



Strategie urbane Logistik und Gewerbeverkehr

Massnahmenband

Zürich, 31. März 2023

Impressum

Herausgeberin

Stadt Zürich, Tiefbau- und Entsorgungsdepartement, Tiefbauamt

Unter Beteiligung von

Tiefbauamt (TAZ, Projektleitung)

Dienstabteilung Verkehr (DAV)

Stadtpolizei (Stapo)

Entsorgung und Recycling Zürich (ERZ)

Stadtentwicklung (STEZ)

Amt für Städtebau (AfS)

Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ)

Umwelt- und Gesundheitsschutz (UGZ)

Elektrizitätswerk Stadt Zürich (ewz)

Amt für Mobilität, Kanton Zürich (AFM)

Verfasser

Metron Verkehrsplanung AG

Illustrationen

Metron Verkehrsplanung AG

Bezugsquellen

stadt-zuerich.ch/gueterverkehr

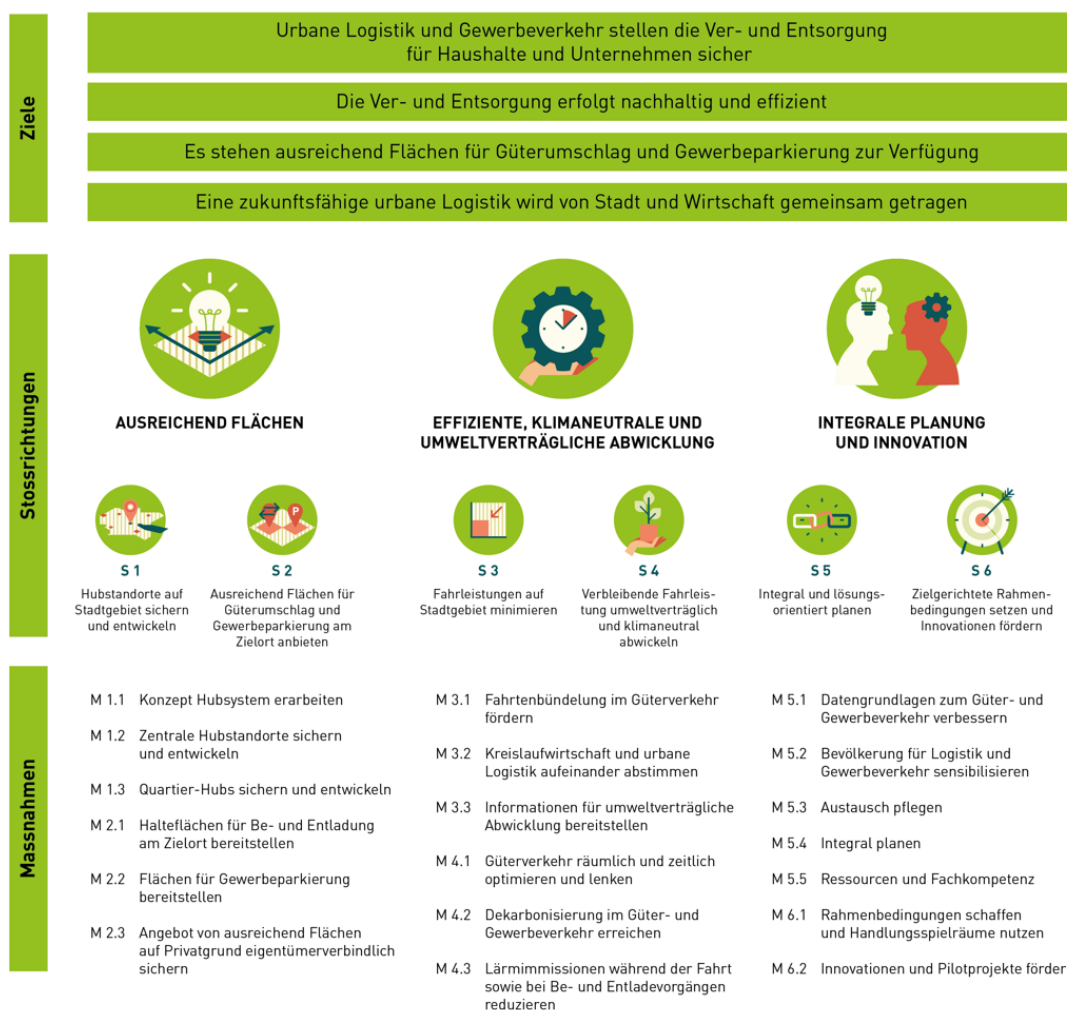
Die Aktualisierung des Massnahmenbandes erfolgt durch den Steuerungsausschuss Stadtverkehr 2025 bzw. dessen Nachfolgegremium

Inhalt

Impressum	2
1 Massnahmenübersicht	4
2 Ausreichend Flächen	8
3 Effiziente und umweltverträgliche Abwicklung	15
4 Integrale Planung und Innovation	22
5 Glossar	31

1 Massnahmenübersicht

Um die Stossrichtungen aus der Strategie urbane Logistik und Gewerbeverkehr umzusetzen, wurden Massnahmen abgeleitet. Jede Massnahme ist grundsätzlich einer Stossrichtung zugeordnet. Die Wirkung der Massnahmen ist in den meisten Fällen aber weitreichender. Entsprechend beeinflussen die Massnahmen teilweise mehrere Stossrichtungen.
























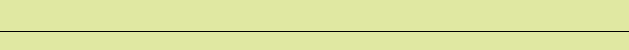

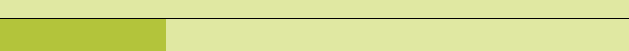



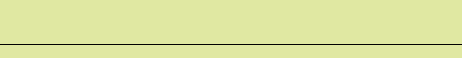


Gegenseitige Abhängigkeiten der Massnahmen




		M 1.1	M 1.2	M 1.3	M 2.1	M 2.2	M 2.3	M 3.1	M 3.2	M 3.3	M 4.1	M 4.2	M 4.3	M 5.1	M 5.2	M 5.3	M 5.4	M 5.5	M 6.1	M 6.2
S 1 Hubstandorte auf Stadtgebiet sichern und entwickeln																				
M 1.1	Konzept Hubsystem erarbeiten		X	X					X											
M 1.2	Zentrale Hubstandorte sichern und entwickeln	X		X					X											
M 1.3	Quartier-Hubs sichern und entwickeln	X	X					X	X											
S 2 Ausreichend Flächen für Güterumschlag und Gewerbeparkierung am Zielort anbieten																				
M 2.1	Halteflächen für Be- und Entladung am Zielort bereitstellen					X	X				X									
M 2.2	Flächen für Gewerbeparkierung bereitstellen				X		X				X									
M 2.3	Angebot von ausreichend Flächen auf Privatgrund eigentümergebunden sichern				X	X														
S 3 Fahrleistung auf Stadtgebiet minimieren																				
M 3.1	Fahrtenbündelung im Güterverkehr fördern	X							X	X									X	X
M 3.2	Kreislaufwirtschaft und urbane Logistik aufeinander abstimmen	X		X																
M 3.3	Informationen für umweltverträgliche Abwicklung bereitstellen	X			X	X		X	X		X									
S 4 Verbleibende Fahrleistung umweltverträglich und klimaneutral abwickeln																				
M 4.1	Güterverkehr räumlich und zeitlich optimieren und lenken									X		X							X	
M 4.2	Dekarbonisierung im Güter- und Gewerbeverkehr erreichen								X		X									
M 4.3	Lärmimmissionen während der Fahrt sowie bei Be- und Entladevorgängen reduzieren										X	X								
S 5 Integral und lösungsorientiert planen																				
M 5.1	Datengrundlagen zum Güter- und Gewerbeverkehr verbessern																X			
M 5.2	Bevölkerung für Logistik und Gewerbeverkehr sensibilisieren																X			
M 5.3	Austausch pflegen																X			
M 5.4	Integral planen													X	X	X		X		
M 5.5	Städtische Ressourcen und Fachkompetenz																X			
S 6 Zielgerichtete Rahmenbedingungen setzen und Innovationen fördern																				
M 6.1	Rahmenbedingungen schaffen und Handlungsspielräume nutzen																			X
M 6.2	Innovationen und Pilotprojekte fördern								X										X	

