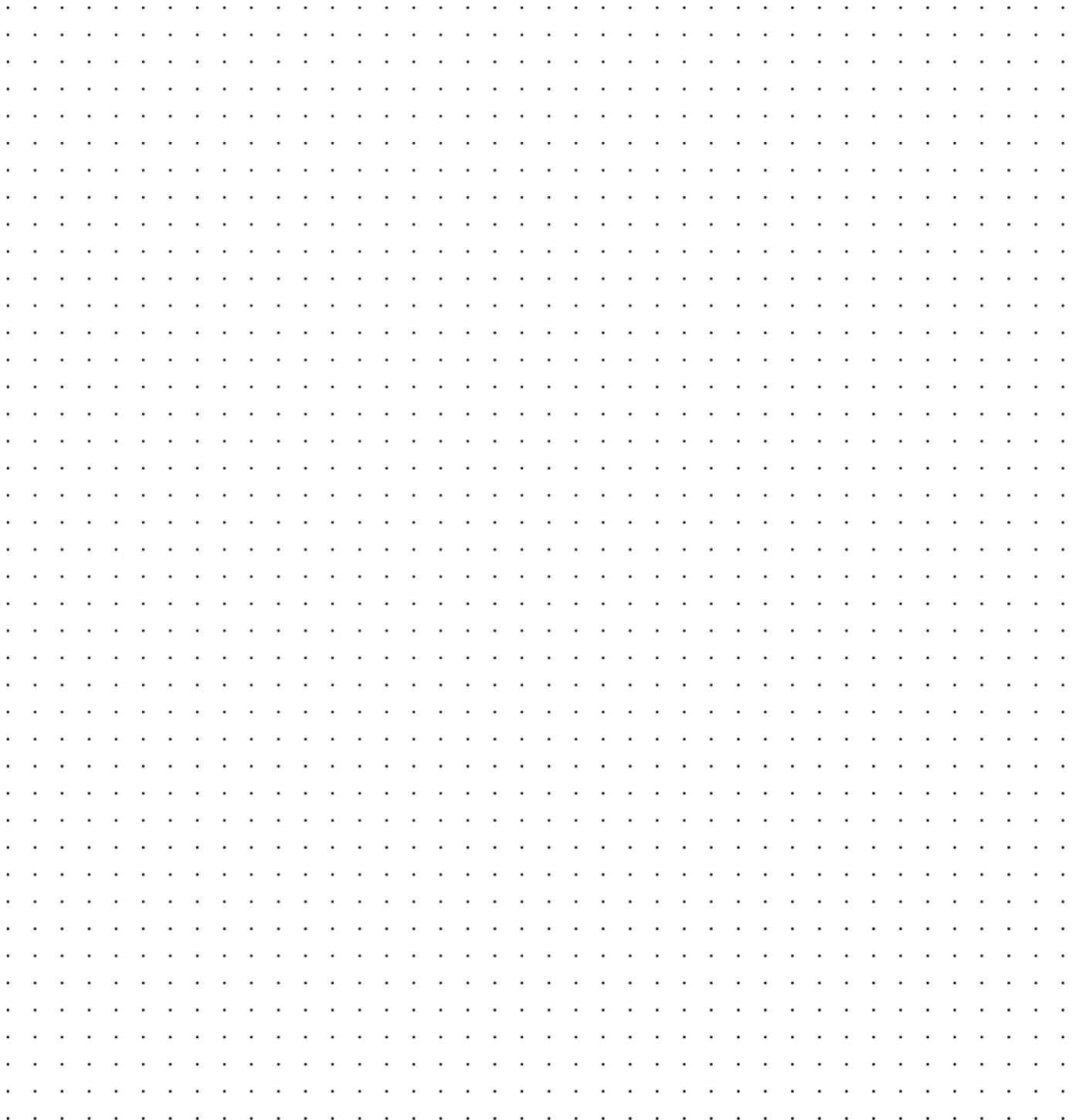


# Logistikstandortkonzept Kanton Zürich

---

März 2013





## **Inhaltsverzeichnis**

1	Einleitung .....	1
1.1	Ausgangslage .....	1
1.2	Ziele des Logistikstandortkonzeptes .....	1
1.3	Definitionen Logistik .....	2
1.4	Gliederung des Konzeptes.....	2
2	Logistikmarkt.....	5
2.1	Kennzahlen zur Logistik im Kanton Zürich.....	5
2.2	Beispiele von Logistikprozessen im Kanton Zürich.....	7
2.3	Die wichtigsten Logistikstandorte im Kanton Zürich .....	8
2.4	Standortanforderungen.....	10
3	Logistikmarktregionen.....	12
3.1	Gebiete mit Potenzial für logistikaffine Nutzungen.....	12
3.2	Die Logistikmarktregionen und ihre Potenziale.....	16
4	Umsetzung .....	43
4.1	Umsetzung auf kantonaler Ebene .....	43
4.2	Umsetzung auf regionaler Ebene .....	44
4.3	Umsetzung auf kommunaler Ebene .....	44

## **Anhänge**

- A1 Beispiele von Logistikketten
- A2 Die wichtigsten Logistikstandorte im Kanton Zürich
- A3 Interviewpartner Logistikmarktteilnehmer
- A4 Methodik Beurteilung der Eignung von Gebieten für logistikaffine Nutzungen

**Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich**

**Amt für Verkehr**

Markus Traber  
Wilfried Anreiter  
Peter Spörri

**Amt für Wirtschaft und Arbeit**

Markus Assfalg

**Baudirektion des Kantons Zürich**

**Amt für Raumentwicklung**

Wilhelm Natrup  
Lucas Schloeth

**Erarbeitung Ernst Basler + Partner**

Robert Salkeld  
Thomas Schiesser  
Matthias Hofer  
Patrick Ruggli

**Beratender Experte:**

Kurt Ellenberger, agiplan ag

# 1 Einleitung

Logistik bzw. Logistikdienstleistungen sind für die gesamte Wertschöpfungskette relevant: vom Transport von Rohstoffen, über den Handel und die Verteilung von Zwischenprodukten, die Auslieferung von Konsumgütern bis zum Recycling bzw. der Entsorgung von Abfallprodukten. Logistikdienstleistungen werden auch von allen Wirtschaftssektoren beansprucht: der Land- und Forstwirtschaft, der Industrie, dem Gewerbe und der Dienstleistung und dienen somit der gesamten Wirtschaft.

Logistik dient der gesamten Wirtschaft

Mit der Logistik gehen aber auch gewisse Herausforderungen einher. Neben den verkehrsbezogenen Herausforderungen betrifft dies vor allem auch die Raumplanung. Mit dem Logistikstandortkonzept schafft der Kanton Zürich eine Grundlage für den Umgang mit Logistiknutzungen in der Raumplanung.

Grundlage für Umgang von Logistik in der Raumplanung

## 1.1 Ausgangslage

Eine leistungsfähige Logistikinfrastruktur ist ein bedeutender Standortfaktor für den Wirtschaftsraum Zürich. Logistikflächen sollen auch in Zukunft verfügbar sein. Zunehmend geraten aber bestehende Logistikflächen durch Nutzungen mit grösserer Wertschöpfung unter Druck und drohen verdrängt zu werden.

Logistikflächen unter Druck

Der Kanton Zürich hat sich bis heute nur fallweise mit Fragen zur Logistik auseinandergesetzt, so beispielsweise mit Güterumschlagsplätzen Schiene/Strasse, dem Gateway Limmattal, dem Kies- und Aushubtransport sowie der Luftfracht. Die Frage der Logistikstandorte wurde aber in einer grundsätzlicheren Art nicht bearbeitet.

Logistikstandorte im Zentrum der Fragestellung

## 1.2 Ziele des Logistikstandortkonzeptes

Mit dem Logistikstandortkonzept werden folgende Ziele verfolgt:

Grundlagen für die Raumplanung

- Aufzeigen der Bedeutung der Logistik für den Kanton Zürich aus einer übergeordneten, grossräumigen Sichtweise.
- Identifizieren von Standorten, die für Logistiknutzungen besonders geeignet sind.
- Schaffen einer Grundlage für den Umgang mit Logistiknutzungen bei der Erarbeitung der regionalen Richtpläne.

Mit dem Logistikstandortkonzept erhält der Kanton eine Grundlage, um Logistiknutzungen in kommunalen Richt- und Nutzungsplanungen im Rahmen des Genehmigungsverfahrens beurteilen zu können.

### 1.3 Definitionen Logistik

Allgemeine Definition von  
Logistik

Logistik befasst sich mit der Organisation, Steuerung, Bereitstellung und Optimierung von Prozessen der Güter-, Informations-, Energie-, Geld- und Personenströme entlang der Wertschöpfungskette sowie der Lieferkette.

Abgrenzung  
Logistikstandortkonzept

Das Logistikstandortkonzept befasst sich mit Standorten für Lagerung, Umschlag, Kommissionierung und einfacher Weiterbearbeitung von Gütern die auf der Strasse und/oder der Schiene transportiert werden. Dabei werden sowohl Standorte von Logistikdienstleistern als auch grossen Verladern (Unternehmungen die Waren herstellen und verladen) berücksichtigt.

Das Logistikstandortkonzepts befasst sich nicht mit:

- Standorten für Lagerung, Umschlag und Behandlung von Kies und Aushub<sup>1)</sup>
- Standorten für den reinen Schienen-Schienen-Umschlag (Rangierbahnhof Limmattal, Gateway Terminal Limmattal)
- Informations- und Personenflüssen
- Gütern die mit Leitungen oder Pipelines transportiert werden
- reiner Luftfracht
- der für den Gütertransport benötigten Verkehrsinfrastruktur (Strasse, Schiene).

### 1.4 Gliederung des Konzeptes

Das Logistikstandortkonzept gliedert sich folgendermassen:

- Im Kapitel 2 wird die Rolle der Logistik und deren Funktionsweise im Kanton Zürich geschildert. Zudem werden die Anforderungen an Logistikstandorte beschrieben – sowohl aus Sicht der Logistikmarktteilnehmer als auch aus gesellschaftlicher Sicht.

---

1) Zu dieser Thematik wird auf die Studie Ernst Basler+Partner: „Massnahmenkonzept Modalsplit Bahn Kies- und Aushubtransporte“, erstellt im Auftrag der Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich, Amt für Verkehr, 15.06.2011, verwiesen

- In Kapitel 3 werden Standorte identifiziert, die für logistikaffine Nutzungen besonders geeignet sind und beschreibt diese.
- Im Kapitel 4 wird dargelegt, wie das Logistikstandortkonzept im Rahmen der kantonalen, regionalen und kommunalen Richtplanung umgesetzt wird.



## 2 Logistikmarkt

Das Kapitel 2 gibt einen Überblick der Kennzahlen zur Logistik im Kanton Zürich, beschreibt beispielhaft Logistikabläufe im Kanton und nennt die Anforderungen an Logistikstandorte.

### 2.1 Kennzahlen zur Logistik im Kanton Zürich

Der Kanton Zürich ist mit 1.39 Mio. Einwohnern der bevölkerungsstärkste Kanton der Schweiz (7.95 Mio. Einwohner). Entsprechend hoch ist auch der Bedarf an Gütern, die täglich zur Versorgung des Kantons transportiert werden müssen. Im Kanton Zürich gibt es auch eine hohe Anzahl produzierender Betriebe, welche viele Gütertransporte auslösen.

Grosser Bedarf für Logistik

Aufgrund der geografischen Lage ist der Kanton Zürich kein typischer Transitkanton im internationalen Nord-Süd-Verkehr. In west-östlicher Richtung kann jedoch ein erheblicher Transitverkehr (Mittelland – Ostschweiz) festgestellt werden. In Abbildung 1 ist das Güterverkehrsaufkommen im Kanton Zürich im Jahr 2010 dargestellt. Auf der Strasse werden wesentlich mehr Güter als auf der Schiene transportiert. Der strassengebundene Binnenverkehr hat den grössten Anteil am Güterverkehrsaufkommen.

Kanton Zürich kein Transitkanton

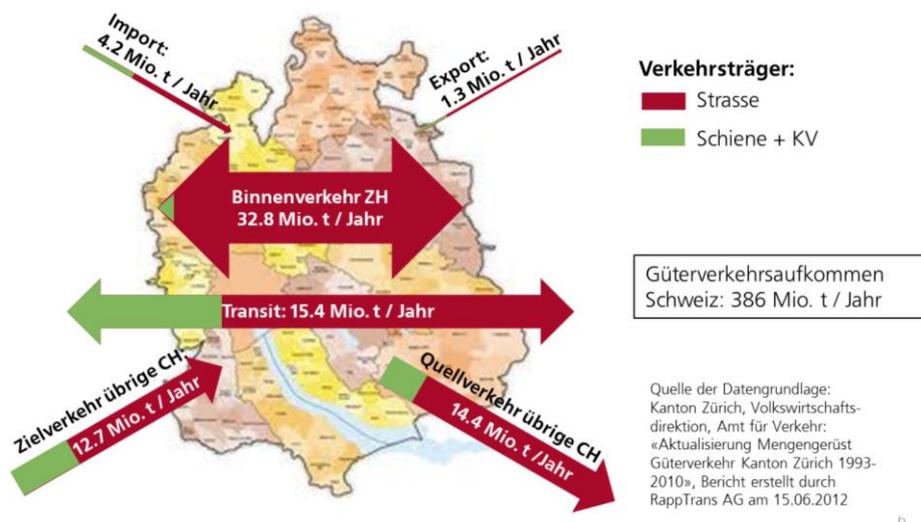


Abbildung 1:  
Güterverkehrsaufkommen  
Kanton Zürich 2010  
(Alle Verkehrsträger,  
nach Verkehrsart)

In der Warengruppe „Steine und Erden inkl. Baustoffe“ werden die grössten Mengen transportiert. Hier macht der Kiestransport, welcher für das Logistikstandortkonzept nicht betrachtet wird, den grössten Anteil aus. In den anderen Warengruppen werden in der Gruppe der „Fahrzeuge Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren sowie besondere Transportgüter“ am meisten Güter transportiert.

Verteilung nach Gütergruppen

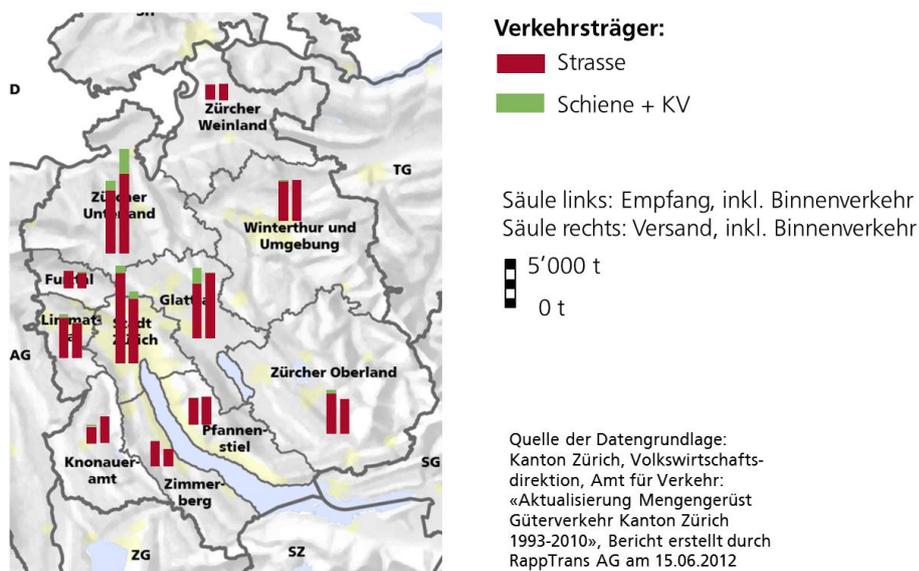
Abbildung 2:  
Güterverkehrsaufkommen  
Kanton Zürich 2010  
(Alle Verkehrsträger,  
Anteile der Warengruppen)



Regionale Verteilung

Die regionale Verteilung der Ausgangs- und Zielpunkte des Güterverkehrs hängt eng mit der wirtschaftlichen Leistung bzw. mit der Bevölkerungsgrösse der Regionen zusammen (vgl. Abbildung 3). Ausnahme ist das Zürcher Unterland, welches aufgrund seines Kiesvorkommens ein überproportionales Güteraufkommen aufweist.

Abbildung 3:  
Güterverkehrsaufkommen  
Kanton Zürich 2010  
(Alle Verkehrsträger, nach  
Planungsregionen)



Die Abbildung 3 zeigt auch deutlich, dass der Schienenverkehr im Ziel-/Quellverkehr heute eigentlich unbedeutend ist – die Ausnahme hier ist wiederum der Kiestransport im Zürcher Unterland.

Güterumschlag von nationaler  
Bedeutung

Von nationaler Bedeutung für den Güterumschlag sind der Flughafen sowie der Rangierbahnhof Limmattal.

Flughafen Zürich

Am Flughafen Zürich werden pro Jahr rund 0.45 Mio. t (2011) umgeschlagen<sup>2)</sup>. Hiervon sind rund 7 % Post, der Rest ist Luftfracht. Bei rund 60% der Luftfracht handelt es sich um interkontinentale Verkehre. Gewisse Frachtsendungen werden aufgrund ihrer Grösse mittels LKW zu anderen

2) Quelle: Flughafen Zürich: „Zahlen und Fakten 2011“, April 2012

europäischen Flughäfen befördert. Hinter den geringen Mengen an Luftfracht steckt jedoch eine hohe Wertschöpfung. Gesamtschweizerisch beträgt der Anteil der Luftfracht 35 % des exportierten Warenwertes.

