler Ebene die Rahmenbedingungen angepasst werden. Denn die City-Logistik ist nicht ein isolierter Verkehrsbereich, sondern infrastrukturell und betrieblich in umfassende grenzüberschreitende Transportketten eingebunden.

Vor dem Stadtrate  
der Stadtschreiber  
**Martin Brunner**