Der Umsetzungshorizont der Massnahmen bezieht sich auf das unmittelbare, konkrete Ziel der Massnahmen (z. B. die Erstellung eines Umsetzungskonzeptes). Je nach Massnahme kann es vorkommen, dass die Wirkung bzw. die entsprechende Zielerreichung einen längeren Zeitraum benötigt. Der Umsetzungshorizont bezieht sich nicht auf die Wirkung des langfristigen Zieles und gliedert sich wie folgt:

- Kurzfristig: Die Massnahme kann kurzfristig (2 bis 3 Jahre) umgesetzt werden
- Mittelfristig (bis 2030): Die Massnahme soll bis 2030 umgesetzt werden
- Langfristig (bis 2040): Die Massnahme soll bis 2040 umgesetzt werden
- Daueraufgabe: Die Massnahme ist als ständige Aufgabe zu verstehen

Umsetzungshorizonte

		2030	2040	Daueraufgabe
S 1 Hubstandorte auf Stadtgebiet sichern und entwickeln				
M 1.1	Konzept Hubsystem erarbeiten			
M 1.2	Zentrale Hubstandorte sichern und entwickeln			
M 1.3	Quartier-Hubs sichern und entwickeln			
S 2 Ausreichend Flächen für Güterumschlag und Gewerbeparkierung am Zielort anbieten				
M 2.1	Halteflächen für Be- und Entladung am Zielort bereitstellen			
M 2.2	Flächen für Gewerbeparkierung bereitstellen			
M 2.3	Angebot von ausreichend Flächen auf Privatgrund eigentümergebunden sichern			
S 3 Fahrleistung auf Stadtgebiet minimieren				
M 3.1	Fahrtenbündelung im Güterverkehr fördern			
M 3.2	Kreislaufwirtschaft und urbane Logistik aufeinander abstimmen			
M 3.3	Informationen für umweltverträgliche Abwicklung bereitstellen			
S 4 Verbleibende Fahrleistung umweltverträglich und klimaneutral abwickeln				
M 4.1	Güterverkehr räumlich und zeitlich optimieren und lenken			
M 4.2	Dekarbonisierung im Güter- und Gewerbeverkehr erreichen			
M 4.3	Lärmimmissionen während der Fahrt sowie bei Be- und Entladevorgängen reduzieren			
S 5 Integral und lösungsorientiert planen				
M 5.1	Datengrundlagen zum Güter- und Gewerbeverkehr verbessern			
M 5.2	Bevölkerung für Logistik und Gewerbeverkehr sensibilisieren			
M 5.3	Austausch pflegen			
M 5.4	Integral planen			
M 5.5	Städtische Ressourcen und Fachkompetenz			
S 6 Zielgerichtete Rahmenbedingungen setzen und Innovationen fördern				
M 6.1	Rahmenbedingungen schaffen und Handlungsspielräume nutzen			
M 6.2	Innovationen und Pilotprojekte fördern			

	Kurzfristig
	Mittelfristig (2030) resp. langfristig (2040)
	Daueraufgabe

2 Ausreichend Flächen

S 1 Hubstandorte auf Stadtgebiet sichern und entwickeln

M 1.1: Konzept Hubsystem erarbeiten

M 1.2: Zentrale Hubstandorte sichern und entwickeln

M 1.3: Quartier-Hubs sichern und entwickeln

S 2 Ausreichend Flächen für Güterumschlag und Gewerbeparkierung am Zielort anbieten

M 2.1: Halteflächen für Be- und Entladung am Zielort bereitstellen

M 2.2: Flächen für Gewerbeparkierung bereitstellen

M 2.3: Angebot von ausreichend Flächen auf Privatgrund eigentümergebunden sichern

M 1.1: Konzept Hubsystem erarbeiten

Massnahme	
Stossrichtung	S 1: Hubstandorte auf Stadtgebiet sichern und entwickeln
Ziel	<p>Es besteht ein umsetzbares Konzept für ein Hubsystem für Zürich. Damit soll erreicht werden, dass die Ver- und Entsorgung auch bei zunehmenden Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzahlen sichergestellt sowie möglichst effizient und gebündelt erfolgt: per Bahn (oder unterirdischem Gütertransport) zu den zentralen City-Hubs, von dort mit umweltverträglichen und der lokalen Situation angepassten Fahrzeugen entweder zu den Micro-Hubs in den Quartieren oder direkt zum Zielort.</p>
Erläuterungen	<p>Das Konzept Hubsystem liefert die theoretische Vorarbeit für die Umsetzung des Hubsystems und klärt wichtige Aspekte wie z.B.:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Rahmenbedingungen</u>: Zusammenhänge und Anforderungen bzgl. Organisation der Bau-, Massengut-, Konsumgut- und der Ver- und Entsorgungslogistik; strategische Ziele City-Logistik; gesetzliche Rahmenbedingungen und übergeordnete Ziele, wie z.B. die im Richtplan bereits festgelegten Standorte, gesetzliche Grundlagen und in Abstimmung mit dem Vorgehen auf Bundesebene die notwendige Anzahl von Standorten für den unterirdischen Gütertransport. • <u>Funktion, Flächenbedarf und Ausgestaltung</u> der unterschiedlichen Hubtypen und ihre Vernetzung (Logistikkonzeption): zentrale Hubs (City-Hubs), ergänzende Micro-Hubs unterschiedlicher Grösse im Quartier sowie ggf. weitere Elemente wie z.B. Paketstationen. Evaluation der Logistikflächen. • Das <u>Betriebskonzept</u> definiert Fragen des Betriebs und die Aufgabenteilung von Stadt und Privaten: Anforderungen bzgl. Wirtschaftlichkeit, Erschliessung, Zuständigkeiten, Sicherstellung des diskriminierungsfreien Zugangs zu den Logistikeinrichtungen und -dienstleistungen. Wichtige Aspekte: <ul style="list-style-type: none"> → Förderung der Wirtschaftlichkeit der Hubs durch vertikale Verwebung und Nutzungsmischung, wo möglich und sinnvoll. → Wo nötig Entwicklung einer städtischen Bodenpolitik zur Bereitstellung/ Vermietung für Private durch die Stadt. → Klärung der konzessionierten letzten Meile: Ist das Hubsystem Angebot auf freiwilliger Basis oder ist es in gewissen Gebieten zwingend zu nutzen.
Umsetzung	
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> • Konzept urbane Logistik (2023)
Federführung	TAZ
Wichtigste Beteiligte	<ul style="list-style-type: none"> • Betroffene Ämter der Stadtverwaltung Zürich (AfS, STEZ, DAV, LVZ und weitere) • Kanton Zürich
Umsetzungshorizont	<input checked="" type="checkbox"/> Kurzfristig <input type="checkbox"/> Mittelfristig (<i>bis 2030</i>) <input type="checkbox"/> Langfristig (<i>bis 2040</i>) <input type="checkbox"/> Daueraufgabe
Koordination (mit anderen Massnahmen)	M 1.2, M 1.3, M 3.2, Strategie Kreislaufwirtschaft (UGZ)