Im Rangierbahnhof Limmattal werden Güterwagen sortiert, die im Einzelwagenladungsverkehr von SBB Cargo verkehren. Pro Tag werden gemäss SBB rund 2'400 Wagen sortiert (2010)<sup>3)</sup>.

Rangierbahnhof Limmattal

## 2.2 Beispiele von Logistikprozessen im Kanton Zürich

Logistikprozesse sind je nach Warenart, Firmengrösse, Standorten, Unternehmensstruktur sehr unterschiedlich. Je nach Firmenstrategie kann sich die Logistik von Unternehmen – auch mit vergleichbaren Warenarten und Firmengrösse wie beispielsweise Migros und Coop – erheblich unterscheiden. Im Folgenden wird beispielhaft aufgezeigt, wie vielfältig Logistikprozesse bezüglich ihrem geografischen und zeitlichen Verlauf sind.:

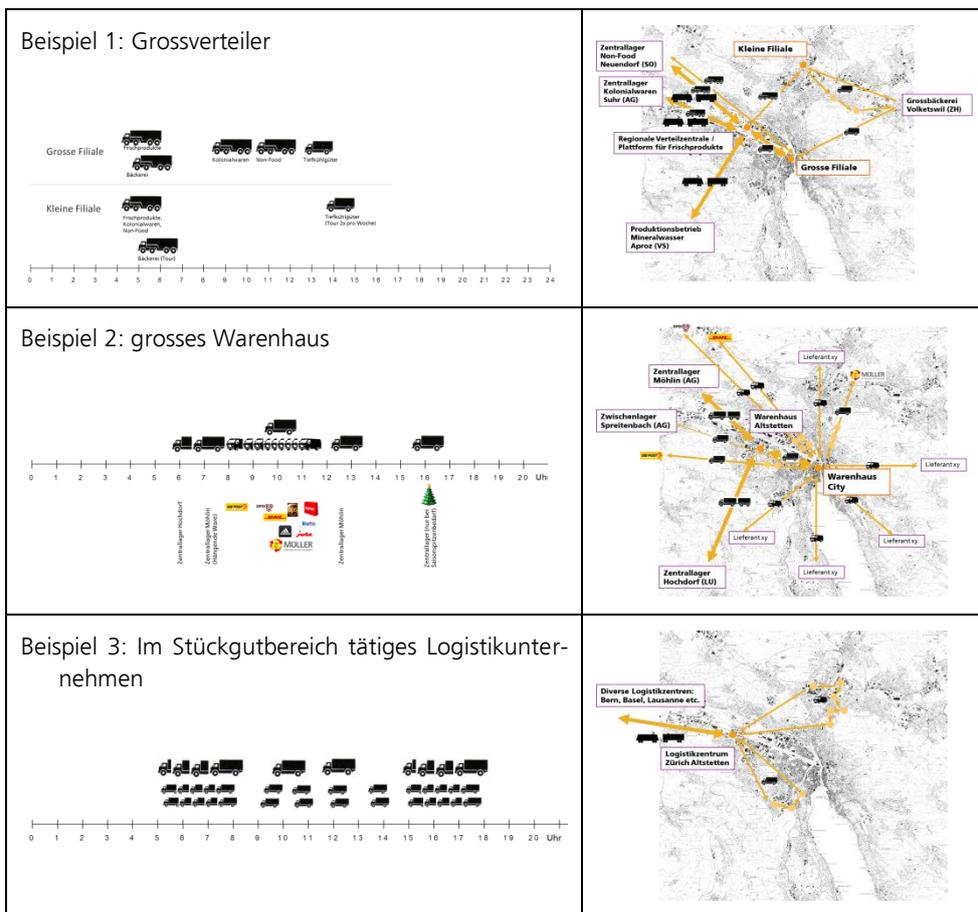
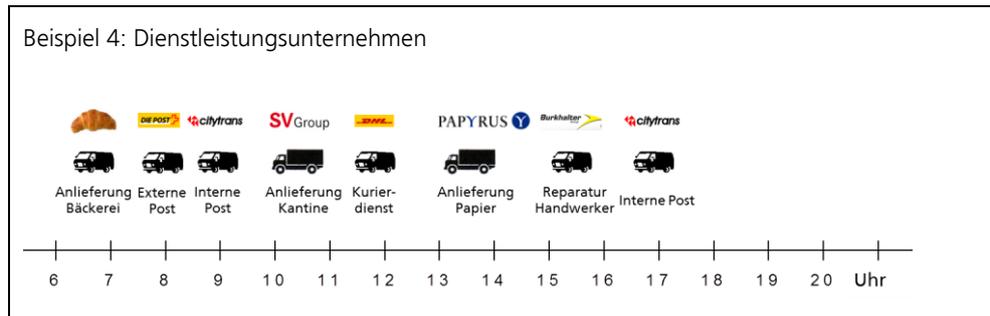


Abbildung 4: Beispiele von Logistikprozessen

3) Quelle: Bundesamt für Verkehr: „swisstraffic“, Heft 60, September 2011



Quelle: Ernst Basler + Partner AG: «Mobilität in der Stadt Zürich: Wer bewegt sich wann weshalb womit? Eine Auslegeordnung», im Auftrag der City Vereinigung Zürich, Swiss Retail Federation, Migros Genossenschafts-Bund, Gewerbeverband der Stadt Zürich, Kantonaler Gewerbeverband, 15.03.2011

Eine vergrösserte Darstellung der Abbildungen befindet sich im Anhang A1

## 2.3 Die wichtigsten Logistikstandorte im Kanton Zürich

Die mengenmässige Verteilung des Ziel- und Quellverkehrs im Güterverkehr, wie in Abbildung 3 dargestellt, widerspiegelt sich auch in der geografischen Verteilung der bestehenden Logistikstandorte im Kanton Zürich. Insbesondere im Glattal, im Limmattal und im Furttal sind viele Logistikdienstleister angesiedelt (siehe Abbildung 5).

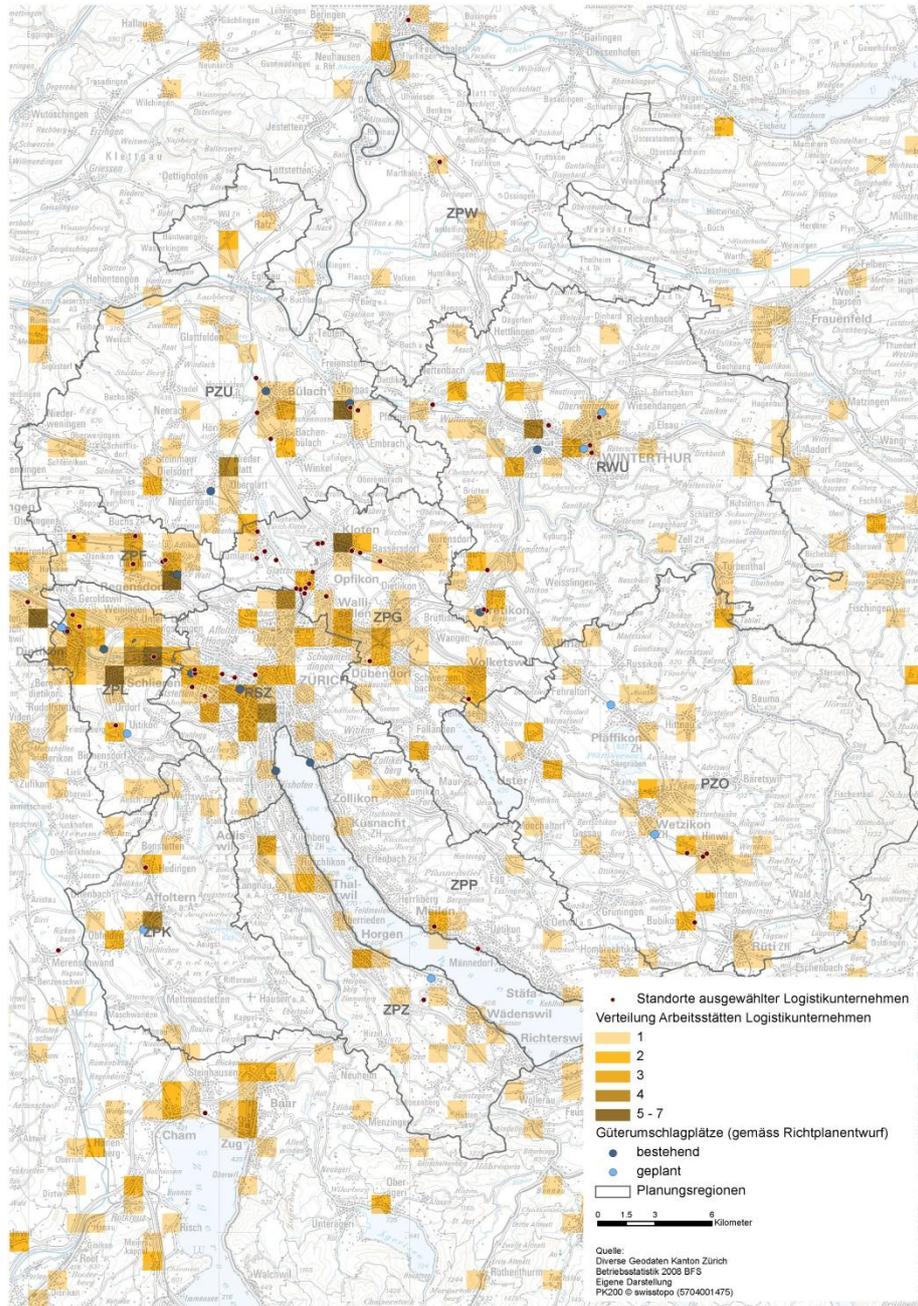


Abbildung 5:  
Übersicht bestehende  
Logistikstandorte

Eine vergrösserte Darstellung der Abbildung befindet sich im Anhang A2

In der Karte in Abbildung 5 ist die Dichte von Arbeitsstätten von Unternehmungen in den Logistikbranchen<sup>4)</sup> dargestellt. Dabei kann es sich auch um Standorte handeln, an denen reine Verwaltungstätigkeiten stattfinden und keine Güter umgeschlagen oder gelagert werden. Trotzdem gibt die

Logistikstandorte im  
Kanton Zürich

4) Als Logistikbranchen wurden folgende Branchen gemäss NOGA-Systematik definiert: Grosshandel mit Automobilteilen und -zubehör, Güterbeförderung im Eisenbahn- und Strassenverkehr / in der Luftfahrt, Lagerei, Frachtumschlag, Post-/ Kurier-/ Expressdienst;  
Quelle: Eidgenössischen Betriebszählung, 2009

Karte einen Eindruck über die Verteilung der Logistikstandorte im Kanton Zürich.

Ergänzend zu der Darstellung der Dichte der Logistikarbeitsstätten sind in der Abbildung 5 die Umschlag- und Lagerstandorte der 100 grössten Logistikunternehmen der Schweiz<sup>5)</sup> sowie um die Umschlag- und Lagerstandorte von grossen Verladern (Coop, Migros, Jowa etc.) dargestellt<sup>6)</sup>.

## 2.4 Standortanforderungen

Die Anforderungen an Standorte für Logistiktutzungen hängen von den verschiedenen Businessmodellen der einzelnen Logistikdienstleistern bzw. den Verladern ab und können sich beträchtlich unterscheiden. Zudem lassen sich auch Anforderungen an Logistikstandorte aus gesellschaftlicher Sicht formulieren. Die folgende Zusammenstellung von Standortanforderungen ist daher nicht als absolut zu verstehen, sondern gibt vielmehr eine Übersicht der für Logistikstandorte relevanten Faktoren<sup>7)</sup>:

- **Proximität zu Ziel- bzw. Quellgebieten von Gütertransporten**  
Die räumliche Nähe von Logistikstandorten zu den Ziel- bzw. Quellgebieten von Gütertransporten birgt Vorteile bei den Logistikprozessen. Güter können zentral angeliefert werden und dann im Zielgebiet effizient verteilt werden. Umgekehrt können Güter zum Weitertransport aus den Quellgebieten effizient gesammelt werden. Die „räumliche Nähe“ ist jedoch flexibel zu verstehen und deren Definition hängt von den Gütern und dem Businessmodell der Logistikdienstleister ab.
- **Anbindung an übergeordnetes Strassennetz**  
Die Anbindung an das übergeordnete Strassennetz ist für Logistikunternehmen als auch aus gesellschaftlicher Sicht von grosser Bedeutung. Dabei spielt aber auch die vorhandene bzw. die zukünftige Kapazität der Verkehrsinfrastruktur eine bedeutende Rolle. Zudem ist die Anbindung an das übergeordnete Strassennetz für Güterverkehr – also die Qualität der „letzten Meile“ von grosser Bedeutung. Diese sollte so konfliktfrei wie möglich sein.
- **Schiienenanbindung**  
Die Rolle der Schienenanbindung hängt stark vom Businessmodell des Logistikdienstleisters bez. des Verladers ab. Für einige ist ein Schienenanschluss zwingend. Generell wird der Schienenanschluss aufgrund der steigenden Nachfrage nach „green logistics“ und der Unsicherheit über

---

5) Stölzle et al.: Logistikmarkt 2012, Bern 2012

6) Bei diesen Standorten wurde anhand von Luftbildern geprüft, ob Güterverkehr stattfindet (Vorhandensein Verkehrsflächen/Rampen für Lastwagen)

7) Für die Zusammenstellung der Standortanforderungen wurde unter anderem mit fünf Logistikdienstleistern Interviews geführt. Die Liste der Interviewpartner befindet sich im Anhang A3.

die langfristige Kapazität der Strasse als positiv für einen Logistikstandort bewertet. Grundsätzlich sollte in jeder Region im Kanton Zürich der Umschlag von der Schiene auf die Strasse bzw. umgekehrt möglich sein.

- **ÖV-Anbindung**

Für die Mitarbeitenden von Logistikunternehmen ist die Anbindung an den öffentlichen Verkehr von Bedeutung. Gerade an Standorten, wo Ware kommissioniert wird oder wo Ware als Teil der Logistikdienstleistung weiterverarbeitet wird (Value Added Services), arbeiten auch Mitarbeitende, die auf den öffentlichen Verkehr angewiesen sind.

- **Grösse**

Logistik benötigt in der Regel relativ grosse Flächen. Eine einzelne grössere Logistikhalle benötigt rund 10'000 m<sup>2</sup>, ein grösserer Logistikstandort mindestens 50'000 m<sup>2</sup>.

- **Konfliktfreie Flächen**

Der Güterumschlag findet in vielen Fällen nachts statt. Die Güter werden aufgrund des Nachtfahrverbots bis spätestens 22 Uhr angeliefert, anschliessend umgeschlagen und ab 5 Uhr wieder ausgeliefert. Handelt es sich um Frischwaren (für die das Nachtfahrverbot nicht gilt) werden diese sogar oft schon früher ausgeliefert. Daher bevorzugen Logistikunternehmen Standorte, an denen ein 24-Stunden-Betrieb möglich ist. Auch aus Sicht des Umwelt- und Landschaftsschutzes sollten Logistikstandorte möglichst konfliktfrei sein.

- **Für höherwertige Nutzungen „unattraktive“ Flächen**

Logistikbetriebe haben in der Regel eine relativ geringe Wertschöpfung pro Fläche und können deshalb auch nur relativ tiefe Landpreise bezahlen. Zudem ist Logistik zu einem gewissen Grad mit negativen Externalitäten (Lärm, Ästhetik etc.) behaftet. Standorte die z. B. aufgrund einer bereits bestehenden Lärmbelastung für andere Nutzungen weniger geeignet sind, können daher für Logistik ein Potenzial darstellen.

## **3 Logistikmarktregionen**

Basierend auf den Standortanforderungen im Abschnitt 2.4 wurden Gebiete im Kanton Zürich identifiziert, die ein grosses Potenzial für logistikaffine Nutzungen aufweisen. Diese Gebiete wurden für das vorliegende Logistikstandortkonzept zu zwölf „Logistikmarktregionen“ zusammengefasst.

Das Kapitel 3 zeigt die identifizierten Gebiete mit Potenzial für logistikaffine Nutzungen, beschreibt die Potenzialanalyse die zur Identifikation dieser Gebiete geführt hat und beschreibt die zwölf Logistikmarktregionen.

### **3.1 Gebiete mit Potenzial für logistikaffine Nutzungen**

Abbildung 6 zeigt die potenzielle Eignung von Gebieten im Kanton Zürich für logistikaffine Nutzungen. Die Identifikation dieser Gebiete basiert auf Kriterien, welche aus den Standortanforderungen (siehe Abschnitt 2.4) abgeleitet wurden. Auf dieser Ebene der Analyse fand keine Abstimmung mit sonstigen räumlichen Entwicklungszielen statt. Je dunkler die Farbe, umso geeigneter ist das Gebiet für logistikaffine Nutzungen.

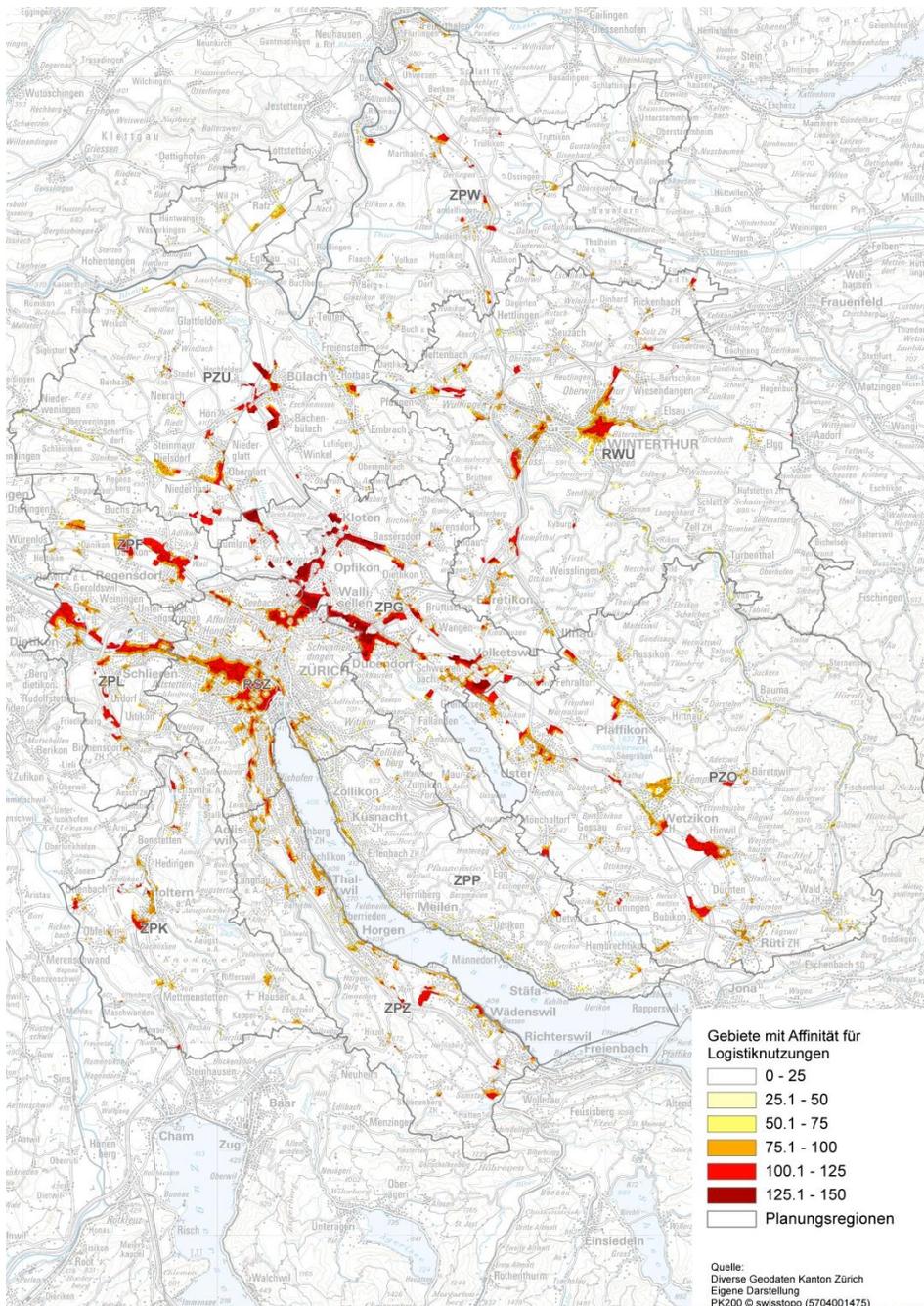


Abbildung 6: Gebiete mit potenzieller Affinität für Logistiktutzungen

Mit einer Potenzialanalyse sind die Flächen anhand der folgenden Kriterien bewertet<sup>8)</sup>:

- **Nähe zu Autobahnanschlüssen**

Je näher eine Fläche an einem Autobahnanschluss liegt, desto besser wird sie bewertet.

Gewichtung: 5

8) Die Operationalisierung der einzelnen Kriterien für die Bewertung befindet sich im Anhang A4.

- **Anbindung an Kantonstrasse**  
Eine direkte Anbindung an eine Kantonsstrasse ist zu bevorzugen. Mit grösserer Distanz zur Kantonsstrasse nimmt die Eignung für Logistikstandorte ab.  
Gewichtung: 3
- **Distanz zum Flughafen Kloten**  
Je näher eine Fläche beim Flughafen Kloten liegt, desto besser wird sie bewertet.  
Gewichtung: 2
- **Fluglärm**  
Je grösser die Belastung eines Standortes mit Fluglärm ist, desto weniger attraktiv ist der Standort für höherwertige Nutzungen und somit umso geeigneter für logistikaffine Nutzungen.  
Gewichtung: 1
- **Lärmemissionen**  
In Frage kommen ausschliesslich Flächen in den Empfindlichkeitsstufen III und IV. Gegenüber Nutzungen mit tieferen Empfindlichkeitsstufen muss ein Mindestabstand eingehalten werden.  
Gewichtung: 4
- **Siedlungsgebiet**  
Neben den eingezonten Gebieten mit Empfindlichkeitsstufen III und IV (siehe „Lärmemissionen“ oben) wurde zusätzlich das im Richtplanentwurf vom 28. März 2012 definierte nicht eingezonte Siedlungsgebiet berücksichtigt.

Die untenstehende Matrix zeigt den Zusammenhang zwischen den im Abschnitt 2.4 identifizierten Standortanforderungen und den für die Potenzialanalyse gewählten Kriterien.

Standortanforderungen	Kriterien Potenzialanalyse					
	Nähe zu Autobahn-anschlüssen	Anbindung Kantonsstrasse	Distanz zu Flughafen Kloten	Fluglärm	Lärmemissionen	Siedlungsgebiet
Proximität zu Ziel-bzw. Quellgebieten von Gütertransporten <sup>a)</sup>			(X)			
Anbindung an übergeordnete Strassen	X	X				
Schiienenanbindung	Nicht berücksichtigt <sup>b)</sup>					
ÖV-Anbindung	Nicht berücksichtigt <sup>b)</sup>					
Grösse	Nicht berücksichtigt <sup>b)</sup>					
Konfliktfreie Fläche		X			X	X
Für höherwertige Nutzung „unattraktive“ Flächen					X	

- a) Mit seiner hohen Bevölkerungs- und Unternehmensdichte trifft dies grundsätzlich für den ganzen Kanton zu, hier die grossen Ballungsräume Stadt Zürich und Winterthur im Vordergrund stehen. Dies wurde jedoch nicht als separates Kriterium in der Potenzialanalyse erfasst
- b) Ein Bahnanschluss ist für einen Logistikdienstleister bzw. einen Verlager nur von höherem Nutzen, wenn er direkt in sein Areal führt. Sobald die Güter für den Verlad auf die Bahn zuerst über die Strasse transportiert werden müssen, spielt die Distanz eine untergeordnete Rolle bzw. ist diese sehr direkt mit dem berücksichtigten Kriterium „Anbindung an Kantonsstrasse“ korreliert. Die einzelnen bestehenden und gemäss Richtplanentwurf geplanten Güterumschlagplätze sind jedoch bei der Beschreibung der einzelnen Logistikmarktregionen berücksichtigt.
- c) Ist im Rahmen der vertieften Betrachtung einzelner Logistikmarktregionen thematisiert (siehe Abschnitt 3.2)

Bei den in der Abbildung 6 identifizierten Gebieten handelt es sich um Flächen, die sich theoretisch für Logistiknutzungen eignen. Inwieweit sie sich auch praktisch für Logistikstandorte eignen, wird einerseits grob geprüft und pro Logistikmarktregion beschrieben (siehe Abschnitt 3.2). Andererseits müssen die Planungsregionen die identifizierten Gebiete vertieft prüfen (siehe auch Kapitel 4).

Abbildung 7:  
Zusammenhang zwischen Standortanforderungen gemäss Abschnitt 2.4 Kriterien für die Potenzialanalyse

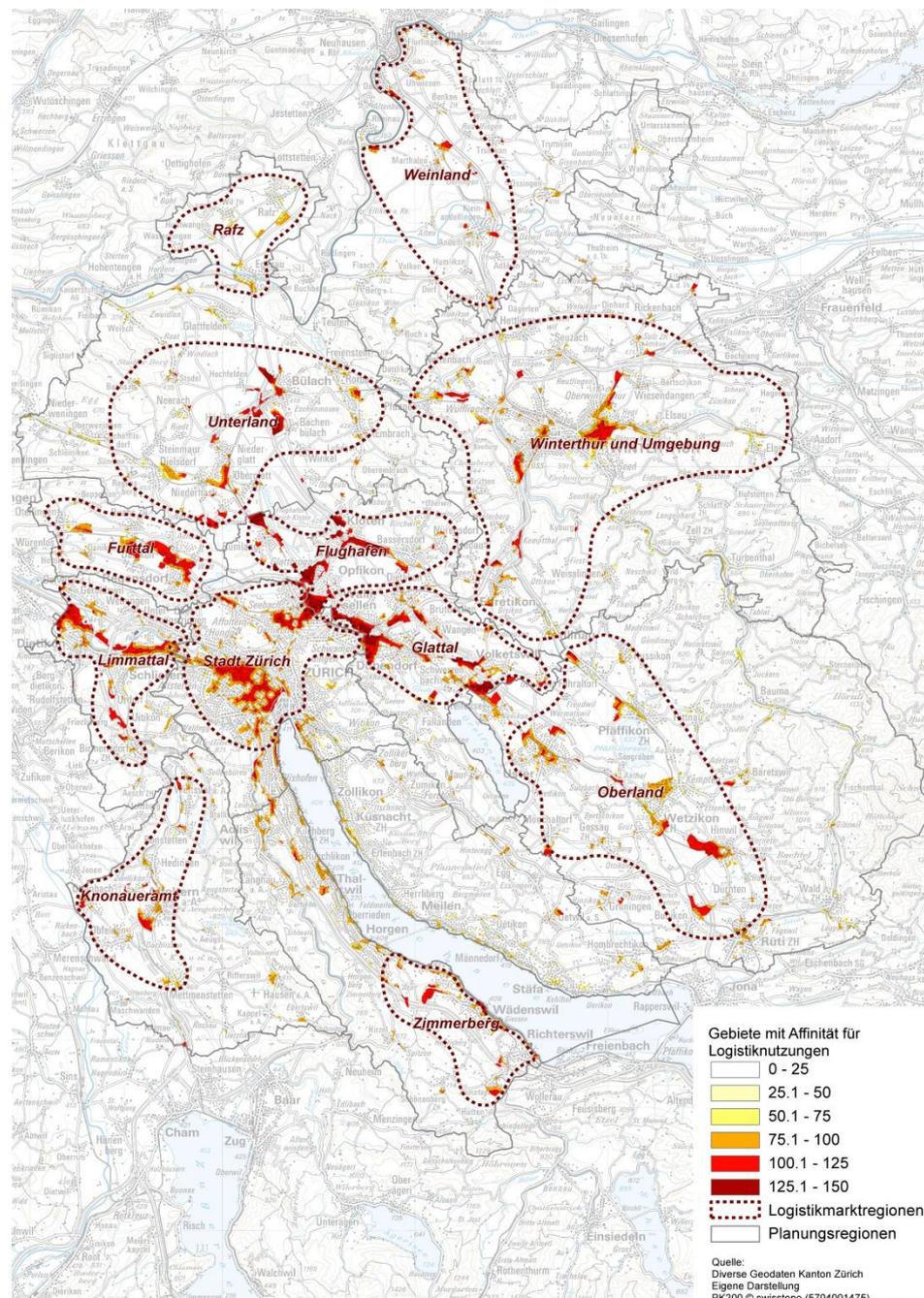
Nur theoretisches Potenzial ausgewiesen

### 3.2 Die Logistikmarktreionen und ihre Potenziale

Zusammenfassung zu  
Logistikmarktreionen

Die identifizierten Flächen, die theoretisch Affinitäten für Logistiknutzungen aufweisen, sind zu für das vorliegende Logistikstandortkonzept zu Logistikmarktreionen zusammengefasst. Die Logistikmarktreionen wurden aus Sicht des Logistikmarktes unter weitgehender Berücksichtigung der bestehenden Planungsregionen des Kantons Zürich gebildet (siehe Abbildung 8).

Abbildung 8:  
Logistikmarktreionen



Die Beschreibung der einzelnen Logistikmarktreionen ist wie folgt gegliedert:

### Übersichtskarte Logistikmarktregion

- **Potenziale auf bestehenden Bauzonen**, differenziert zwischen bebauten und unbebauten Flächen
- **Potenziale auf nicht eingezontem Siedlungsgebiet** gemäss Richtplanentwurf vom 28. März 2012
- **Güterumschlagplätzen Schiene / Strasse** gemäss kantonalem Richtplanentwurf vom 28. März 2012
- **Gleisanschlüsse** gemäss SBB Cargo (Grundnetz und ausserhalb des Grundnetzes)
- **Erschliessung öffentlicher Verkehr** gemäss ÖV-Güteklassen<sup>9)</sup>
- **Bestehende Güterumschlag- und Lagerstandorte** gemäss Abbildung 5, Kapitel 2

### Beschrieb der einzelnen Logistikmarktregionen

- **Lage**  
Aussagen zur allgemeinen Lage innerhalb des Kantons Zürich sowie der Schweiz und in Bezug auf Erschliessungsaspekte.
- **Charakterisierung**  
Die Charakterisierung der Standortregion enthält Aussagen zu den potenziellen Standorten innerhalb der Logistikmarktregion, beschreibt deren Lage sowie allfällige Nutzungskonflikte in der Nachbarschaft..
- **Siedlungsflächenanalyse**  
Die Siedlungsflächenanalyse macht Aussagen zu Verfügbarkeiten der Flächen (bebaut, unbebaut), der planungsrechtlichen Ausgangslage (bestehende Bauzone, Siedlungsfläche gemäss Richtplanentwurf) und bestehenden Logistikbetrieben innerhalb der Region.
- **Erschliessung**  
Die Erschliessung innerhalb der Logistikmarktregion wird ebenso beschrieben wie die übergeordnete Anbindung an das schweizerische Strassen- und Schienennetz.

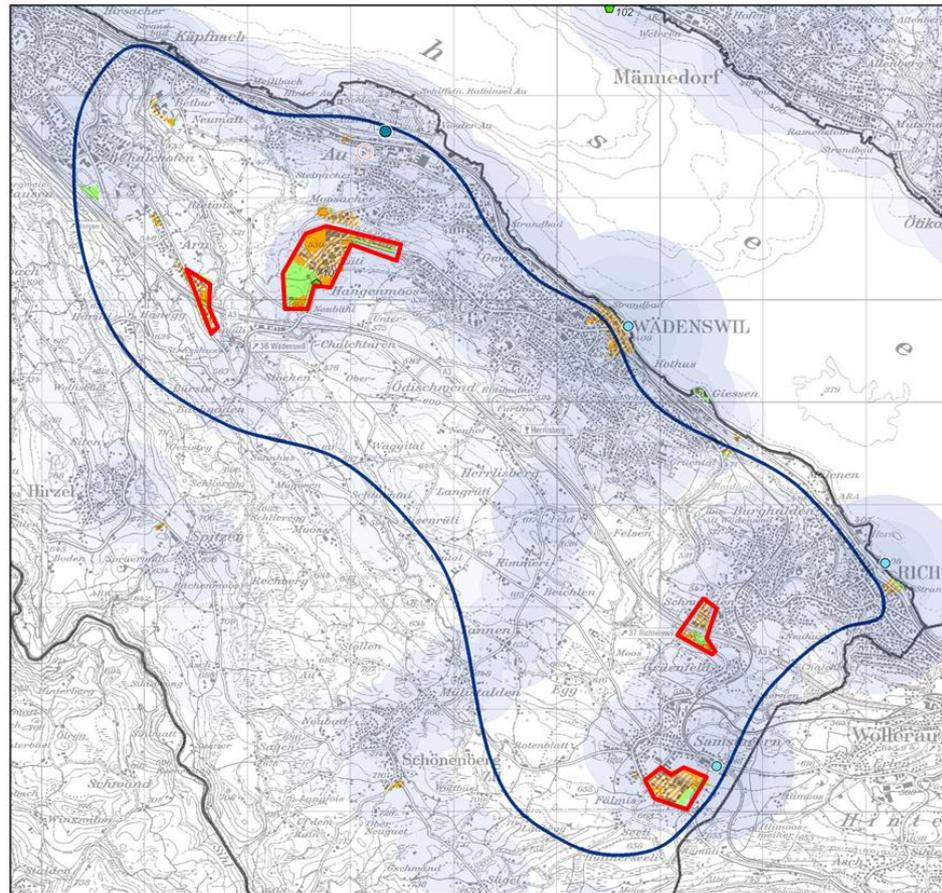
---

9) Die ÖV-Güteklassen sind eingezeichnet, da für die Mitarbeitenden von Logistikunternehmen die Anbindung an den öffentlichen Verkehr von Bedeutung ist (siehe auch Abschnitt 2.4)

## Zimmerberg

- Potenziale auf bestehenden Bauzonen
- sehr gross, unüberbaut
  - ▨ sehr gross, überbaut
  - gross, unüberbaut
  - ▨ gross, überbaut
- auf Siedlungsgebiet gemäss Richtplanentwurf
- sehr gross
  - ▨ gross
- Bestehende Logistikstandorte
- Bestehend
- Güterumschlagplätze (kant. Richtplanentwurf)
- bestehend
  - geplant
- SBB Cargo (ab Dezember 2012)
- Grundnetz
  - ausserhalb Grundnetz
- Güteklassen OeV
- A
  - B
  - C
  - D
  - E
  - F
- Logistikstandortregion
- Logistikstandortregion
  - Regionalplanungsregionen
  - Areale mit Affinität für Logistiknutzungen

Quelle:  
Diverse Geodaten Kanton Zürich  
Eigene Darstellung  
PKSO © swisstopo



- Lage
- Die Logistikmarktregion Zimmerberg ist Teil der kantonalen Planungsregion Zimmerberg.
  - Die Autobahn A3 Basel – Zürich – Sargans durchquert den Raum von Nordwesten nach Südosten.
  - Aus der Region sind die Räume Zentralschweiz (Zug etc.) sowie Ostschweiz gut zu erreichen (Glarnerland, Sargans etc.).
- Charakterisierung
- Die potenziellen Standorte mit Affinität für Logistiknutzungen verteilen sich zur Hauptsache entlang der Autobahn A3.
  - Mehrere Flächen können aufgrund ihrer geringen Grösse (Betbur, Horgen / Au, Wädenswil usw.) oder ihrer zentralen Lage in Ortszentren (Bahnhofs Areal und Giessen, Wädenswil usw.) ausgeschlossen werden.
  - Bei den ausgewiesenen potenziellen Standorten können aufgrund ihrer teils peripheren Lagen abseits der eigentlichen Ortszentren negative Externalitäten (Lärm etc.) auf Wohnquartiere grösstenteils ausgeschlossen werden.
- Siedlungsflächenanalyse
- Die Areale liegen zur Hauptsache in bestehenden Bauzonen. Einzig im Gebiet Neubühl in der Gemeinde Wädenswil liegt eine grössere Fläche

nicht in einer bestehenden Bauzone, sondern in einem gemäss Richtplanentwurf neuen Siedlungsgebiet, welches als regionales Arbeitsplatzgebiet für die Ansiedlung von Industrie- und Gewerbetrieben vorgesehen ist. Teil der Siedlungsfläche gemäss Richtplanentwurf. Ansonsten handelt es sich um Erweiterungen (Autobahnausfahrt Richterswil sowie Samstagern, Gemeinde Richterswil).