M 1.2: Zentrale Hubstandorte sichern und entwickeln

Massnahme	
Stossrichtung	S 1: Hubstandorte auf Stadtgebiet sichern und entwickeln
Ziel	Die Lage der zentralen Hubstandorte ist bestimmt, die einzelnen Standorte sind zukünftigen logistischen Nutzungen zugewiesen und das Vorgehen zur grundeigentümerverbindlichen Sicherung ist definiert. Damit wird die Voraussetzung für eine gesicherte, effiziente und nachhaltige Ver- und Entsorgung der Stadt geschaffen.
Erläuterungen	Die zentralen Hubstandorte (logistische Eintrittstore in die Stadt) sind die wichtigsten Elemente des Hubsystems. Die Standorte für solche Hubs beschränken sich auf wenige mögliche Flächen und sind daher weitgehend bekannt. Diese Flächen sind so schnell wie möglich eigentümerverbindlich zu sichern. Die Massnahme konkretisiert die Umsetzung der Massnahme M 1.1 bezüglich der zentralen Hubstandorte. Mit dem Konzept urbane Logistik werden die notwendigen Schritte definiert: <ul style="list-style-type: none"> • Zentrale Hubstandorte und deren Nutzung bestimmen. Bei der Standortwahl der zentralen Hubs ist auf eine möglichst gute Erschliessung mit dem Schienenverkehr zu achten. • Priorisierung der Standorte. • Konkretisierung der Umsetzungsschritte zur grundeigentümerverbindlichen Sicherung der Standorte.
Umsetzung	
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> • Konzept urbane Logistik (2023)
Federführung	TAZ
Wichtigste Beteiligte	<ul style="list-style-type: none"> • Betroffene Ämter der Stadtverwaltung Zürich (AfS, STEZ, DAV, LVZ und weitere) • Private Akteure im Bereich Güter- und Gewerbeverkehr • Kanton Zürich • Gemeinden im Umland
Umsetzungshorizont	<input type="checkbox"/> Kurzfristig <input type="checkbox"/> Mittelfristig (<i>bis 2030</i>) <input checked="" type="checkbox"/> Langfristig (<i>bis 2040</i>) <input type="checkbox"/> Daueraufgabe
Koordination (mit anderen Massnahmen)	M 1.1, M 1.3, M 3.2

M 1.3: Quartier-Hubs sichern und entwickeln

Massnahme	
Stossrichtung	S 1: Hubstandorte auf Stadtgebiet sichern und entwickeln
Ziel	<p>Geeignete Standorte für Micro-Hubs und deren Nutzung sind geklärt und das Vorgehen zur Förderung oder zum Anstoss zur Entwicklung von Quartier-Hubs durch Private ist definiert.</p> <p>Damit wird die Voraussetzung für eine effiziente und nachhaltige Ver- und Entsorgung im Sinne der Stadt der kurzen Wege geschaffen und die Quartierzentren gestärkt.</p>
Erläuterungen	<p>Quartier-Hubs leisten einen Beitrag zur Feinverteilung bzw. Bündelung bei der Ver- und Entsorgung auf Stufe Quartier oder Siedlung. Sie können einerseits in das System der zentralen City-Hubs eingebunden sein oder andererseits als zentrale Umschlagfläche innerhalb eines Quartiers funktionieren.</p> <p>Die Massnahme konkretisiert die Umsetzung der Massnahme M 1.1 bezüglich der Quartier-Hubs. Mögliches Vorgehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nutzungs-, Anforderungsprofile und Logistikkonzept erarbeiten, z.B.: Micro-Depots, Paketstationen, Micro-Logistikflächen für Entsorgungslogistik, Sharing-Angebote, Wiederverwendung. Dabei sind die Lärmschutzvorgaben gemäss USG und LSV zu beachten. • Mechanismus der Flächenfindung definieren. • Mechanismus Sicherungslogik: Vorgehen zur Förderung oder zum Anstoss der Entwicklung von Quartier-Hubs durch Private definieren. Standorte ggf. auch grundeigentümergebunden sichern. <p>Beispiele für Fördermassnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Baugesuche für zentrale Lagen im Quartier auf Potenzial für Integration eines Micro-Hubs prüfen und Eigentümer entsprechend beraten. • Städtische Liegenschaftsverwaltung prüft im eigenen Bestand, ob Standorte für Hubs vorhanden sind. • Flächen für Hubs/Paketstationen bei Haltestellen systematisch prüfen (VBZ). • Zur Förderung der dezentralen Hubs kann die konzessionierte letzte Meile eine sinnvolle Ergänzung sein (siehe Massnahme M 3.1).
Umsetzung	
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> • Konzept urbane Logistik (2023)
Federführung	TAZ
Wichtigste Beteiligte	<ul style="list-style-type: none"> • Betroffene Ämter der Stadtverwaltung Zürich (AfS, STEZ, DAV, LVZ und weitere) • Private Akteure im Bereich Güter- und Gewerbeverkehr
Umsetzungshorizont	<input type="checkbox"/> Kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/> Mittelfristig (<i>bis 2030</i>) <input type="checkbox"/> Langfristig (<i>bis 2040</i>) <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe
Koordination (mit anderen Massnahmen)	M 1.1, M 1.2, M 3.1, M 3.2

M 2.1: Halteflächen für Be- und Entladung am Zielort bereitstellen

Massnahme	
Stossrichtung	S 2: Ausreichend Flächen für Güterumschlag und Gewerbeparkierung am Zielort anbieten
Ziel	Am Zielort steht eine ausreichende Anzahl von Halteflächen zur Verfügung. Deren Nutzung ist durch das Setzen von geeigneten Rahmenbedingungen optimiert. Damit soll eine höhere Verfügbarkeit und effiziente Abwicklung des Güterumschlags am Zielort erreicht werden.
Erläuterungen	Güterumschlagflächen sind für das Funktionieren der Stadt von hoher Bedeutung. Je nach Nutzung fallen die Bedürfnisse und Anforderungen unterschiedlich aus (Anlieferung Detailhandel, Kurier-/Express-/Paketdienste [KEP], privater Güterumschlag etc.). Die Verfügbarkeit solcher Flächen ist zu verbessern, die vorhandenen Flächen sind besser zu nutzen und besser in den Stadtraum zu integrieren. Wichtige Aspekte: <ul style="list-style-type: none"> • Flächenverfügbarkeit durch Umwidmung und Mehrfachnutzung erhöhen. • Flächen durch Mehrfachnutzung, zeitliche und räumliche Lenkung besser ausnützen. • Prüfung des stärkeren Einbezugs privater Flächen.
Umsetzung	
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> • Konzept Anlieferung und Gewerbeparkierung (2023)
Federführung	DAV
Wichtigste Beteiligte	<ul style="list-style-type: none"> • TAZ • Stapo
Umsetzungshorizont	<input type="checkbox"/> Kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/> Mittelfristig (<i>bis 2030</i>) <input type="checkbox"/> Langfristig (<i>bis 2040</i>) <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe
Koordination (mit anderen Massnahmen)	M 2.2, M 2.3, M 4.1

M 2.2: Flächen für Gewerbeparkierung bereitstellen

Massnahme	
Stossrichtung	S 2: Ausreichend Flächen für Güterumschlag und Gewerbeparkierung am Zielort anbieten
Ziel	Am Zielort stehen ausreichend Flächen für Gewerbeparkierung bereit. Damit soll die Verfügbarkeit von Flächen für die Gewerbeparkierung trotz zusätzlicher Anforderungen an den Stadtraum erhalten bleiben, insbesondere in Gebieten, wo die öffentlichen Parkplätze reduziert werden.
Erläuterungen	<p>Heute parkiert der Gewerbeverkehr (insbesondere Handwerker*innen) am Einsatzort das Fahrzeug oft nicht auf Privatgrund, sondern in der Blauen Zone oder auf weissen Parkplätzen. Die Verfügbarkeit solcher Parkplätze ist oftmals eine Herausforderung für das Gewerbe, zumal die Fluktuation der Privatfahrzeuge in den Blauen Zonen gering ist. Mit dem Abbau von öffentlichen Parkplätzen (z.B. Blaue Zone zugunsten von Velovorzugsrouten) muss sichergestellt werden, dass Flächen für die Gewerbeparkierung nahe am Zielort vorhanden bleiben. Zu berücksichtigende Aspekte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ausgehend von Standards zum Bedarf/Nutzungsdruck können stadtweit die rechtlichen Nutzungsvoraussetzungen geschaffen und die notwendigen Flächen gekennzeichnet und bewirtschaftet werden.
Umsetzung	
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> • Konzept Anlieferung und Gewerbeparkierung (2023)
Federführung	DAV
Wichtigste Beteiligte	<ul style="list-style-type: none"> • TAZ • Stapo
Umsetzungshorizont	<input type="checkbox"/> Kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/> Mittelfristig (<i>bis 2030</i>) <input type="checkbox"/> Langfristig (<i>bis 2040</i>) <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe
Koordination (mit anderen Massnahmen)	M 2.1, M 2.3, M 4.1