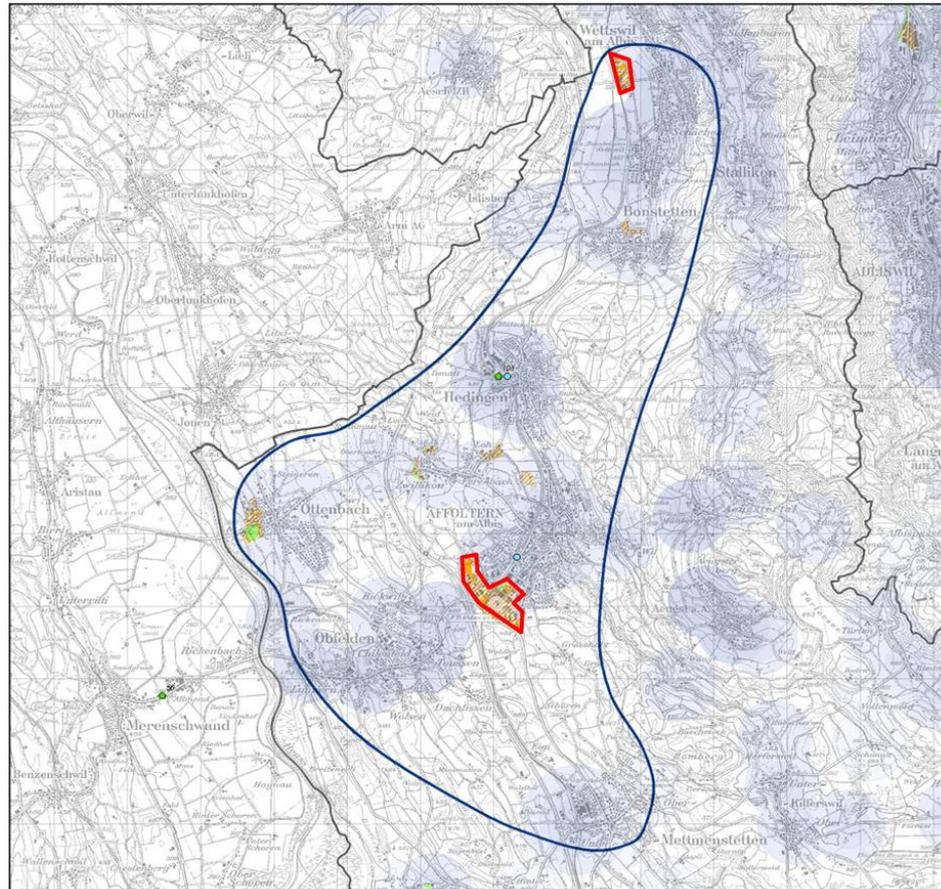
- Ein Grossteil der Flächen ist heute bereits bebaut. Diese werden zur Hauptsache gewerblich-industriell genutzt. Einzig das Gebiet Neubühl, Wädenswil, weist grössere unbebaute Flächen auf. Das Gebiet Neubühl ist zudem im Regio ROK als Nutzungsschwerpunkt Arbeiten ausgewiesen und im Kantonalen Richtplanentwurf als regionales Arbeitsplatzgebiet identifiziert.
- Strassenseitige Erschliessung: Die strassenseitige Erschliessung der Flächen ausserhalb der Ortszentren präsentiert sich gut. Die Areale liegen direkt an einer Kantonsstrasse und sind unmittelbar an Autobahnan schlüssen oder im Abstand von einigen hundert Metern dazu gelegen.
- Schienenseitige Erschliessung: Gemäss kantonalem Richtplan ist in Au ZH ein Güterumschlagplatz geplant. Der Bedienpunkt Au ZH liegt im Grundnetz von SBB Cargo. Zu den Bedienpunkten Wädenswil, Richterswil und Samstagern ist nur beschränkt Neuverkehr möglich. Die bezeichneten Gebiete eignen sich kaum für die Neuerrichtung von Anschlussgleisen.
- ÖV-Erschliessung: Die identifizierten theoretischen Potenzialflächen mit Affinität für Logistiktutzungen liegen zur Hauptsache in den ÖV-Erschliessungsklassen C und D.

Erschliessung

## Knonaueramt

- Potenziale auf bestehenden Bauzonen
- sehr gross, unüberbaut
  - ▨ sehr gross, überbaut
  - gross, unüberbaut
  - ▨ gross, überbaut
- auf Siedlungsgebiet gemäss Richtplanentwurf
- sehr gross
  - gross
- Bestehende Logistikstandorte
- bestehende Logistikstandorte
- Güterumschlagplätze (kant. Richtplanentwurf)
- bestehend
  - geplant
- SBB Cargo (ab Dezember 2012)
- Grundnetz
  - ausserhalb Grundnetz
- Güteklassen OeV
- A
  - B
  - C
  - D
  - E
  - F
- Logistikmarktregion
- Regionalplanungsregionen
- Areale mit Affinität für Logistiknutzungen

Quelle: Geodaten Kanton Zürich  
Eigene Darstellung  
PKSO © swisstopo



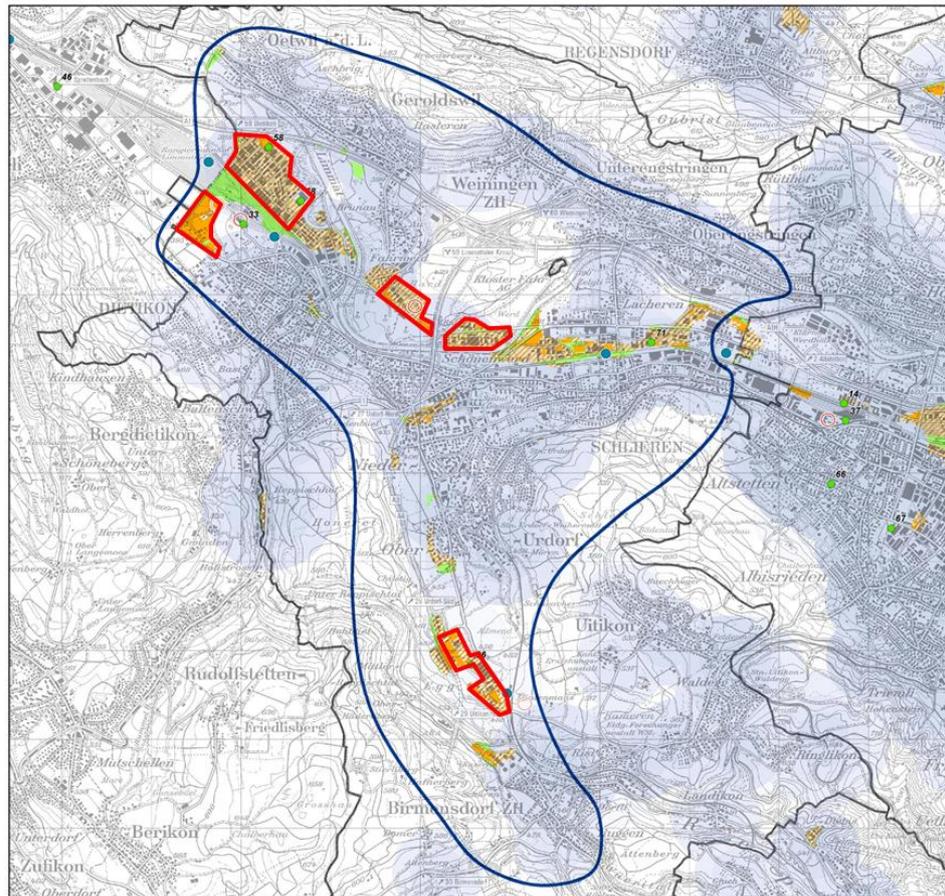
- Lage
- Die Logistikmarktregion Knonaueramt ist Teil der kantonalen Planungsregion Knonaueramt.
  - Sie erstreckt sich entlang der Autobahn A4 von Mettmenstetten im Süden bis Wettswil am Albis im Norden.
  - Aus der Region ist das Mittelland, das Limmattal und die Zentralschweiz gut zu erreichen.
- Charakterisierung
- Als grössere zusammenhängende Flächen für Logistiknutzungen kommen einzig die Areale in Affoltern am Albis sowie jene in Wettswil am Albis in Frage. Diese sind auch aufgrund ihrer Lage abseits der eigentlichen Zentren prädestiniert für Arbeits- (wie heute) oder allenfalls Logistiknutzungen.
  - Die weiteren Areale, welche im Rahmen der GIS-Analyse evaluiert wurden, können aufgrund ihrer Lage oder ihrer geringen Grösse ausgeschlossen werden.

- 
- Die Areale in Affoltern und Wettswil sind gemäss Regio ROK als Nutzungsschwerpunkte Arbeiten ausgewiesen. Siedlungsflächenanalyse
  - Ein Grossteil der Flächen ist heute bereits bebaut. Sie werden zur Hauptsache gewerblich-industriell genutzt. In beiden Gebieten sind allerdings noch unbebaute Flächen ausgewiesen, welche sich allenfalls durch Umnutzung angrenzender Parzellen erweitern liessen.
  - Strassenseitige Erschliessung: Die strassenseitige Erschliessung der Flächen ist sehr gut. Sowohl die Flächen in Affoltern als auch jene in Wettswil liegen wenige hundert Meter vom nächsten Autobahnanschluss entfernt. In beiden Fällen erfolgt eine Erschliessung nicht durch Wohnzonen. Erschliessung
  - Schienenseitige Erschliessung: Gemäss kantonalem Richtplan ist in Affoltern am Albis ein Güterumschlagplatz geplant. Die Bedienpunkte Affoltern am Albis und Hedingen liegen ausserhalb des Grundnetzes von SBB Cargo, womit Neuverkehr nur beschränkt möglich ist. Die bezeichneten Gebiete eignen sich allenfalls teilweise für die Neuerrichtung von Anschlussgleisen.
  - ÖV-Erschliessung: Während das Gebiet in Affoltern am Albis grösstenteils die ÖV-Güteklasse D aufweist, ist jenes in Wettswil derzeit nicht mit dem ÖV erschlossen. Eine zusätzliche Haltestelle auf der durch das Gebiet führenden Buslinie 200 könnte zukünftig die Erschliessung ermöglichen.

## Limmattal

- Potenziale auf bestehenden Bauzonen
- sehr gross, unüberbaut
  - ▨ sehr gross, überbaut
  - gross, unüberbaut
  - ▨ gross, überbaut
- auf Siedlungsgebiet gemäss Richtplanentwurf
- sehr gross
  - gross
- Bestehende Logistikstandorte
- bestehend
  - geplant
- Güterumschlagplätze (kant. Richtplanentwurf)
- bestehend
  - geplant
- SBB Cargo (ab Dezember 2012)
- Grundnetz
  - ausserhalb Grundnetz
- Güteklassen OeV
- A
  - B
  - C
  - D
  - E
  - F
- Logistikmarktregion
  - Regionalplanungsregionen
  - Areale mit Affinität für Logistiktutzungen

Quelle:  
Diverse Geodaten Kanton Zürich  
Eigene Darstellung  
PKSO © swisstopo



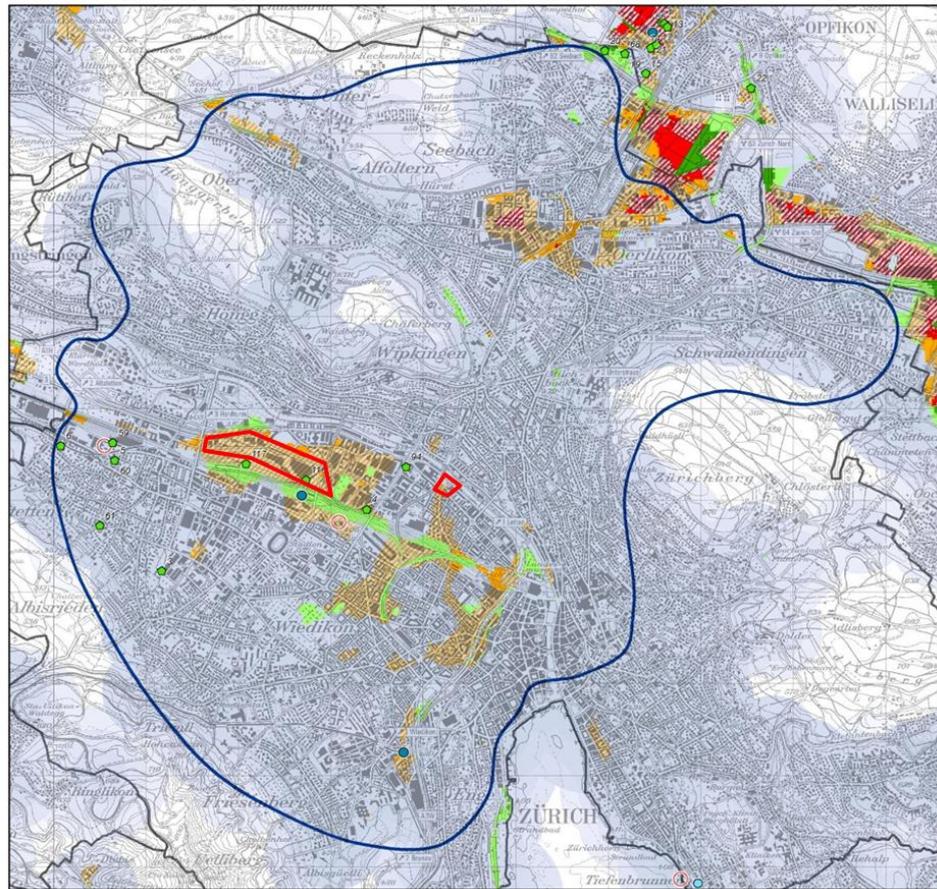
- Lage
- Die Logistikmarktregion Limmattal entspricht grösstenteils der gleichnamigen kantonalen Planungsregion.
  - Sie liegt im Bereich der sich im Limmattaler Kreuz schneidenden Autobahnachsen A1, A3 und A4.
  - Das Mittelland (inkl. Zürich) sowie die Zentralschweiz und Basel sind gut zu erreichen.
- Charakterisierung
- Im Raum Limmattal wurde anhand der GIS-Analyse eine grosse Zahl theoretischer Potenzialflächen mit Affinität für Logistiktutzungen identifiziert.
  - Allerdings stehen viele der evaluierten Areale heute unter einem hohen Umnutzungsdruck (Wohn- und Mischnutzungen) bzw. wurden Teile davon bereits umgenutzt.
  - Der Raum weist fünf grossflächige Potenzialflächen auf, welche teilweise sehr nahe an der Autobahn bzw. den entsprechenden Anschlüssen liegen. Allerdings sind sie heute durch Gewerbe- und Industrienutzungen belegt.

- 
- Mehrere der identifizierten Flächen sind gemäss Regio ROK Nutzungsschwerpunkte Arbeiten. Siedlungsflächenanalyse
  - Ein Grossteil der Flächen ist zum heutigen Zeitpunkt bereits bebaut. Diese werden gewerblich-industriell oder als Dienstleistungsstandorte genutzt. Vereinzelt Flächen sind gemäss Datengrundlage unüberbaut, sind heute allerdings bereits genutzt (grosse Abstellflächen für Fahrzeuge etc.).
  - Strassenseitige Erschliessung: Die strassenseitige Erschliessung der Flächen an das Kantonsstrassennetz ist insgesamt sehr gut. Die zeitweise hohen Verkehrsbelastungen führen zu teilweise relativ langen Fahrzeiten von/nach diesen Standorten. Einzelne Flächen (im Bereich Urdorf Nord) liegen zudem sehr nahe an einem Autobahnanschluss. Erschliessung
  - Schienenseitige Erschliessung: In Dietikon ist ein Güterumschlagplatz vorhanden, mit dem Gateway Terminal ist ein zusätzlicher geplant. SBB Cargo betreibt Bedienpunkte in Dietikon, Schlieren und Birmensdorf. In den identifizierten Gebieten sind Anschlussgleise teilweise vorhanden, teilweise eignen sich diese allenfalls auch für die Neuerrichtung von Anschlussgleisen.
  - ÖV-Erschliessung: Die Flächen im Limmattal selbst sind gut erschlossen (Gütekategorie B, C und D). Eine Ausnahme ist das Gebiet Niderfeld (Dietikon), welches heute noch keine Gütekategorie aufweist (mit Limmattalbahn zukünftig sehr gut erschlossen). Das potenzielle Areal in Urdorf weist die Gütekategorie F auf.

## Stadt Zürich

- Potenziale auf bestehenden Bauzonen
- sehr gross, unüberbaut
  - ▨ sehr gross, überbaut
  - gross, unüberbaut
  - ▨ gross, überbaut
- auf Siedlungsgebiet gemäss Richtplanentwurf
- sehr gross
  - gross
- Bestehende Logistikstandorte
- bestehend
  - geplant
- Güterumschlagplätze (kant. Richtplanentwurf)
- bestehend
  - geplant
- SBB Cargo (ab Dezember 2012)
- Grundnetz
  - ausserhalb Grundnetz
- Güteklassen OeV
- A
  - B
  - C
  - D
  - E
  - F
- Logistikmarktregion
  - Regionalplanungsregionen
  - Areale mit Affinität für Logistiknutzungen

Quelle:  
Diverse Geodaten Kanton Zürich  
Eigene Darstellung  
PKSO © swisstopo



- Lage
- Die Logistikmarktregion Stadt Zürich umfasst die südlich der Limmat liegenden Teile des Stadtgebiets sowie die Gebiete Oerlikon, Affoltern und Schwamendingen. Im Norden begrenzt Opfikon sowie der Flughafen Kloten und im Osten das Glattal den Raum.
- Charakterisierung
- Die hohe Dynamik im Raum Zürich führte zu einem beträchtlichen Umnutzungsdruck auf die bestehenden Arbeitsplatzgebiete (Wohnen, hochwertige Arbeitsplatzgebiete). Grosse städtebauliche Veränderungen in den letzten Jahren zeigen dies.
  - Aufgrund der urbanen, innerstädtischen Lage sind die geeignete Flächen oftmals mit Nutzungs- bzw. Nachbarschaftskonflikten belastet (Lärm etc.).
- Siedlungsflächenanalyse
- Eine Vielzahl der evaluierten Flächen ist aufgrund bereits abgeschlossener oder laufender Umnutzungen nicht für Logistiknutzungen verfügbar.
  - Allgemein sind die bestehenden Arbeitsplatzgebiete einem hohen Umnutzungsdruck ausgesetzt, was die Schaffung neuer Arbeitsplatzgebiete erschwert bzw. verunmöglicht.

- Viele der evaluierten Flächen wurden in den letzten Jahren neu genutzt (Wohn- und Mischnutzung).
- Strassenseitige Erschliessung: Die strassenseitige Erschliessung ist als gut zu bezeichnen. Die zeitweise hohen Verkehrsbelastungen führen zu teilweise relativ langen Fahrzeiten von/nach diesen Standorten. Die Flächen im Raum Zürich West sind zudem über den Anschluss Pfingstweidbrücke an das Nationalstrassennetz angeschlossen. Im Norden verläuft die Autobahn A1.
- Schienenseitige Erschliessung: In Zürich-Aussersihl ist ein Güterumschlagplatz (DEBAG) vorhanden. Die SBB Cargo betreiben Bedienpunkte in Zürich-Herdern und Zürich-Giesshübel. In den bezeichneten Gebieten sind Anschlussgleise teilweise vorhanden. Gemäss Richtplan weist der Raum zwei bestehende Güterumschlagplätze auf, der Bedienpunkt Zürich-Herdern gehört zum Grundnetz von SBB Cargo. Aus Sicht der Stadt Zürich sollten die Anschlussgleise Seebach-Birchstrasse erhalten bleiben<sup>10)</sup>.
- ÖV-Erschliessung: Die ÖV-Erschliessung der bezeichneten Flächen ist mit hauptsächlich Güteklasse A und teilweise B sehr gut.

Erschliessung

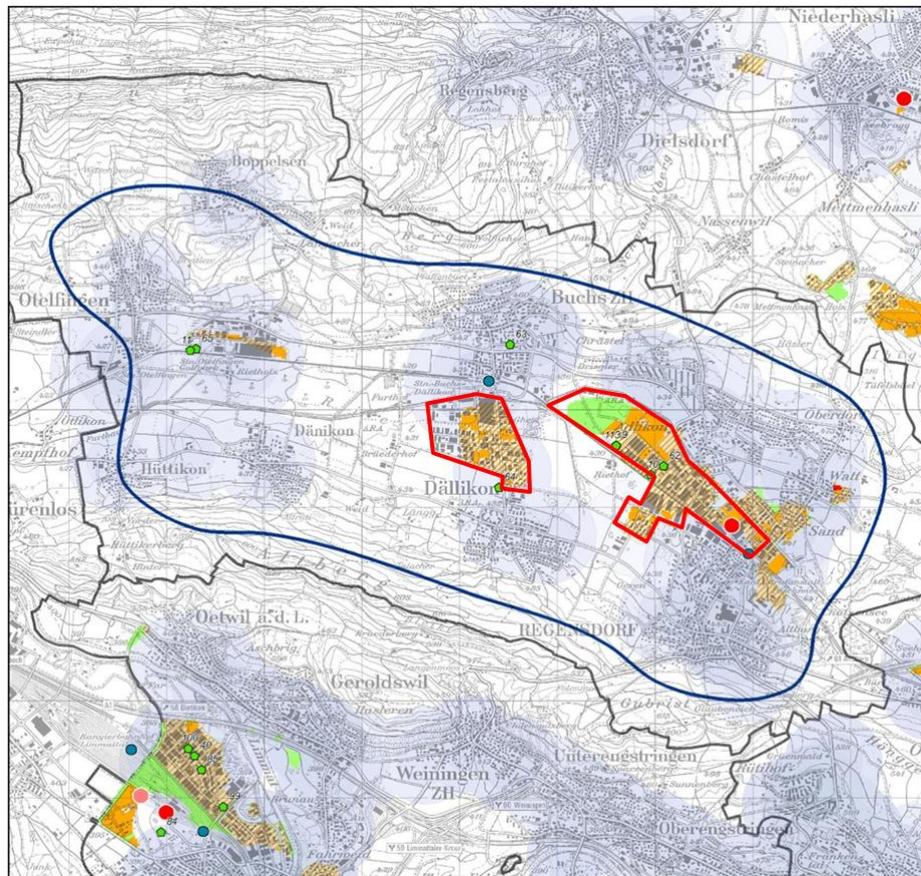
---

10) Quelle: Ernst Basler + Partner: „Inventar und Strategie der Gütergleis- und -umschlaganlagen in der Stadt Zürich“, im Auftrag des Tiefbauamtes der Stadt Zürich, 07.04.2011

## Furttal

- Potenziale auf bestehenden Bauzonen
- sehr gross, unüberbaut
  - ▨ sehr gross, überbaut
  - gross, unüberbaut
  - ▨ gross, überbaut
- auf Siedlungsgebiet gemäss Richtplanentwurf
- sehr gross
  - gross
- Bestehende Logistikstandorte
- bestehende Logistikstandorte
- Güterumschlagplätze (kant. Richtplanentwurf)
- bestehend
  - geplant
- SBB Cargo (ab Dezember 2012)
- Grundnetz
  - ausserhalb Grundnetz
- Güteklassen OeV
- A
  - B
  - C
  - D
  - E
  - F
- Logistikmarktregion
- Logistikmarktregion
  - Regionalplanungsregionen
  - Areale mit Affinität für Logistiknutzungen

Quelle:  
Diverse Geodaten Kanton Zürich  
Eigene Darstellung  
PKSO © swisstopo



- Lage
- Die Logistikmarktregion Furttal entspricht in etwa der Fläche der gleichnamigen kantonalen Planungsregion.
  - Sie liegt nordwestlich der Stadt Zürich und schliesst im Osten an das Siedlungsgebiet von Otelfingen an.
- Charakterisierung
- Der Raum zeichnet sich durch teils ländliche, teils städtische Strukturen aus. Charakteristisch präsentiert sich das Tal mit Arbeitsplatznutzung in der Ebene und Wohnlagen entlang der Hänge.
- Siedlungsflächenanalyse
- Der Raum Regensdorf gehört zu den urbanen Wohnlandschaften gemäss Raumordnungskonzept des Kantons Zürich. Dällikon und Buchs in der Mitte des Furttals und Otelfingen am westlichen Rand zählen gemäss Raumordnungskonzept zu den Landschaften unter Druck.
  - Die evaluierten Flächen verteilen sich auf bereits bestehende Arbeitsplätzegebiete. Diese sind auch im Regio ROK entsprechend bezeichnet. Sie sind grösstenteils überbaut und werden industriell und gewerblich genutzt.
  - Flächen in Adlikon (Gemeinde Regensdorf) sind nicht in einer bestehenden Bauzone, sondern in einem gemäss Richtplanentwurf neuen Siedlungsgebiet, welches als regionales Arbeitsplatzgebiet für die Ansied-

lung von Industrie- und Gewerbetrieben vorgesehen ist..

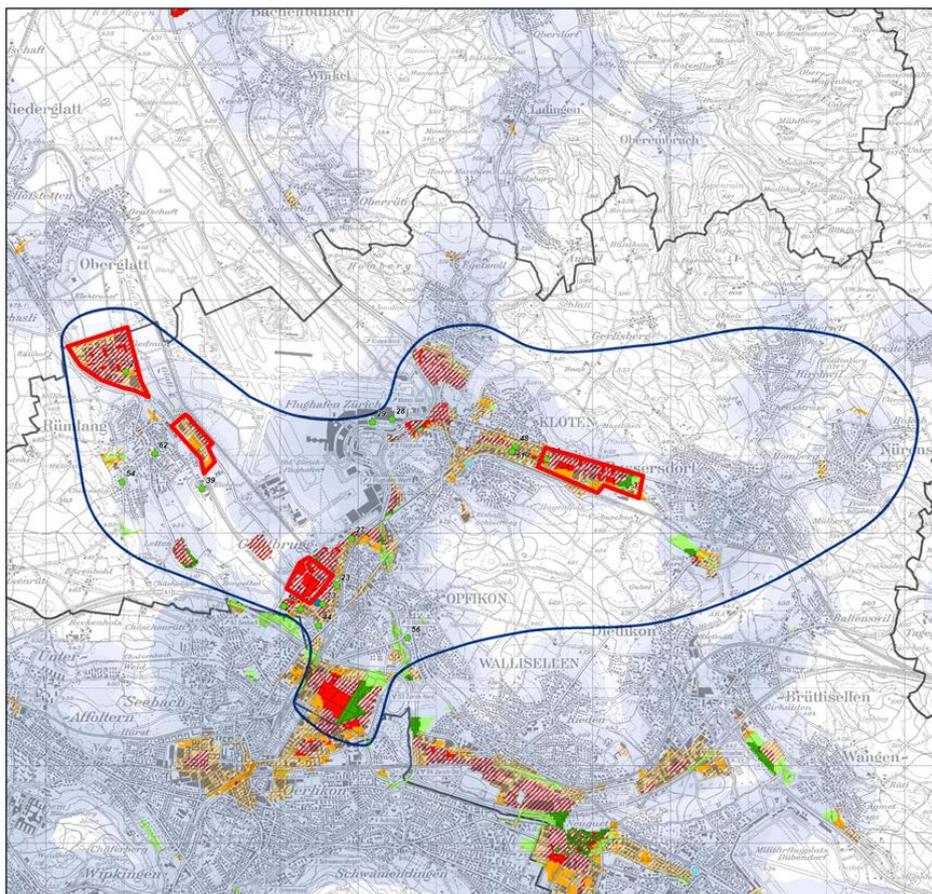
- Strassenseitige Erschliessung: Die strassenseitige Erschliessung ist gut, sämtliche Flächen liegen unmittelbar am Kantonsstrassennetz. Der Anschluss an das Nationalstrassennetz ist mit dem Anschluss Zürich-Affoltern gewährleistet.
- Schienenseitige Erschliessung: Gemäss kantonalem Richtplanentwurf ist in Regensdorf ein Güterumschlagplatz vorgesehen. Die Bedienpunkte Regensdorf-Watt und Buchs-Dällikon liegen im Grundnetz von SBB Cargo. In den bezeichneten Gebieten sind teilweise Anschlussgleise vorhanden. Diese eignen sich teilweise allenfalls auch für neue Anschlussgleise.
- ÖV-Erschliessung: Die Situation bzgl. Erschliessung durch ÖV ist gut. Die meisten bezeichneten Flächen liegen im Bereich der Güteklasse B bis D.

Erschliessung

## Flughafen

- Potenziale auf bestehenden Bauzonen
- sehr gross, überbaut
  - ▨ sehr gross, überbaut
  - gross, überbaut
  - ▨ gross, überbaut
- auf Siedlungsgebiet gemäss Richtplanentwurf
- sehr gross
  - gross
- Bestehende Logistikstandorte
- bestehende Logistikstandorte
- Güterumschlagplätze (kant. Richtplanentwurf)
- bestehend
  - geplant
- SBB Cargo (ab Dezember 2012)
- Grundnetz
  - ausserhalb Grundnetz
- Güteklassen OeV
- A
  - B
  - C
  - D
  - E
  - F
- Logistikmarktregion
- Regionalplanungsregionen
- Areale mit Affinität für Logistiknutzungen

Quelle:  
Diverse Geodaten Kanton Zürich  
Eigene Darstellung  
PKSO © swisstopo



- Lage
- Die Logistikmarktregion Flughafen liegt im unteren Glattal. Sie ist Teil der Planungsregion Glattal.
  - Die Unterlandautobahn durchschneidet die Logistikmarktregion von Norden nach Süden.
- Charakterisierung
- Der Raum wird primär durch den Flughafen Kloten geprägt und ist Teil des Metropolitanraums Zürich. Entsprechend sind die Gemeinden Kloten und Opfikon im kantonalen Raumordnungskonzept als Stadtlandschaft ausgewiesen. Die Gemeinde Rümlang wird darin als Landschaft unter Druck definiert.
  - Die Flughafenregion weist viele potenzielle Areale mit Affinität für Logistiknutzungen aus, wobei für einen merklichen Teil der Flächen ein sehr grosses Potenzial identifiziert wurde.
- Siedlungsflächenanalyse
- Ein Grossteil der Logistikmarktregion Flughafen (Opfikon-Kloten-Bassersdorf) präsentiert sich als zusammenhängende Siedlungsfläche, welche im Süden an Zürich Nord (Oerlikon) anschliesst.
  - Das Gebiet weist eine Vielzahl potenzieller Flächen mit Affinität für Logistiknutzungen aus. Dies entspricht auch dem Regio ROK, welches mehrere Areale als Nutzungsschwerpunkte Arbeiten definiert. Die Flä-

chen liegen hauptsächlich entlang der Bahnachse Kloten-Bassersdorf und Kloten-Oerlikon sowie im Raum Rümlang.

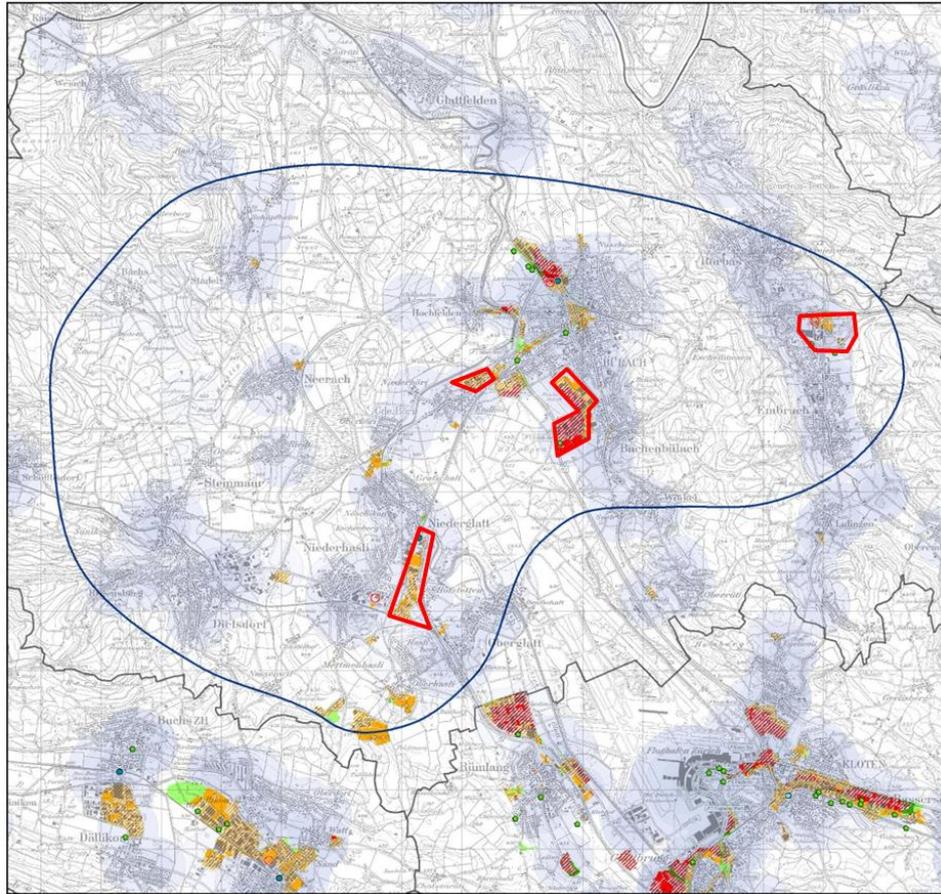
- Mehrere der evaluierten Gebiete weisen unüberbaute Flächen mit einer sehr grossen Logistikeignung auf. Die meisten sind bereits eingezont. Einzelne sind nicht in einer bestehenden Bauzone, sondern in einem gemäss Richtplanentwurf neuen Siedlungsgebiet, welches als regionales Arbeitsplatzgebiet für die Ansiedlung von Industrie- und Gewerbebetrieben vorgesehen ist..
- Von den theoretischen Potenzialflächen scheinen aufgrund der Erschliessungssituation vor allem die Areale westlich des Flughafens für Logistiktutzungen geeignet. Diejenigen, die östlich liegen, müssen über Wohngebiete erschlossen werden. Deshalb sind sie weniger geeignet.
- Strassenseitige Erschliessung: Der Raum wird von der Unterlandautobahn von Norden nach Süden durchquert. Die ausgewiesenen Flächen sind unmittelbar an das Kantonsstrassennetz angeschlossen.
- Schienenseitige Erschliessung: Der Bedienpunkt Glattbrugg liegt im Grundnetz von SBB Cargo, während im Bedienpunkt Kloten nur beschränkt Neuverkehr möglich ist. In den bezeichneten Gebieten sind Anschlussgleise teilweise vorhanden.
- ÖV-Erschliessung: Aufgrund der Urbanität des Raums ist die ÖV-Erschliessung entlang der Achse Opfikon-Kloten-Bassersdorf sehr gut (Güteklasse A und B). In Rümlang ist sie befriedigend (D und E).