M 2.3: Angebot von ausreichend Flächen auf Privatgrund eigentümergebunden sichern

Massnahme	
Stossrichtung	S 2: Ausreichend Flächen für Güterumschlag und Gewerbeparkierung am Zielort anbieten
Ziel	Die nutzungsplanerischen Möglichkeiten für eine Bereitstellungspflicht entsprechender Flächen auf Privatgrund sind zu überprüfen. Deren Einhaltung wird im Rahmen von Baubewilligungsverfahren überprüft. Damit soll die Verfügbarkeit von Flächen auf Privatgrund für Anlieferung, Entsorgung sowie Parkierung für das Gewerbe erhöht und der öffentliche Raum entlastet werden.
Erläuterungen	Im Rahmen der Prüfung von Baugesuchen sollen Anlieferung sowie Gewerbeparkierung spezifisch berücksichtigt werden. Dazu ist zu prüfen, welche Schritte dazu notwendig sind. Zu prüfende Aspekte: <ul style="list-style-type: none"> • Unter «Weitere Angaben» im Baugesuchsformular A könnte eine Frage zum Thema Anlieferung bzw. Gewerbeparkierung aufgenommen werden. • Zu den Plandarstellungen existieren bereits heute die Punkte «Original-Katasterplan, Autoabstellplätze mit Zufahrten» bzw. «Umgebung, Autoabstellplätze mit Beschriftung, Anlieferung». Es ist zu prüfen, wie diese im Baubewilligungsverfahren hinsichtlich Anlieferung und Gewerbeparkierung sowie Facility-Management umgesetzt werden bzw. wie ein verbindlicher Einbezug des Leitfadens zur Güterverkehrserschliessung erfolgen kann. • Weiterhin könnte im Zusatzformular 1, wo heute unter anderem ein Lageplan mit allen Parkplätzen gefordert ist, konkretisiert werden, dass Anlieferung und Gewerbeparkierung auszuweisen sind.
Umsetzung	
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> • Konzept Anlieferung und Gewerbeparkierung (2023)
Federführung	TAZ
Wichtigste Beteiligte	<ul style="list-style-type: none"> • AfS • AfB
Umsetzungshorizont	<input checked="" type="checkbox"/> Kurzfristig <input type="checkbox"/> Mittelfristig (bis 2030) <input type="checkbox"/> Langfristig (bis 2040) <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe
Koordination (mit anderen Massnahmen)	M 2.1, M 2.2

3 Effiziente und umweltverträgliche Abwicklung

S 3 Fahrleistung auf Stadtgebiet minimieren

M 3.1: Fahrtenbündelung im Güterverkehr fördern

M 3.2: Kreislaufwirtschaft und urbane Logistik aufeinander abstimmen

M 3.3: Informationen für umweltverträgliche Abwicklung bereitstellen

S 4 Verbleibende Fahrleistung umweltverträglich und klimaneutral abwickeln

M 4.1: Güterverkehr räumlich und zeitlich optimieren und lenken

M 4.2: Dekarbonisierung im Güter- und Gewerbeverkehr erreichen

M 4.3: Lärmimmissionen während der Fahrt sowie bei Be- und Entladevorgängen reduzieren

M 3.1: Fahrtenbündelung im Güterverkehr fördern

Massnahme	
Stossrichtung	S 3: Fahrleistungen auf Stadtgebiet minimieren
Ziel	<p>Mögliche Strategien und Massnahmen zur Förderung der Fahrtenbündelung sind definiert.</p> <p>Die Minimierung der Fahrleistung auf Stadtgebiet führt zu weniger negativen Auswirkungen des Güterverkehrs.</p>
Erläuterungen	<p>Die negativen Auswirkungen des Güterverkehrs wie Lärm- und Schadstoffemissionen und die Verkehrssicherheit sind weitgehend von den gefahrenen Kilometern abhängig. Es ist daher zweckmässig, die zu transportierenden Güter stark zu bündeln. Eine wichtige Voraussetzung dafür sind ausreichend Flächen für Güterumschlag bei den Hubstandorten (→ M 1.1). Darüber hinaus ist zu klären, wie die Bündelung von Fahrten verstärkt werden kann, ohne deren Wirtschaftlichkeit zu gefährden. Mögliche Ansatzpunkte, die stufenweise den Druck zur Bündelung erhöhen könnten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Überbetriebliche Kooperation unter Marktteilnehmenden fördern: Die Stadt achtet in der rechtlichen Umsetzung der Nutzungsbedingungen von Logistikflächen oder -routen darauf, dass der diskriminierungsfreie Zugang gewährleistet ist. • Aufgabenteilung zwischen Stadt und Privaten überdenken, bestehende Strukturen der Privatwirtschaft einbeziehen. • Einbringen in die Diskussion um nationale Rahmenbedingungen und Lobbying auf nationaler Ebene – auch zusammen mit anderen Städten. • Die Stadt entwickelt und realisiert Pfortneranlagen mit einem entsprechenden Lizenzsystem zur Steuerung des Lieferverkehrs. • Gebietskonzessionen letzte Meile prüfen.
Umsetzung	
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> • Konzept Netto-Null im Güter- und Gewerbeverkehr
Federführung	TAZ
Wichtigste Beteiligte	<ul style="list-style-type: none"> • Betroffene Ämter der Stadtverwaltung Zürich • Private Akteure im Bereich Güter- und Gewerbeverkehr • Kanton Zürich • Nachbargemeinden
Umsetzungshorizont	<input type="checkbox"/> Kurzfristig <input type="checkbox"/> Mittelfristig (<i>bis 2030</i>) <input checked="" type="checkbox"/> Langfristig (<i>bis 2040</i>) <input type="checkbox"/> Daueraufgabe
Koordination (mit anderen Massnahmen)	M 1.1, M 3.2, M 3.3, M 6.1, M 6.2

M 3.2: Kreislaufwirtschaft und urbane Logistik aufeinander abstimmen

Massnahme	
Stossrichtung	S 3: Fahrleistungen auf Stadtgebiet minimieren
Ziel	Die Strategie Kreislaufwirtschaft ist hinsichtlich der Schnittstellen zur Logistik abgestimmt. Die Logistik ist als wichtiger Bestandteil in die Kreislaufwirtschaft eingebettet.
Erläuterungen	Die Kreislaufwirtschaft berührt das Thema Güterverkehr in verschiedener Hinsicht: Durch die Stärkung von lokalen Produkten und Kreisläufen sowie eine optimierte Logistik können die Transportvolumina und -kilometer reduziert werden. Das Hubsystem bietet zudem mögliche Synergien mit der Förderung von Angeboten zum Teilen, Reparieren, Wiederverwenden und Wiederaufbereiten von Produkten. Die Strategie Kreislaufwirtschaft für die Stadt Zürich steht unter Federführung des UGZ. Es gilt, eine gute Koordination der Strategie Kreislaufwirtschaft mit den Konzepten der Strategie urbane Logistik und Gewerbeverkehr zu etablieren.
Umsetzung	
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> • Koordination Konzept urbane Logistik mit Strategie Kreislaufwirtschaft • Koordination Konzept Netto-Null im Güter- und Gewerbeverkehr mit Strategie Kreislaufwirtschaft
Federführung	TAZ
Wichtigste Beteiligte	<ul style="list-style-type: none"> • UGZ
Umsetzungshorizont	<input type="checkbox"/> Kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/> Mittelfristig (<i>bis 2030</i>) <input type="checkbox"/> Langfristig (<i>bis 2040</i>) <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe
Koordination (mit anderen Massnahmen)	M 1.1, M 1.3, Strategie Kreislaufwirtschaft (UGZ)