Erschliessung

## Unterland

- Potenziale auf bestehenden Bauzonen
- sehr gross, unüberbaut
  - ▨ sehr gross, überbaut
  - gross, unüberbaut
  - ▨ gross, überbaut
- auf Siedlungsgebiet gemäss Richtplanentwurf
- sehr gross
  - gross
- Bestehende Logistikstandorte
- Bestehende Logistikstandorte
- Güterumschlagplätze (kant. Richtplanentwurf)
- bestehend
  - geplant
- SBB Cargo (ab Dezember 2012)
- Grundnetz
  - ausserhalb Grundnetz
- Güteklassen OeV
- A
  - B
  - C
  - D
  - E
  - F
- Logistikmarktregion
- Logistikmarktregion
- Regionalplanungsregionen
- Regionalplanungsregionen
- Areale mit Affinität für Logistiknutzungen
- Areale mit Affinität für Logistiknutzungen

Quelle: Geodaten Kanton Zürich  
Eigene Darstellung  
PKSO © swisstopo



- Lage
- Die Logistikmarktregion Bülach ist Teil der Planungsregion Unterland.
  - Die Unterlandautobahn durchschneidet den Raum von Norden nach Süden.
  - Sie liegt nördlich des Flughafens Kloten, nahe an der deutschen Grenze.

- Charakterisierung
- Das Gebiet weist theoretisch mehrere Areale mit grossem Potenzial und ein Areal mit einem sehr grossen Potenzial für logistikaffine Nutzungen auf.
  - Zur Hauptsache konzentrieren sich diese Flächen auf die Gemeinden Bülach, Hori, Embrach und Niederglatt. Die Areale im Bereich Bülach Nord sind Bestandteil der gleichnamigen Planung und stehen nicht mehr für Logistiknutzung zur Verfügung. Die ausgewiesenen Gebiete sind teilweise heute mit Fluglärm belastet, die meisten Gebiete weisen heute schon Arbeitsnutzungen auf, ein Logistikstandort würde das unmittelbare Umfeld kaum zusätzlich belasten (Lärmthematik).

- Im Regio ROK ist das Gebiet der Gemeinde Bülach als kantonales Zentrum und dynamisch städtischer Raum bezeichnet. Das Gebiet im Dreieck Niederhasli-Niederglatt-Oberglatt sowie der Raum Embrach werden darin ebenfalls dem dynamischen städtischen Raum zugerechnet.
- Das Gebiet weist mehrere unüberbaute Flächen auf, sowohl mit grossem als auch mit sehr grossem Potential.
- Das Areal in Embraport in Embrach ist heute bereits teilweise mit Logistiknutzungen belegt.

Siedlungsflächenanalyse

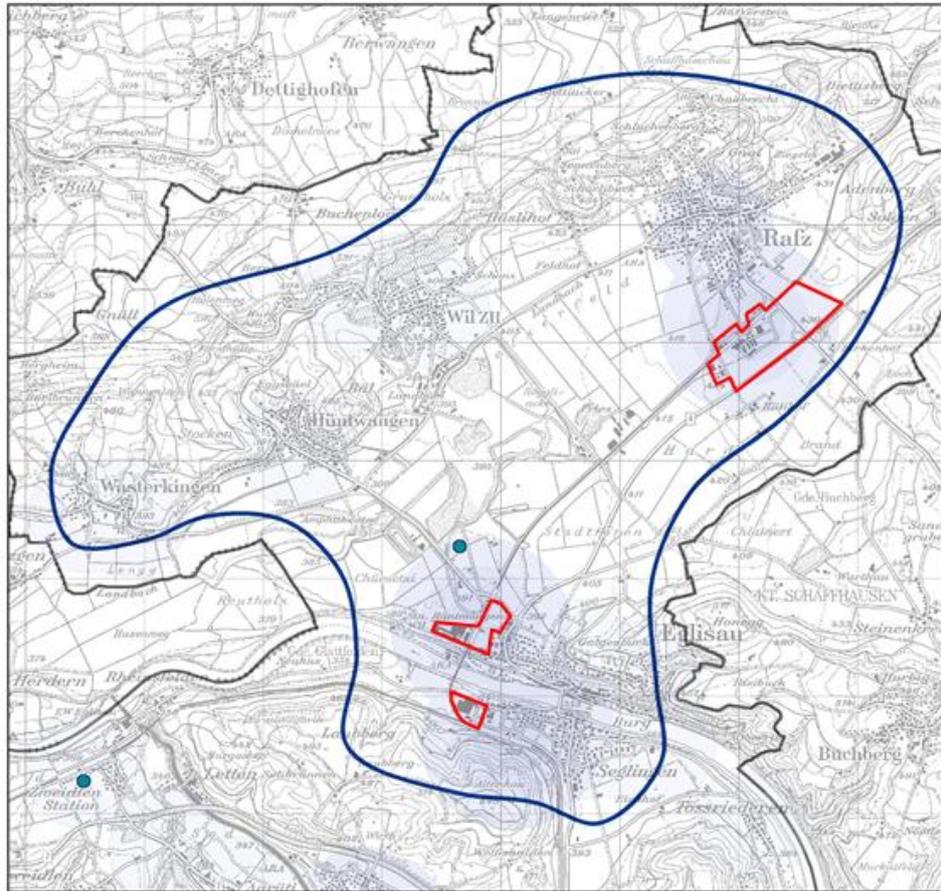
- Strassenseitige Erschliessung: Der Raum wird von der Unterlandautobahn von Norden nach Süden erschlossen, welche im Norden von Bülach endet. Die meisten der ausgeschiedenen Potenzialflächen sind unmittelbar an das Kantonstrassennetz angeschlossen. Die Flächen im Süden Bülachs liegen zudem direkt am Autobahnanschluss Bülach Süd.
- Schienenseitige Erschliessung: Gemäss kantonalem Richtplanentwurf sind in Bülach, Embrach und Niederglatt Güterumschlagplätze vorhanden. Die Bedienpunkte Bülach und Niederglatt liegen im Grundnetz von SBB Cargo. In den bezeichneten Gebieten sind Anschlussgleise teilweise vorhanden. Teilweise eignen sich die Gebiete allenfalls auch für die Neuerrichtung von Anschlussgleisen.
- ÖV-Erschliessung: Die ÖV-Erschliessung der ausgewiesenen Gebiete ist befriedigend (Güteklasse C, D und E).

Erschliessung

## Rafz

- Potenziale auf bestehenden Bauzonen
- sehr gross, überbaut
  - ▨ sehr gross, überbaut
  - gross, überbaut
  - ▨ gross, überbaut
- auf Siedlungsgebiet gemäss Richtplanentwurf
- sehr gross
  - gross
- Bestehende Logistikstandorte
- Bestehende Logistikstandorte
- Güterumschlagplätze (kant. Richtplanentwurf)
- bestehend
  - geplant
- SBB Cargo (ab Dezember 2012)
- Grundnetz
  - ausserhalb Grundnetz
- Güteklassen OeV
- A
  - B
  - C
  - D
  - E
  - F
- Logistikmarktregion
- Regionalplanungsregionen
- Areale mit Affinität für Logistiknutzungen

Quelle:  
Diverse Geodaten Kanton Zürich  
Eigene Darstellung  
PKSO © swisstopo



- Lage
- Die Logistikmarktregion Rafz ist Teil der Planungsregion Unterland.
  - Sie grenzt östlich, nördlich und westlich an Deutschland. Im Süden wird sie durch den Rhein begrenzt.
- Charakteristik
- Das Gebiet weist gemäss GIS-Analyse keine Flächen auf, welche grosses oder sehr grosses Potenzial für logistikaffine Nutzungen aufweisen.
  - Allfällige Areale für Logistiknutzungen sind das SIG-Areal, welches direkt beim Bahnhof Rafz gelegen ist sowie das ehemalige Thurella-Areal in Eglisau. Zweiteres verfügt über ein relativ neues Hochregallager, welches zurzeit nicht genutzt wird. Auch das Areal Bauelenzelg in der Gemeinde Eglisau ist ein Areal, welches allenfalls für Logistiknutzungen geeignet ist.
- Siedlungsflächenanalyse
- Die ausgewiesenen Areale mit Affinität für Logistiknutzungen liegen am Rand (Thurella-Areal und Bauelenzelg) oder ausserhalb des Siedlungsgebiets (SIG-Areal). Zudem ist der südliche Teil des SIG-Areals Bauentwicklungsgebiet gemäss rechtskräftigem Richtplan des Kantons Zürich. Negative Externalitäten einer allfälligen Logistiknutzung können mit grosser Wahrscheinlichkeit ausgeschlossen werden.

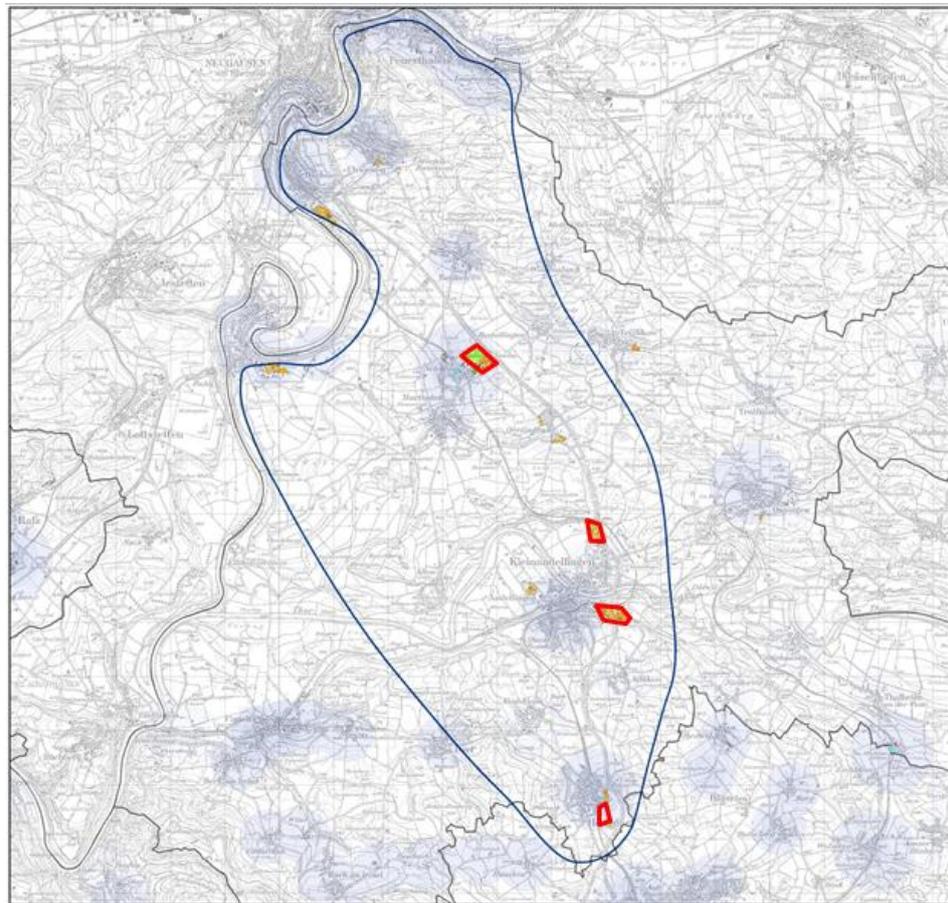
## Erschliessung

- Strassenseitige Erschliessung: Das Gebiet ist rund 5 km südlich im Raum Bülach an des Nationalstrassennetz angebunden. Ein direkter Anschluss ist nicht verfügbar. Aufgrund der geographischen Lage ist die Anbindung ans deutsche Hauptstrassennetz erfolgt über Jestetten – Dettinghofen. Aufgrund der kurvigen Passstrasse kann diese Anbindung als mässig bezeichnet werden.
- Schienenseitige Erschliessung: Gemäss kantonalem Richtplanentwurf sind im Raum Rafz keine Güterumschlagplätze vorgesehen. Das Gebiet verfügt über zwei SBB Cargo-Anschlüsse aus dem Grundnetz.
- ÖV-Erschliessung: Die ÖV-Erschliessung der ausgewiesenen Gebiete ist befriedigend (Güteklasse D und E).

## Weinland

- Potenziale auf bestehenden Bauzonen
- sehr gross, unüberbaut
  - ▨ sehr gross, überbaut
  - gross, unüberbaut
  - ▨ gross, überbaut
- auf Siedlungsgebiet gemäss Richtplanentwurf
- sehr gross
  - gross
- Bestehende Logistikstandorte
- bestehende Logistikstandorte
- Güterumschlagplätze (kant. Richtplanentwurf)
- bestehend
  - geplant
- SBB Cargo (ab Dezember 2012)
- Grundnetz
  - ausserhalb Grundnetz
- Güteklassen OeV
- A
  - B
  - C
  - D
  - E
  - F
- Logistikmarktregion
- Logistikmarktregion
  - Regionalplanungsregionen
  - Areale mit Affinität für Logistiknutzungen

Quelle:  
Diverse Geodaten Kanton Zürich  
Eigene Darstellung  
PKSO © swisstopo



- Lage
- Die Logistikmarktregion Weinland befindet sich ganz im Norden des Kantons Zürichs, an der Grenze zu Schaffhausen. Sie erstreckt sich von Kleinandelfingen im Süden bis Feuerthalen im Norden. Die Autobahn A4 durchquert den Raum von Norden nach Süden.
- Charakterisierung
- Das Gebiet weist vereinzelte Flächen im Süden (Kleinandelfingen) und entlang des Rheins im Westen auf. Insgesamt ist das Potenzial klein.
- Siedlungsflächenanalyse
- Die ausgewiesenen Areale sind grösstenteils bebaut. Nur vereinzelt wurden unbebaute Flächen identifiziert.
  - Bei einer für die Region verhältnismässig grossen Fläche in Marthalen handelt es sich um ein gemäss Richtplanentwurf neues Siedlungsgebiet, welches als regionales Arbeitsplatzgebiet für die Ansiedlung von Industrie- und Gewerbetrieben vorgesehen ist. .
  - Bei der Fläche südlich des Siedlungsgebiets der Gemeinde Henggart handelt es sich um ein neues Siedlungsgebiet gemäss kantonalem Richtplanentwurf welches als regionales Arbeitsplatzgebiet für die Ansiedlung von Industrie- und Gewerbetrieben vorgesehen ist.

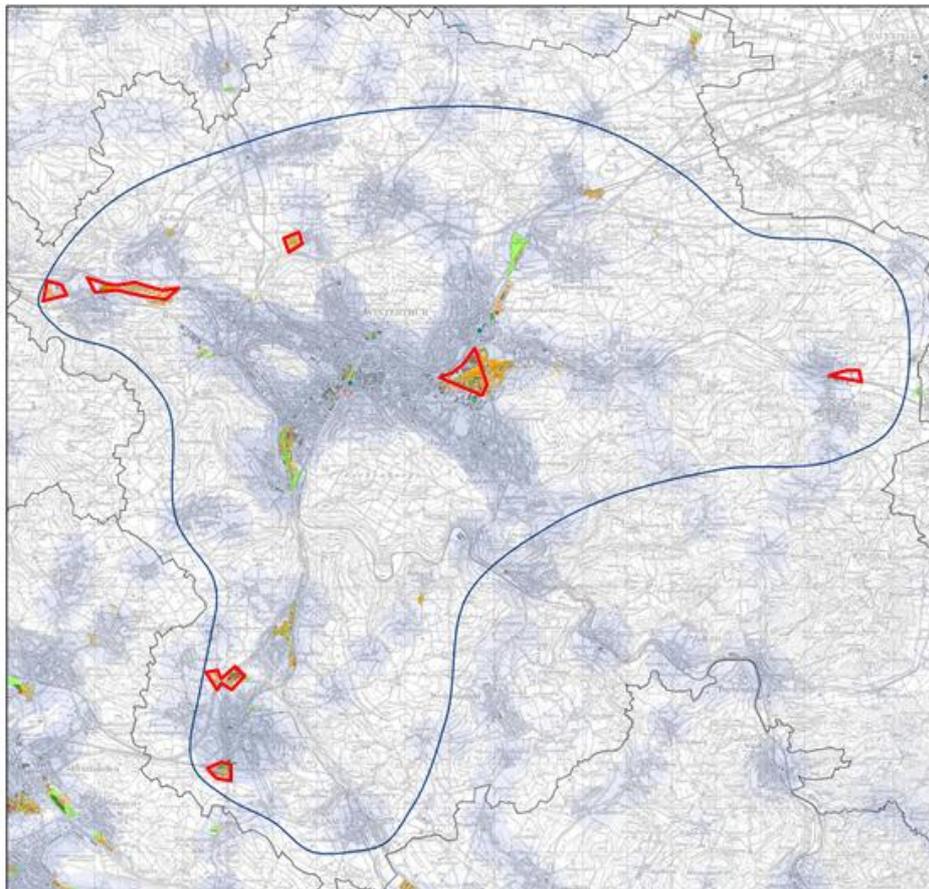
- Die Mehrzahl der evaluierten Flächen ist heute gewerblich-industriell genutzt.
- Strassenseitige Erschliessung: Die ausgewiesenen Areale sind grösstenteils gut an das Kantonsstrassennetz angeschlossen. Die Anbindung an das Nationalstrassennetz erfolgt allerdings oftmals durch Wohn- bzw. Mischnutzungen. Eine Ausnahme bildet das Areal im Norden der Gemeinde Kleinandelfingen sowie jenem in Marthalen.
- Schienenseitige Erschliessung: Der Bedienpunkt Marthalen liegt ausserhalb des Grundnetzes von SBB Cargo, womit Neuverkehr nur beschränkt möglich ist. Die bezeichneten Gebiete eignen sich kaum für die Neuerrichtung von Anschlussgleisen.
- ÖV-Erschliessung: Die ÖV-Erschliessung der meisten bezeichneten Flächen ist befriedigend (Güteklasse D und E).