M 3.3: Informationen für umweltverträgliche Abwicklung bereitstellen

Massnahme	
Stossrichtung	S 3: Fahrleistungen auf Stadtgebiet minimieren
Ziel	Es besteht eine Informationsplattform, die der Logistik und dem Gewerbe als Instrument zur Verfügung steht, um ihre Effizienz zu erhöhen, und ihnen hilft, die Fahrleistung zu reduzieren sowie zeitlich besser zu verteilen.
Erläuterungen	<p>Die Digitalisierung bietet die Möglichkeit, den Güter- und Gewerbeverkehr umweltverträglicher abzuwickeln. Durch die Bereitstellung von Informationen zu Güterumschlagflächen, Routen, Zufahrtsbeschränkungen etc. wird die Anlieferung planbarer und kann besser koordiniert werden. Voraussetzung dazu ist eine digitale Plattform, die die Informationen dazu bereitstellt.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Informationssystem (Website, App, Schnittstelle zur Anbindung von Logistik-Dispositionssystemen) zu Umschlagflächen und Gewerbeparkierung sowie zu Kooperationsmöglichkeiten unter Logistikunternehmen zur Bündelung von Gütern bereitstellen (Massnahme M 3.3), vorzugsweise in Kooperation mit weiteren Städten. • Als Ausbauschritt kann die Reservationsmöglichkeit in das Informationssystem eingebaut werden und sinnvollerweise mit der Sensorik zur Erfassung der Flächenbelegung verknüpft werden.
Umsetzung	
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> • Konzept Anlieferung und Gewerbeparkierung (2023) • Smart-City-Digitalisierungsprojekt für den Güter- und Gewerbeverkehr
Federführung	TAZ
Wichtigste Beteiligte	<ul style="list-style-type: none"> • OIZ, Smart City • Private Akteure im Bereich Güter- und Gewerbeverkehr
Umsetzungshorizont	<input type="checkbox"/> Kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/> Mittelfristig (<i>bis 2030</i>) <input type="checkbox"/> Langfristig (<i>bis 2040</i>) <input type="checkbox"/> Daueraufgabe
Koordination (mit anderen Massnahmen)	M 1.1, M 2.1, M 2.2, M 3.1, M 3.2, M 4.1

M 4.1: Güterverkehr räumlich und zeitlich optimieren und lenken

Massnahme	
Stossrichtung	S 4: Verbleibende Fahrleistung umweltverträglich und klimaneutral abwickeln
Ziel	Mögliche Massnahmen zur räumlichen und zeitlichen Optimierung und Lenkung im Güter- und Gewerbeverkehr sind definiert. Damit sollen durch Anreize und Gebote raumzeitliche Spitzen bei der urbanen Logistik entlastet sowie Konflikte vermieden werden.
Erläuterungen	<p>Die umweltverträgliche Abwicklung des Güterverkehrs sowie die effiziente Nutzung der knappen Flächen in der Stadt kann verbessert werden, wenn der Güterverkehr je nach Situation räumlich und zeitlich gelenkt oder priorisiert wird. Es ist zu vertiefen, ob und wie eine Lenkung zweckmässig ist. Zu prüfende Aspekte sind z.B.:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zusammenhängend mit M 3.3 kann ein Bewirtschaftungssystem etabliert werden, um die Anlieferung zu lenken und zeitlich besser zu koordinieren. • Die Stadt entwickelt ein Routennetz, um Lastwagen (28 t) auf vorbestimmten Routen zu bevorzugen und zuverlässig zu führen. • Je nach Sensibilität und Nutzungsdruck sind für Stadtgebiete Zufahrtsbeschränkungen (zeitliche Einschränkungen und/oder Fahrzeugtypen) zu prüfen. • Entsorgung aus politischer und rechtlicher Sicht unter besonderer Berücksichtigung der Lärmschutzvorgaben gemäss USG, LSV und APV.
Umsetzung	
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> • Konzept Anlieferung und Gewerbeparkierung (2023) • Konzept Netto-Null im Güter- und Gewerbeverkehr
Federführung	TAZ
Wichtigste Beteiligte	<ul style="list-style-type: none"> • DAV • Stapo • UGZ
Umsetzungshorizont	<input type="checkbox"/> Kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/> Mittelfristig (<i>bis 2030</i>) <input type="checkbox"/> Langfristig (<i>bis 2040</i>) <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe
Koordination (mit anderen Massnahmen)	M 3.3, M 4.3, M 6.1

M 4.2: Dekarbonisierung im Güter- und Gewerbeverkehr erreichen

Massnahme	
Stossrichtung	S 4: Verbleibende Fahrleistung umweltverträglich und klimaneutral abwickeln
Ziel	<p>Mögliche Strategien und Massnahmen zur Förderung der Dekarbonisierung im Güter- und Gewerbeverkehr sind definiert.</p> <p>Die Dekarbonisierung führt zu weniger negativen Auswirkungen des Güterverkehrs und trägt zum Ziel netto null Treibhausgase bis ins Jahr 2040 (Stadtverwaltung bis 2035) bei.</p>
Erläuterungen	<p>Die Dekarbonisierung des Verkehrs schreitet voran, wenn auch langsam. Insbesondere in der City-Logistik und dem Gewerbeverkehr besteht mit den eher kurzen Fahrten das Potenzial, schneller auf umweltverträgliche Antriebssysteme umzusteigen.</p> <p>Es gilt zu klären und zu vertiefen, ob und wie diese Entwicklung von der Stadt forciert werden kann. Mögliche Inhalte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Stadt entwickelt ein Fördersystem für umweltverträgliche Antriebssysteme für Last- und Lieferwagen unter Berücksichtigung der gesamten (d. h. direkten und indirekten) Umweltauswirkungen (z. B. Elektro- und Wasserstoffantrieb beim Einsatz erneuerbarer Energien). • Prüfen, ob ein Routennetz von grünen Logistiktrassen für besonders emissionsarme Motorfahrzeuge ab innerstädtischen Umschlagpunkten zweckmässig und möglich wäre. • Prüfen, ob Zugangsbeschränkungen für nicht emissionsarme Fahrzeuge (Umweltzone) zweckmässig wären. • Es soll ein Fokus auf Lastenfahrräder und elektrische Kleinfahrzeuge sowie auf Sharing von Fahrzeugen gelegt werden.
Umsetzung	
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> • Konzept Netto-Null im Güter- und Gewerbeverkehr • Abstimmung mit den Massnahmen aus dem geplanten Gesamtkonzept Elektromobilität • AG Elektromobilität
Federführung	TAZ
Wichtigste Beteiligte	<ul style="list-style-type: none"> • UGZ • Hinsichtlich Trassenentwicklung: VBZ, Blaulichtorganisationen
Umsetzungshorizont	<input type="checkbox"/> Kurzfristig <input type="checkbox"/> Mittelfristig (<i>bis 2030</i>) <input checked="" type="checkbox"/> Langfristig (<i>bis 2040</i>) <input type="checkbox"/> Daueraufgabe
Koordination (mit anderen Massnahmen)	M 3.2, M 4.1

M 4.3: Lärmimmissionen während der Fahrt sowie bei Be- und Entladevorgängen reduzieren