Erschliessung

## Winterthur und Umgebung

- Potenziale auf bestehenden Bauzonen
- sehr gross, unüberbaut
  - ▨ sehr gross, überbaut
  - gross, unüberbaut
  - ▨ gross, überbaut
- auf Siedlungsgebiet gemäss Richtplanentwurf
- sehr gross
  - gross
- Bestehende Logistikstandorte
- bestehende
- Güterumschlagplätze (kant. Richtplanentwurf)
- bestehend
  - geplant
- SBB Cargo (ab Dezember 2012)
- Grundnetz
  - ausserhalb Grundnetz
- Güteklassen OeV
- A
  - B
  - C
  - D
  - E
  - F
- Logistikmarktregion
  - Regionalplanungsregionen
  - Areale mit Affinität für Logistikknutzungen

Quelle:  
Diverse Geodaten Kanton Zürich  
Eigene Darstellung  
PK50 © swisstopo



- Lage
- Die Logistikmarktregion Winterthur umfasst die Stadt Winterthur und Umgebung sowie die Gemeinden Neftenbach, Pfungen, Seuzach, Elsau, Elgg und Illnau-Effretikon.
- Charakterisierung
- Die Potenzialflächen konzentrieren sich zur Hauptsache auf den Osten und den Süden Winterthurs. Die innerstädtischen, ehemaligen Arbeitsplatzgebiete werden bereits seit einigen Jahren höherwertig genutzt. Zudem wurden im Gebiet Tössallmend weitere Flächen im Westen Winterthurs evaluiert.
- Siedlungsflächenanalyse
- Winterthur und die angrenzenden Gemeinden sind im kantonalen Raumordnungskonzept als Stadtlandschaften ausgewiesen.
  - Nennenswerte unüberbaute Potenzialflächen weist einzig Winterthur in der Gleisspange im Osten des Stadtgebiets sowie in Oberwinterthur auf.
  - Die evaluierten Potenzialflächen im Raum Wiesendangen sind nicht in einer bestehenden Bauzone, sondern in einem gemäss Richtplanentwurf neuen Siedlungsgebiet, welches als regionales Arbeitsplatzgebiet für die Ansiedlung von Industrie- und Gewerbetrieben vorgesehen ist.. Ein Spezialfall ist das Armeearéal in Elgg. Dieses ist heute als Logistikba-

sis der Armee genutzt und ist gemäss gültigem Zonenplan der Landwirtschaftszone zugewiesen.

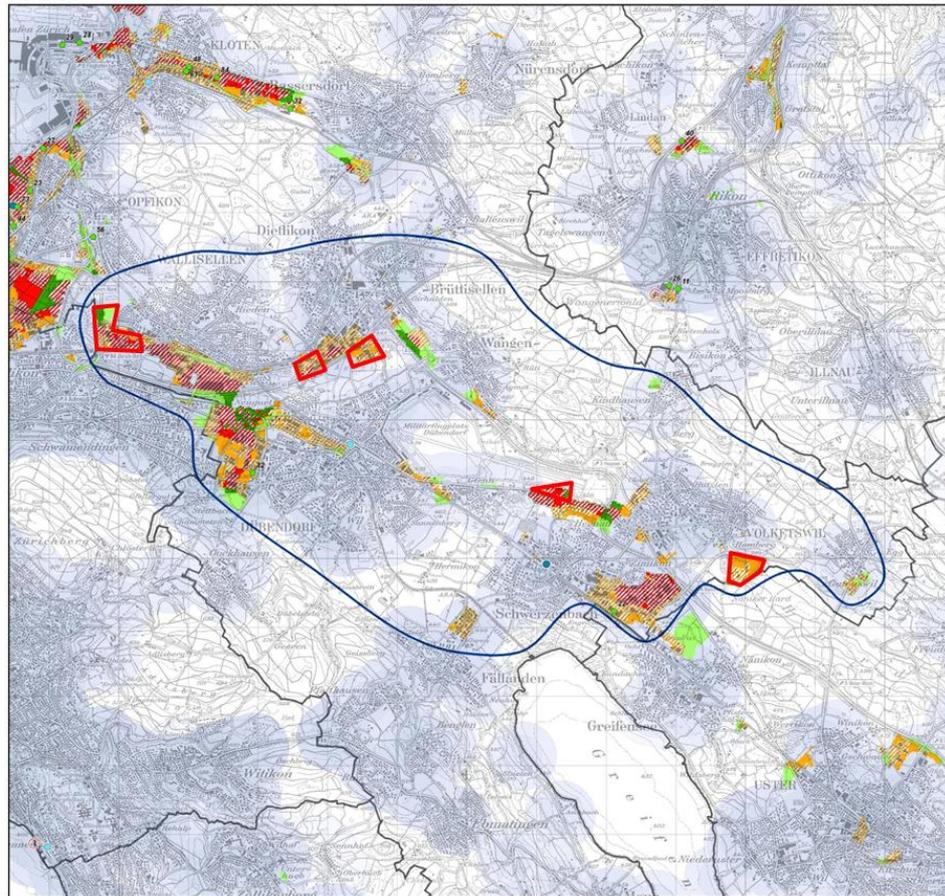
- Strassenseitige Erschliessung: MIV-seitig sind vor allem die Flächen im Norden von Winterthur, im Raum Seuzach-Ohringen, aufgrund ihrer Lage in Nähe zum Autobahnanschluss sehr gut erschlossen. Allerdings führt die Kantonsstrasse, welche die Erschliessung des Areals sicherstellt, durch Gebiete mit Wohn- bzw. Mischnutzungen. Die weiteren Areale sind zumindest gut an das Kantonsstrassennetz angebunden.
- Schienenseitige Erschliessung: Gemäss kantonalem Richtplanentwurf ist in Winterthur-Grüze ein Güterumschlagplatz vorgesehen (dient als Ersatzstandort für Winterthur-Zentrum, allfälliger Alternativstandort in Oberwinterthur). Die Bedienpunkte Winterthur, Winterthur Grüze und Oberwinterthur liegen im Grundnetz von SBB Cargo. In den bezeichneten Gebieten sind Anschlussgleise teilweise vorhanden, teilweise eignen sich die Gebiete allenfalls auch für die Neuerrichtung von Anschlussgleisen. Gemäss kantonalem Richtplanentwurf ist in Effretikon ein Güterumschlagplatz vorhanden.
- ÖV-Erschliessung: Die bezeichneten Flächen in der Stadt Winterthur sind gut bis sehr gut (Güteklassen A und B) mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Bei den Flächen in Oberwinterthur und in der Tössallmend ist die Qualität der ÖV-Erschliessung befriedigend (C, D und E).

Erschliessung

## Glatttal

- Potenziale auf bestehenden Bauzonen
- sehr gross, unüberbaut
  - ▨ sehr gross, überbaut
  - gross, unüberbaut
  - ▨ gross, überbaut
- auf Siedlungsgebiet gemäss Richtplanentwurf
- sehr gross
  - gross
- Bestehende Logistikstandorte
- bestehende
  - geplant
- Güterumschlagplätze (kant. Richtplanentwurf)
- bestehend
  - geplant
- SBB Cargo (ab Dezember 2012)
- Grundnetz
  - ausserhalb Grundnetz
- Güteklassen OeV
- A
  - B
  - C
  - D
  - E
  - F
- Logistikmarktregion
- Logistikmarktregion
  - Regionalplanungsregionen
  - Areale mit Affinität für Logistiknutzungen

Quelle:  
Diverse Geodaten Kanton Zürich  
Eigene Darstellung  
PKSO © swisstopo



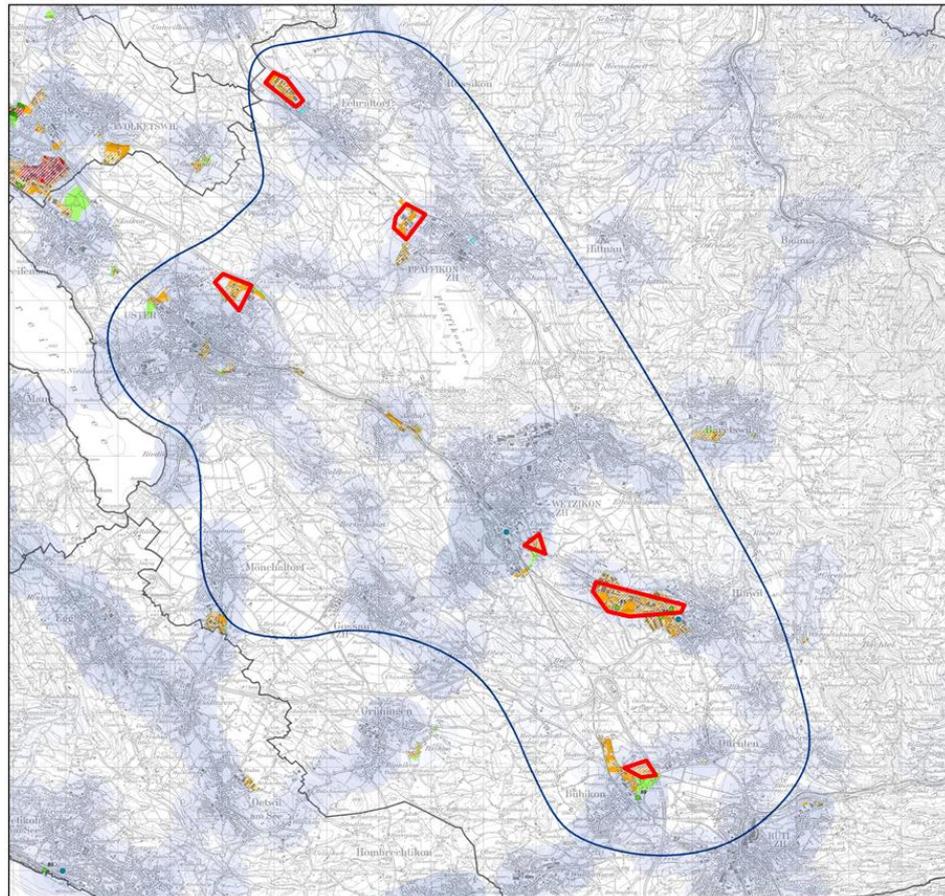
- Lage
- Die Logistikmarktregion Glatttal zieht sich entlang der Glatt von Wallisellen über Dübendorf bis nach Schwerzenbach und Volketswil.
  - Die Autobahn A1 verläuft im Raum von West nach Nordosten. beim Brütiseller-Kreuz besteht zudem ein Anschluss zur Oberlandautobahn.
  - Die Logistikmarktregion Glatttal entspricht mehrheitlich der Planungsregion Glatttal.
- Charakterisierung
- Als Teil des urbanen Raums der Stadt Zürich weisen die Gemeinden Dübendorf und Wallisellen eine hohe Dynamik auf. In den Räumen Volketswil-Schwerzenbach ist dieser Entwicklungsdruck ebenfalls spürbar.
- Siedlungsflächenanalyse
- Das Gebiet weist eine Vielzahl an Potenzialflächen auf. Diese gruppieren sich vor allem auf der Achse Volketswil-Dübendorf-Wallisellen. Gemäss Regio ROK sind mehrere der Flächen Nutzungsschwerpunkte Arbeiten.
  - Noch unüberbaute Flächen, die als Potenzial ausgewiesen sind, befinden sich insbesondere in Volketswil. Mehrere Flächen sind gemäss Richtplanentwurf Siedlungserweiterungsgebiet.

- Strassenseitige Erschliessung: Die Oberlandautobahn durchquert den Raum von Zürich Nord her in östlicher Richtung. Einige der Flächen liegen sehr nahe an einem Autobahnanschluss. Erschliessung
- Schienenseitige Erschliessung: Der Bedienpunkt Schwerzenbach liegt im Grundnetz von SBB Cargo, während im Bedienpunkt Dübendorf nur beschränkt Neuverkehr möglich ist. In den bezeichneten Gebieten sind Anschlussgleise teilweise vorhanden.
- ÖV-Erschliessung: Die ÖV-Erschliessung der bezeichneten Flächen ist grösstenteils gut (Güteklasse B und C).

## Oberland

- Potenziale auf bestehenden Bauzonen
- sehr gross, unüberbaut
  - ▨ sehr gross, überbaut
  - gross, unüberbaut
  - ▨ gross, überbaut
- auf Siedlungsgebiet gemäss Richtplanentwurf
- sehr gross
  - gross
- Bestehende Logistikstandorte
- bestehende
- Güterumschlagplätze (kant. Richtplanentwurf)
- bestehend
  - geplant
- SBB Cargo (ab Dezember 2012)
- Grundnetz
  - ausserhalb Grundnetz
- Güteklassen OeV
- A
  - B
  - C
  - D
  - E
  - F
- Logistikmarktregion
- 
- Regionalplanungsregionen
- 
- Areale mit Affinität für Logistiknutzungen
- 

Quelle:  
Diverse Geodaten Kanton Zürich  
Eigene Darstellung  
PKSO © swisstopo



- Lage
- Die Logistikmarktregion Oberland erstreckt sich von Bubikon über Hinwil bis nach Uster und Fehraltorf. Sie liegt im Südosten des Kantons Zürich und ist Teil der gleichnamigen kantonalen Planungsregion.
- Charakterisierung
- Das Gebiet weist mehrere Flächen mit einem grossen Potenzial für logistikaffine Nutzungen auf, allerdings keine mit sehr grossem Potenzial.
  - Die evaluierten Flächen erstrecken sich zur Hauptsache entlang der Oberlandautobahn bzw. der dazwischenliegenden Kantonsstrasse.
- Siedlungsflächenanalyse
- Das Gebiet ist im kantonalen Raumordnungskonzept als urbane Wohnlandschaft ausgewiesen.
  - Mehrere potenzielle Areale weisen unüberbaute Flächen auf. Dies betrifft vor allem die Areale in Hinwil, aber auch Uster und Bubikon sowie teilweise im Süden von Wetzikon.
  - Teilweise handelt es sich um Siedlungserweiterungsgebiet gemäss Richtplanentwurf.

- Strassenseitige Erschliessung: Die ausgewiesenen Areale sind grösstenteils sehr gut an das Kantonsstrassennetz angeschlossen. Zum Teil liegen jene in Uster unmittelbar an einem Autobahnanschluss.
- Schienenseitige Erschliessung: Gemäss kantonalem Richtplanentwurf sind in Wetzikon oder Pfäffikon ZH ein Güterumschlagplatz geplant. Die Bedienpunkte Wetzikon und Hinwil liegen im Grundnetz von SBB Cargo, während in Pfäffikon ZH nur beschränkt Neuverkehr möglich ist.
- ÖV-Erschliessung: Die ÖV-Erschliessung der meisten bezeichneten Flächen ist befriedigend (Güteklasse D und E).

Erschliessung



## 4 Umsetzung

Das vorliegende Logistikstandortkonzept gibt Einblick in die Bedeutung der Logistik für den Kanton Zürich und zeigt die Anforderungen für Logistikstandorte auf. Zudem identifiziert das Konzept Flächen, die potenziell für logistikaffine Nutzungen geeignet sind.

Das Logistikstandortkonzept soll dadurch dazu beitragen, dass auch in Zukunft Flächen für Logistiktutzungen im Kanton Zürich bestehen.

### 4.1 Umsetzung auf kantonaler Ebene

Der Kanton Zürich hat im Richtplanentwurf vom 28. März 2012 Standorte für Güterumschlag Schiene / Strasse definiert. Ziel des Kantons ist es, den Gütertransport auf der Schiene langfristig zu ermöglichen und in jeder Region mindestens einen Güterumschlagstandort Schiene / Strasse sicherzustellen. Es handelt sich dabei um folgende Standorte:

Standorte für Güterumschlag  
Schiene / Strasse

- Im revidierten Richtplan bestehende Standorte
  - Zürich-Aussersihl
  - Zürich-Altstetten
  - Zürich-Tiefenbrunnen
  - Zürich-Wollishofen
  - Schlieren/Unterenstringen
  - Dietikon
  - Dietikon/Spreitenbach
  - Regensdorf/Watt
  - Effretikon
  - Winterthur-Zentrum
  - Embrach
  - Bülach
  - Niederglatt/Niederhasli
- Zusätzliche Standorte gemäss Richtplanentwurf vom 28. März 2012
  - Dietikon, Niederfeld
  - Birmensdorf
  - Affoltern am Albis
  - Wädenswil, Au
  - Wetzikon-Schöneich oder Pfäffikon-Chlausenweid
  - Winterthur-Grüze oder Oberwinterthur

Mit dem Logistikstandortkonzept konnte gezeigt werden, dass es einerseits sinnvoll ist, Standorte für den Güterumschlag Schiene / Strasse zu sichern. Diese stellen eine Anforderung an Logistikstandorte dar – sowohl aus unternehmerischer als auch aus gesellschaftlicher Sicht. Das Konzept hat auch die Lage der im Richtplanentwurf identifizierten Güterumschlagstandorte bestätigt. Diese korrespondieren mit den identifizierten Gebieten, die sich potenziell für logistikaffine Nutzungen eignen.