Massnahme	
Stossrichtung	S 4: Verbleibende Fahrleistung umweltverträglich und klimaneutral abwickeln
Ziel	Reduktion der Lärmimmissionen im Güter- und Gewerbeverkehr durch Anreize und Restriktionen steuern. Damit soll eine möglichst nachhaltige und effiziente Ver- und Entsorgung erreicht sowie Konflikte vermieden werden.
Erläuterungen	Der Güterverkehr verursacht Lärmimmissionen, sei es während der Fahrt (insbesondere von grossen Fahrzeugen), sei es bei Be- und Entladevorgängen in sensiblen Gebieten. Es soll deshalb geprüft werden, mit welchen technischen, organisatorischen oder regulatorischen Massnahmen die Konflikte, die durch die Lärmimmissionen entstehen, möglichst reduziert werden können. Mögliche zu prüfende Aspekte: <ul style="list-style-type: none"> • Förderung lärmarmen Fahrzeuge (Massnahme M 4.1 und M 4.2) • Zeitliche Beschränkungen für sensible Gebiete • Be- und Entladevorgänge innerhalb von Gebäuden
Umsetzung	
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> • Umsetzungsmöglichkeiten prüfen
Federführung	TAZ
Wichtigste Beteiligte	<ul style="list-style-type: none"> • UGZ
Umsetzungshorizont	<input type="checkbox"/> Kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/> Mittelfristig (<i>bis 2030</i>) <input type="checkbox"/> Langfristig (<i>bis 2040</i>) <input type="checkbox"/> Daueraufgabe
Koordination (mit anderen Massnahmen)	M 4.1, M 4.2

4 Integraler Planung und Innovation

S 5 Integral und lösungsorientiert planen

M 5.1: Datengrundlagen zum Güter- und Gewerbeverkehr verbessern

M 5.2: Bevölkerung für Logistik und Gewerbeverkehr sensibilisieren

M 5.3: Austausch pflegen

M 5.4: Integral planen

M 5.5: Städtische Ressourcen und Fachkompetenz

S 6 Zielgerichtete Rahmenbedingungen setzen und Innovationen fördern

M 6.1: Rahmenbedingungen schaffen und Handlungsspielräume nutzen

M 6.2: Innovationen und Pilotprojekte fördern

M 5.1: Datengrundlagen zum Güter- und Gewerbeverkehr verbessern

Massnahme	
Stossrichtung	S 5: Integral und lösungsorientiert planen
Ziel	<p>Departementsübergreifend existieren Daten, welche zur Entwicklung von Lösungsansätzen und dem Monitoring dienen. Die Daten liegen in ausreichender Qualität und Quantität vor und werden regelmässig oder nach Bedarf aktualisiert.</p> <p>Damit kann die Entwicklung des Güterverkehrs besser nachvollzogen und die Erarbeitung von Massnahmen besser abgestützt werden.</p>
Erläuterungen	<p>Um Schwachstellen zu ermitteln, aber auch um Entwicklungen nachvollziehen und Trends erkennen zu können, sind entsprechende Datengrundlagen zu schaffen. Dafür ist zu ermitteln, welche Daten in welcher Qualität und Quantität heute bereits vorliegen und welche Daten zusätzlich wichtig sind. Dies unter Berücksichtigung von Langzeiterhebungen und punktuellen Informationsgewinnen. Die Abklärungen müssen departementsübergreifend und im Austausch mit Kanton, Bund und Privaten (v. a. Logistikunternehmen, Hochschulen) stattfinden. Die Abstimmung soll auch der Verbesserung der Datenverfügbarkeit dienen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zu erhebende Daten sind u. a.: Anteil Güter-/Gewerbeverkehr am Gesamtverkehr mit besseren Zählstellen (v. a. Unterscheidung der Fahrzeugkategorien, dient u. a. der Verbesserung des Güterverkehrsmodells), gefahrene Kilometer, Angaben zum Antrieb der Fahrzeuge, Transportvolumen inkl. Klassierung der Güter, Beladungsfaktor, Startort der letzten Meile, Parkverbotsfelder und Lieferzonen etc. • Wichtige Instrumente sind: Güterverkehrsmodell, Verkehrszählstellen, Daten von Privaten
Umsetzung	
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> • Erarbeitung Wirkungsmodell inkl. notwendiger Indikatoren (Abstimmung mit Controlling und Monitoring der Fachstrategie Mobilität)
Federführung	<p>DAV:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zähldaten (differenziert nach Fahrzeugkategorien) - Parkverbotsfelder / Belegungsdauer bzw. Verfügbarkeit - etc. <p>TAZ:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Gefahrene Kilometer - Güterkategorien und Transportvolumen - Fahrzeugkategorien inkl. Antrieb - Auslastung der Fahrzeuge - etc.
Wichtigste Beteiligte	<ul style="list-style-type: none"> • Städtische Netzwerke Verkehrsdaten/-modellierung (TAZ, DAV, UGZ, VBZ) • Private Akteure im Bereich Güter- und Gewerbeverkehr • Kantonale Fachstelle Güterverkehr • Wissenschaft • Bund

Umsetzungshorizont	<input type="checkbox"/> Kurzfristig <input type="checkbox"/> Mittelfristig (<i>bis 2030</i>) <input type="checkbox"/> Langfristig (<i>bis 2040</i>) <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe
Koordination (mit anderen Massnahmen)	M 5.4

M 5.2: Bevölkerung für Logistik und Gewerbeverkehr sensibilisieren

Massnahme	
Stossrichtung	S 5: Integral und lösungsorientiert planen
Ziel	<p>Die Bedeutung des Güterverkehrs wird der Bevölkerung im Rahmen von Projekten kommuniziert und die Notwendigkeit und Wirkung von Massnahmen verständlich erklärt.</p> <p>Damit sollen der Güterverkehr und die Logistik als wichtige Bestandteile des täglichen Lebens wahrgenommen werden.</p>
Erläuterungen	<p>Der immensen Bedeutung des Güter- und Gewerbeverkehrs für das Funktionieren der Stadt wird meist wenig Beachtung geschenkt. Güterverkehr und Logistik bleiben im besten Fall unsichtbar, oder sie werden als Störfaktor wahrgenommen. Die Rolle des Güterverkehrs ist deshalb besser zu kommunizieren:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kommunikation über den Güter- und Gewerbeverkehr als systemrelevanten Teil des städtischen Lebens. Die Stadt sensibilisiert die Bevölkerung regelmässig für deren Rolle und informiert über die Herausforderungen. • Wirkung von Massnahmen kommunizieren: Die Stadt sensibilisiert die Bevölkerung hinsichtlich des gemeinsamen Vorgehens zu urbaner Logistik und Gewerbeverkehr und schafft Akzeptanz für Massnahmen.
Umsetzung	
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> • Austausch und Einbezug der Wirtschaft/urbanen Logistik zur Erreichung der Ziele. • Die Umsetzung soll grundsätzlich im Projektrahmen der Massnahmen geschehen. Die Kommunikation ist mit den jeweils betroffenen Dienstabteilungen abzustimmen.
Federführung	TAZ
Wichtigste Beteiligte	<ul style="list-style-type: none"> • Andere Dienstabteilungen • Wirtschaft, Gewerbetreibende
Umsetzungshorizont	<input type="checkbox"/> Kurzfristig <input type="checkbox"/> Mittelfristig (<i>bis 2030</i>) <input type="checkbox"/> Langfristig (<i>bis 2040</i>) <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe
Koordination (mit anderen Massnahmen)	M 5.4

M 5.3: Austausch pflegen

Massnahme	
Stossrichtung	S 5: Integral und lösungsorientiert planen
Ziel	Akteure im Güter- und Gewerbeverkehr sind im konstruktiven und regelmässigen Austausch mit den Verwaltungen. Damit sollen der Informationsfluss und das gegenseitige Verständnis zwischen Verwaltung, Wirtschaft und Wissenschaft verbessert werden.
Erläuterungen	Institutionalisierten Austausch zwischen der Stadt und den Beteiligten pflegen: <ul style="list-style-type: none"> • Mögliche Beteiligte: Wirtschaft, Wissenschaft, städtische und kantonale Verwaltung, umliegende Gemeinden. • In rechtlich verankerten Austauschgefässen nimmt die Stadt die vielfältigen Bedürfnisse auf, koordiniert diese und entwickelt Lösungsmöglichkeiten. • Geplante Massnahmen frühzeitig kommunizieren: Über den institutionalisierten Austausch werden geplante Eingriffe, Anreise und Restriktionen besprochen und koordiniert. • Die Stadt tauscht sich mit anderen vergleichbaren Städten zu Erfahrungen und Lösungsansätzen der urbanen Logistik aus.
Umsetzung	
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> • Prüfen, ob bestehende Gremien genutzt werden können oder ob ein neues Gremium geschaffen werden soll. • Konzept/Roadmap erstellen: Wann mit wem in welchem Rhythmus soll der Austausch stattfinden.
Federführung	TAZ
Wichtigste Beteiligte	<ul style="list-style-type: none"> • Andere Dienstabteilungen • Private Akteure im Bereich Güter- und Gewerbeverkehr • Kantonale Fachstelle Güterverkehr
Umsetzungshorizont	<input checked="" type="checkbox"/> Kurzfristig <input type="checkbox"/> Mittelfristig (<i>bis 2030</i>) <input type="checkbox"/> Langfristig (<i>bis 2040</i>) <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe
Koordination (mit anderen Massnahmen)	M 5.4

M 5.4: Integral planen

Massnahme	
Stossrichtung	S 5: Integral und lösungsorientiert planen
Ziel	<p>Die Anforderungen und Rahmenbedingungen für eine effiziente Abwicklung des Güter- und Gewerbeverkehrs im Stadtraum sind definiert und fliessen bei Bauprojekten (Hoch- und Tiefbau) als integraler Bestandteil in die Interessenabwägung ein.</p> <p>Damit sollen die Bedürfnisse des Güter- und Gewerbeverkehrs bezüglich seiner Rolle angemessen Berücksichtigung finden und eine stärkere Bedeutung in der gesamtstädtischen Planung erhalten.</p>
Erläuterungen	<ul style="list-style-type: none"> • Die Rahmenbedingungen und Anforderungen des Güter- und Gewerbeverkehrs an die städtische Planung sind zu definieren, dazu zählen technische/bauliche/stadträumliche Aspekte, aber auch die Klärung der Rolle der Partizipation. • Der Güterverkehr ist als eigener Verkehrsträger separat vom MIV zu stärken und dessen Bedeutung und Anliegen in den städtischen Planungen verstärkt einzubringen.
Umsetzung	
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> • Merkblatt Anforderungen des Güter- und Gewerbeverkehrs im Strassenraum erstellen inkl. Klärung der Rolle der Partizipation. • Kontinuierliche Sensibilisierung für die Bedürfnisse des Güterverkehrs bei städtischen Planungen. Dazu sind bestehende Gremien zu nutzen, aber auch Verwaltungsangestellte und Planende zu sensibilisieren.
Federführung	TAZ
Wichtigste Beteiligte	<ul style="list-style-type: none"> • DAV • VBZ • UGZ • AFS
Umsetzungshorizont	<input checked="" type="checkbox"/> Kurzfristig <input type="checkbox"/> Mittelfristig (<i>bis 2030</i>) <input type="checkbox"/> Langfristig (<i>bis 2040</i>) <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe
Koordination (mit anderen Massnahmen)	M 5.1, M 5.2, M 5.3, M 5.5

M 5.5: Städtische Ressourcen und Fachkompetenz

Massnahme	
Stossrichtung	S 5: Integral und lösungsorientiert planen
Ziel	<p>Die Stadtverwaltung verfügt über ausreichend finanzielle und fachliche Ressourcen für eine angemessene Bearbeitung der Güter- und Gewerbeverkehrsthemen. Externe Planende (Planungsbüros, Architekten, Hochschulen) sind für die Anforderungen sensibilisiert.</p> <p>Damit sollen die Anforderungen des Güter- und Gewerbeverkehrs seiner Rolle entsprechend angemessen Berücksichtigung finden und eine stärkere Bedeutung in der gesamtstädtischen Planung erhalten.</p>
Erläuterungen	<p>Ressourcen/Fachkompetenz unter Projektleitenden / Linienorganisation stärken:</p> <ul style="list-style-type: none"> • In allen Ämtern sind Fachpersonen urbane Logistik / Gewerbeverkehr als Ansprechpersonen für die Anlaufstelle im Tiefbauamt definiert. • Die Fachpersonen sind durch interne und externe Weiterbildungen über die aktuellen Trends, Bedürfnisse und Herausforderungen in ihrem Themenbereich an der Schnittstelle zu urbaner Logistik und Gewerbeverkehr informiert. <p>Thematisierung von Güterverkehr und Logistik ausserhalb der Verwaltung:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Güterverkehr und Logistik in Ausbildungen an Hochschulen einfließen lassen (z.B. Gastvorlesungen). • Sensibilisierung innerhalb der Planungsbranche und der Wirtschaft (z.B. an Tagungen).
Umsetzung	
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> • Ressourcenbedarf abklären und entsprechende Stellen beantragen. • Fachkompetenz urbane Logistik im Rahmen von Weiterbildungsangeboten stärken. • Aktiv auf Hochschulen/Planungsbüros zugehen und sensibilisieren (Tagungen, Gastvorlesungen etc.).
Federführung	TAZ
Wichtigste Beteiligte	
Umsetzungshorizont	<input type="checkbox"/> Kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/> Mittelfristig (<i>bis 2030</i>) <input type="checkbox"/> Langfristig (<i>bis 2040</i>) <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe
Koordination (mit anderen Massnahmen)	M 5.4

M 6.1: Rahmenbedingungen schaffen und Handlungsspielräume nutzen

Massnahme	
Stossrichtung	S 6: Zielgerichtete Rahmenbedingungen setzen und Innovationen fördern
Ziel	Die Stadt nutzt ihren Handlungsspielraum in der Gesetzgebung, um attraktive Rahmenbedingungen für Unternehmen zu schaffen, damit diese einen Zielbeitrag zu den strategischen Stossrichtungen leisten. Somit begleitet und fördert die Stadt schrittweise die Entwicklung der urbanen Logistik hin zu mehr Nachhaltigkeit und Klimaschutz, sodass die damit jeweils verbundenen Veränderungen von der Wirtschaft mitgetragen werden.
Erläuterungen	Die Entwicklungen in der Logistik sind dynamisch und werden weitgehend ausserhalb des Einflussbereichs der Stadt vorangetrieben. Es ist deshalb wichtig, diese Entwicklungen einerseits vor dem Hintergrund der strategischen Ziele der Stadt zu begleiten und ggf. mit dem Setzen von Rahmenbedingungen einzugreifen. Andererseits kann die Stadt auch Anliegen der Logistik unterstützen, indem sie innerhalb der Rahmenbedingungen möglichen Handlungsspielraum nutzt, sofern diese Anliegen helfen, die strategischen Ziele der Stadt zu erreichen. <ul style="list-style-type: none"> Die rechtlichen Rahmenbedingungen sind kontinuierlich zu prüfen, ggf. im Rahmen der Möglichkeiten auch anzupassen und Handlungsspielräume mutig zu nutzen.
Umsetzung	
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> Rechtlichen Handlungsspielraum innerhalb der bestehenden Gesetzgebung abklären (z.B. Markierung von Parkplätzen für das Gewerbe). Handlungsspielraum zur Anpassung von rechtlichen Rahmenbedingungen (z. B. Parkkartenverordnung) prüfen. Konzept Anlieferung und Gewerbeparkierung (2023)
Federführung	DAV
Wichtigste Beteiligte	<ul style="list-style-type: none"> TAZ Stapo
Umsetzungshorizont	<input type="checkbox"/> Kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/> Mittelfristig (<i>bis 2030</i>) <input type="checkbox"/> Langfristig (<i>bis 2040</i>) <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe
Koordination (mit anderen Massnahmen)	M 6.2

M 6.2: Innovationen und Pilotprojekte fördern

Massnahme	
Stossrichtung	S 6: Zielgerichtete Rahmenbedingungen setzen und Innovationen fördern
Ziel	Die Stadt Zürich bietet Hand bei Innovationen und Pilotprojekten und fungiert als Drehscheibe. Damit begleitet und fördert die Stadt die Entwicklung der Logistik zur Erreichung der strategischen Ziele gemäss Fachstrategie Stadtraum und Mobilität.
Erläuterungen	<p>Entwicklungen in der Logistik und dem Gewerbeverkehr, die eine umweltverträglichere und effizientere Abwicklung dieses Verkehrs ermöglichen, müssen unter realen Bedingungen getestet werden können, damit sie eine Chance erhalten. Die Hürden dazu sind oftmals hoch und/oder die Umsetzung sehr komplex für verwaltungsexterne Akteure. Solche Initiativen gilt es zu fördern und für die Akteure zu vereinfachen. Es soll deshalb geprüft werden, welche Unterstützung die Stadt für Innovationen im Bereich Logistik und Gewerbeverkehr bieten kann.</p> <p>Mögliche Ansatzpunkte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • «Anlaufstelle Innovationen» schaffen für niederschweligen Kontakt und Unterstützung von Unternehmen (wichtig ist auch das Zusammenbringen der richtigen Personen am richtigen Ort). • Die Stelle nimmt in ihrer departementsübergreifenden Funktion intern und extern Anregungen und Probleme auf. Sie leitet den institutionalisierten Austausch mit den Beteiligten, nimmt Anregungen für Innovationen auf und vermittelt Kontakte zur Umsetzung. Dabei ist auch der Austausch mit anderen Städten in Bezug auf Pilotprojekte zu pflegen. • Die Stadt nimmt bei der eigenen Logistik oder bei der Beschaffung eine Vorbildrolle ein.
Umsetzung	
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> • Aufgaben und Kompetenzen der Anlaufstelle klären.
Federführung	TAZ
Wichtigste Beteiligte	<ul style="list-style-type: none"> • Privatwirtschaft, insbesondere Akteure im Bereich Güter- und Gewerbeverkehr • Wissenschaft
Umsetzungshorizont	<input type="checkbox"/> Kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/> Mittelfristig (<i>bis 2030</i>) <input type="checkbox"/> Langfristig (<i>bis 2040</i>) <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe
Koordination (mit anderen Massnahmen)	M 6.1

5 Glossar

City-Hub	Ein Hub, der der Ver- und Entsorgung einer Stadt oder eines Quartiers mit Massengütern und/oder Konsumgütern dient. (Bohne, Simon et al. [2021]: Wirtschaftsverkehr in urbanen Räumen. ARE)
Dienstleistungsverkehr mit und ohne Waren (Gewerbeverkehr)	Beim Dienstleistungsverkehr mit und ohne Waren, oder kurz «Gewerbeverkehr», handelt es sich um den Transport von «Dienstleistungen» sowie benötigten Materialien/Werkzeugen zur Ausführung der Dienstleistung. Typische Beispiele dazu sind Fahrten von Handwerker*innen zum Einsatzort mit damit einhergehendem Güterumschlag und Parkierung oder auch Hausbesuche von Pflegediensten. Nicht Bestandteil des Gewerbeverkehrs ist der reine Personentransport mit Zweck geschäftliche Tätigkeit (ohne Materialtransport).
Güterwirtschaftsverkehr/ Güterverkehr	Güterwirtschaftsverkehr, oder kurz «Güterverkehr», ist die sichtbare und realisierte Form der Logistikfunktion «Transport» – Transport von Gütern vom Versender zum Empfänger. Der Begriff des Güterverkehrs ist mit der Logistik eng verknüpft, bezieht sich aber insbesondere auf den Transport von Waren auf den Verkehrsträgern (Strasse, Schiene, Wasser, Luft und evtl. unterirdisch). (Städtekonferenz Mobilität, 2019)
Integrale Planung	Integrale Planung bedeutet die Anliegen des Güterverkehrs bei der Planung, der Gestaltung und dem Betrieb unter Berücksichtigung weiterer verkehrlicher, stadträumlicher und gesellschaftlicher Ansprüche im öffentlichen Strassen- und Freiraum umzusetzen (auch Stadtnatur, Stadtklima, Erholungs- und Aufenthaltsräume und/oder Grünräume, Sicherheit). Aus der Gesamtbetrachtung werden ganzheitliche Lösungen unter Einbezug von baulichen und betrieblichen Massnahmen entwickelt. Der Lösungsspielraum wird ausgenutzt und bestehende Randbedingungen hinterfragt.

Kreislaufwirtschaft

Die Kreislaufwirtschaft wird erreicht, indem Produkte und Bauteile sowie deren Komponenten und Materialien so lange wie möglich genutzt und im Umlauf gehalten werden. Dabei wird ein ganzheitlicher Ansatz verfolgt, der den gesamten Kreislauf eines Produkts betrachtet: von der Rohstoffgewinnung und -aufbereitung über das Design, die Produktion, die Distribution bis hin zu Nutzung und Recycling.

Kreislaufwirtschaft ist ein wichtiger Baustein, um das Wohlergehen der Gesellschaft innerhalb der planetaren Belastbarkeitsgrenzen sicherzustellen. Sie senkt die Abfallmenge und reduziert negative Umweltauswirkungen entlang der ganzen Wertschöpfungskette. Dazu gehört auch, dass Energie so effizient und sparsam wie möglich und aus erneuerbaren Quellen eingesetzt wird.

Micro-Hub

Der Micro-Hub dient als Umschlagstelle für die Feinverteilung im Quartier (Cross-Docking, B2B). Er wird von Kleinfahrzeugen und Lastenvelos angefahren, entweder indirekt via Quartier-Hub oder direkt. Micro-Hubs können auch als mobile Anlagen ausgestaltet werden. (Bohne, Simon et al. [2021]: Wirtschaftsverkehr in urbanen Räumen. ARE)

Partizipation

Partizipation umfasst die Information, Konsultation und Mitsprache der organisierten und der nicht organisierten Öffentlichkeit. In der Regel ist die «freiwillige» Partizipation gemeint, d. h. der gesetzlich nicht vorgeschriebene Einbezug von Gruppen und der breiten Bevölkerung. Demgegenüber betrifft die formelle Mitwirkung beispielsweise öffentliche Auflagen und Informationspflichten. Die frühe «freiwillige» Partizipation ist aus staatsrechtlicher Sicht weder repräsentativ noch demokratisch. Sie verbessert aber das Projekt und seine Akzeptanz.

Urbane Logistik

Unter urbaner Logistik werden die logistischen Prozesse und Funktionen zusammengefasst, welche die Versorgung der städtischen Räume mit Gütern ermöglichen oder der Entsorgung (z. B. von Abfall und Retouren) der Haushalte und der Wirtschaft dienen. Das bedeutet, dass der Transport, der Umschlag, die Lagerung und die Übergabe an Empfänger betrachtet werden, sofern diese Handlungen innerhalb der städtischen Räume stattfinden oder eindeutig für die Bedienung der städtischen Räume bestimmt sind. (Städtekonferenz Mobilität, 2019)

«Logistik lässt sich auch nach Art, Grösse und Zusammensetzung der zu transportierenden Güter charakterisieren. Zu den Massengütern gehören z. B. Abfall, Aushub, Kies, aber auch Schüttgüter wie Getreide, Salz oder Zucker. In den Bereich der Konsumgüter fallen kleinteiligere und palettierbare Stückgüter (> 30 kg) und Güter des Kurier-, Express- und Paketmarktes (KEP, < 30 kg). Während die Konsumgutlogistik der Versorgung von Haushalten und Unternehmen dient und einen Distributionscharakter aufweist, dient die Massengutlogistik im urbanen Raum eher der Entsorgung.» (Städtekonferenz Mobilität, 2019)

Stadt Zürich
Tiefbauamt
Werdmühleplatz 3
8001 Zürich
T +41 44 412 27 22
mobilitaet@zuerich.ch
stadt-zuerich.ch/stadtverkehr2025