Grundlage zur Beurteilung von  
Richt- und Nutzungsplänen

Mit dem Logistikstandortkonzept erhält der Kanton eine Grundlage, um Logistiknutzungen in den regionalen Richtplänen sowie in den kommunalen Richt- und Nutzungsplanungen im Rahmen des Genehmigungsverfahrens beurteilen zu können.

## **4.2 Umsetzung auf regionaler Ebene**

Für die Regionen stellt das Logistikstandortkonzept eine Grundlage für den Umgang mit Logistiknutzungen bei der Gesamtüberarbeitung der regionalen Richtpläne dar. Dabei nimmt das Konzept eine übergeordnete, grossräumige Sichtweise ein, die eine Koordination zwischen den Regionen und innerhalb der Regionen ermöglicht.

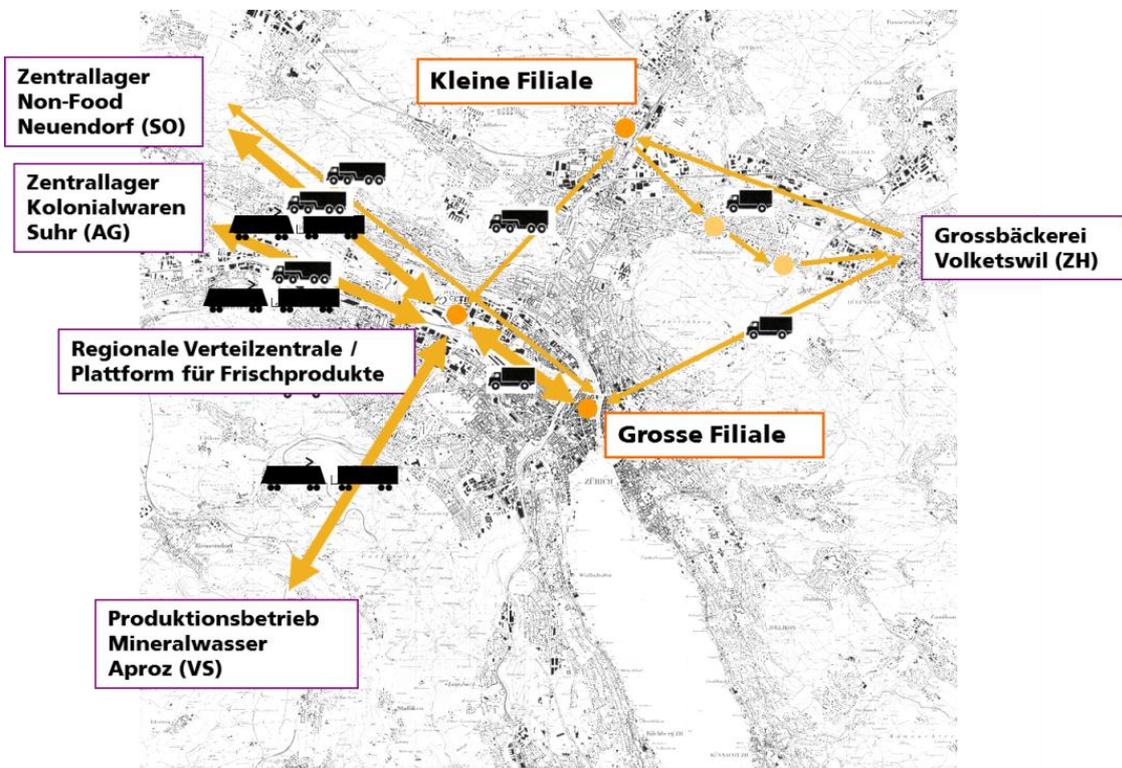
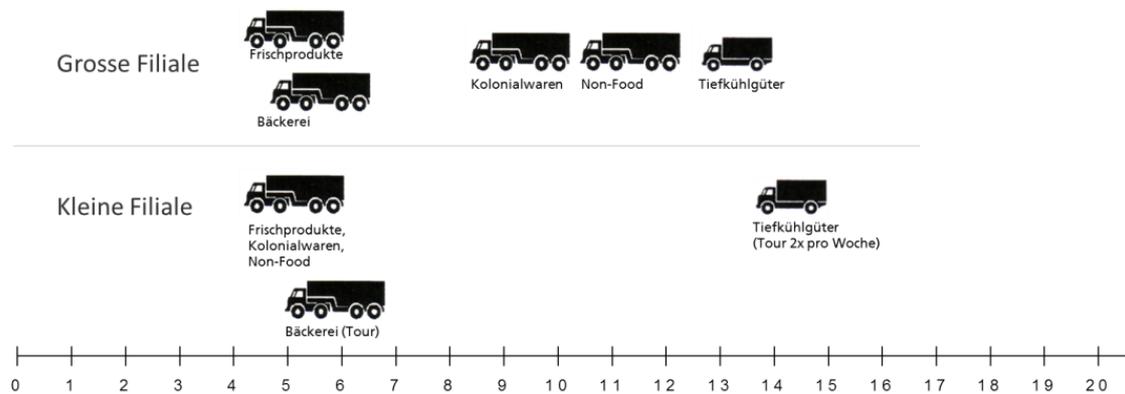
Bei den im Logistikstandortkonzept aufgezeigten Gebieten, die potenziell für logistikaffine Nutzungen geeignet sind, handelt es sich um eine erste Auswahl. Die Regionen sollen diese prüfen, plausibilisieren und allenfalls überarbeiten.

## **4.3 Umsetzung auf kommunaler Ebene**

Wie in Abschnitt 4.1 ausgeführt, dient das Logistikstandortkonzept dem Kanton als Grundlage für die Beurteilung von kommunalen Richt- und Nutzungsplanungen bezüglich des Umgangs mit Logistiknutzungen. Dem entsprechend dient das vorliegende Logistikstandortkonzept den Gemeinden bei der kommunalen Richt- und Nutzungsplanung als Grundlage für den Umgang mit Logistiknutzungen .

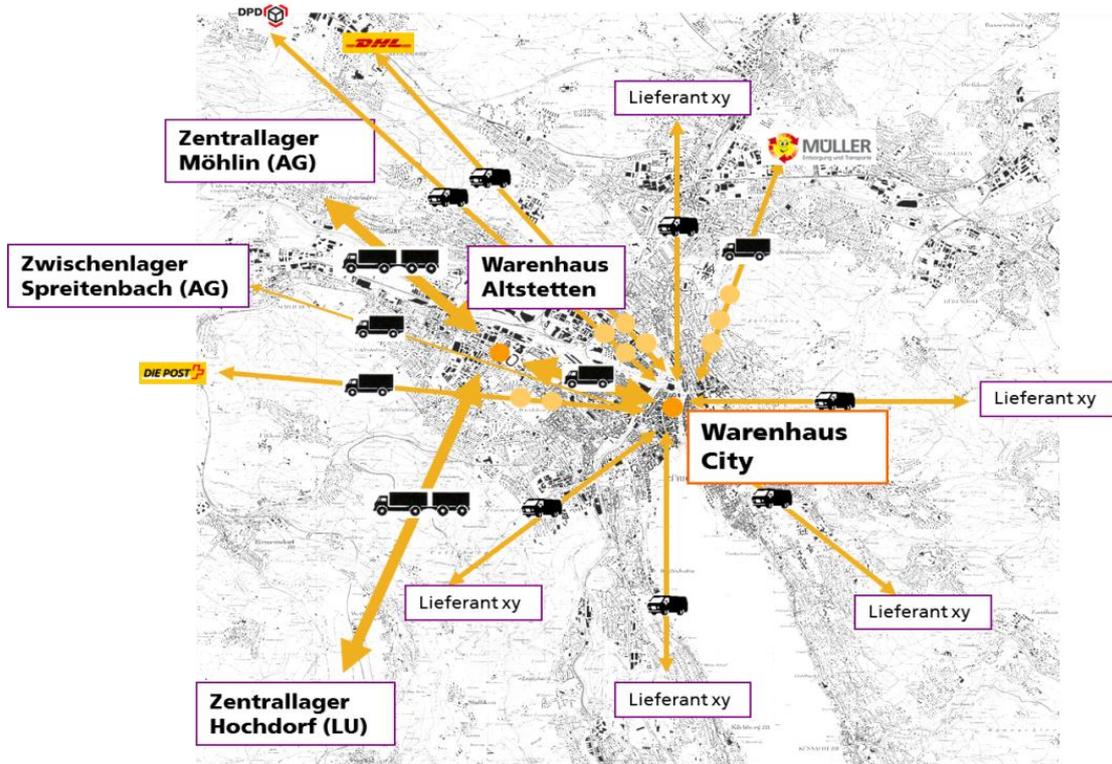
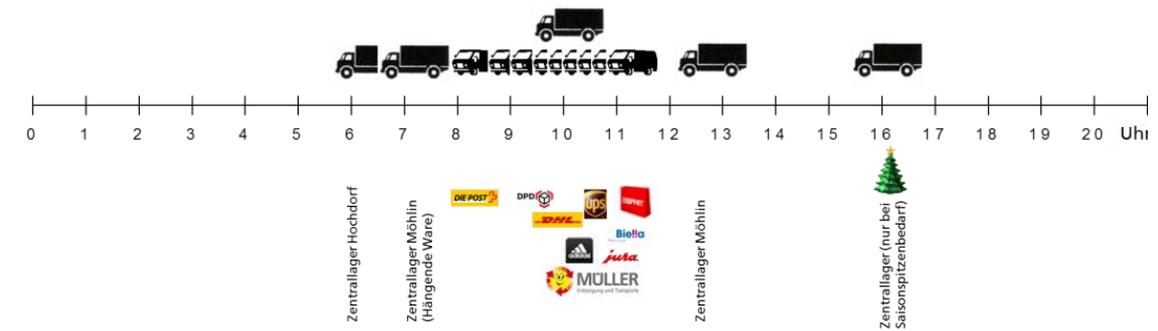
# A1 Beispiele von Logistikketten

## Beispiel 1: Grossverteiler



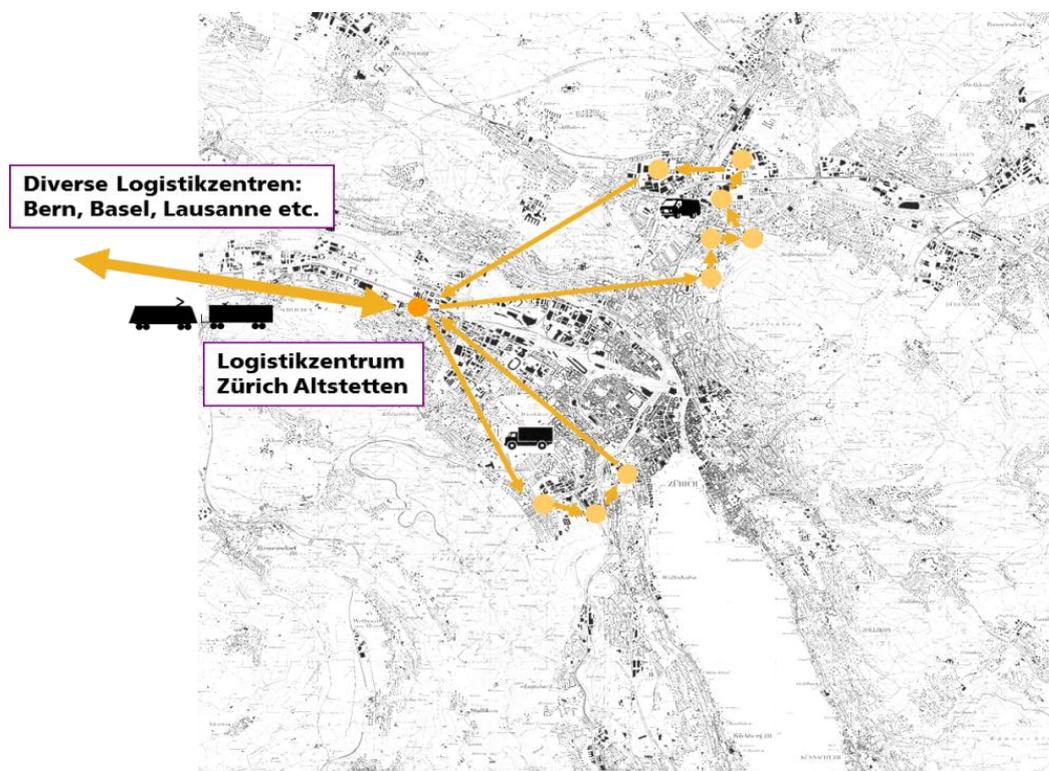
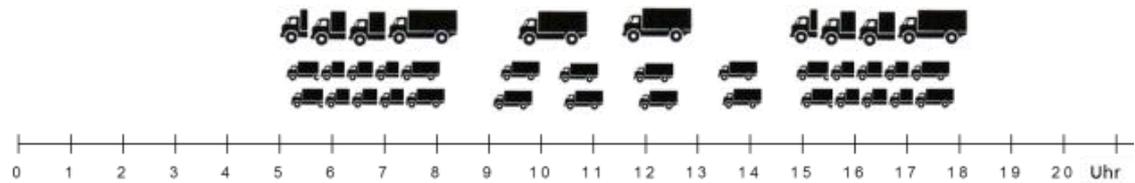
Quelle: Ernst Basler + Partner AG: «Mobilität in der Stadt Zürich: Wer bewegt sich Wann weshalb womit? Eine Auslegeordnung», im Auftrag der City Vereinigung Zürich, Swiss Retail Federation, Migros Genossenschafts-Bund, Gewerbeverband der Stadt Zürich, Kantonaler Gewerbeverband, 15.03.2011

## Beispiel 2: grosses Warenhaus



Quelle: Ernst Basler + Partner AG: «Mobilität in der Stadt Zürich: Wer bewegt sich Wann weshalb womit? Eine Auslegeordnung», im Auftrag der City Vereinigung Zürich, Swiss Retail Federation, Migros Genossenschafts-Bund, Gewerbeverband der Stadt Zürich, Kantonaler Gewerbeverband, 15.03.2011

### Beispiel 3: Im Stückgutbereich tätiges Logistikunternehmen



Quelle: Ernst Basler + Partner AG: «Mobilität in der Stadt Zürich: Wer bewegt sich Wann weshalb womit? Eine Auslegeordnung», im Auftrag der City Vereinigung Zürich, Swiss Retail Federation, Migros Genossenschafts-Bund, Gewerbeverband der Stadt Zürich, Kantonaler Gewerbeverband, 15.03.2011

## Beispiel 4: Dienstleistungsunternehmen



Quelle: Ernst Basler + Partner AG: «Mobilität in der Stadt Zürich: Wer bewegt sich Wann weshalb womit? Eine Auslegung», im Auftrag der City Vereinigung Zürich, Swiss Retail Federation, Migros Genossenschafts-Bund, Gewerbeverband der Stadt Zürich, Kantonaler Gewerbeverband, 15.03.2011

## **A2 Die wichtigsten Logistikstandorte im Kanton Zürich**







Nr.	Unternehmen	Strasse	PLZ	Ort
1	Embraport		8423	Embrach-Embraport
2	Engros-Markthalle AG	Aargauerstrasse 1	8048	Zürich
3	Lagerhäuser Aarau AG	Aegerten 1	5502	Hunzenschwil
4	Planzer Transport AG	Allmendstrasse 14	5612	Villmergen
5	Grieshaber AG	Althardstrasse 301	8105	Regensdorf
	Dachser Spedition AG	Althardstrasse 355	8105	Regensdorf
	Dachser Spedition AG	Althardstrasse 355	8105	Regensdorf
6	HKS Fördertechnik AG	Alti Ruedelfingerstrass 18	8460	Marthalen
7	TNT Swiss Post AG	Amsleracherweg 8	5033	Buchs
8	Georg Utz AG	Augraben 2-4	5620	Bremgarten
9	Die Schweizerische Post	Badenerstrasse 81	8180	Bülach
10	Ernst Schweizer AG Metallbau	Bahnhofplatz 11	8908	Hedingen
11	Gatra AG	Bietenholzstrasse 30	8307	Effretikon
12	Kühne + Nagel AG	Breitfeldstrasse 3	9015	St. Gallen
13	Midor	Bruechstrasse 70	8706	Meilen
14	egolf verpackungs ag	Vulkanstrasse 122	8048	Zürich
15	Weber-Vonesch Transport AG	Chollerstrasse 3	6300	Zug
16	Traveco Transport AG	Deltastrasse 2	8404	Oberwinterthur
17	Hasler Transport AG	Dunantstrasse 17	8570	Weinfelden
18	Planzer Transport AG	Ebnatstrasse 165	8207	Schaffhausen
	CAMION TRANSPORT AG	Ebnatstrasse 171	8207	Schaffhausen
	M+R Spedag Group AG	Ebnatstrasse 171	8207	Schaffhausen
19	Panalpina AG	Eichstrasse 50	8152	Glattbrugg
20	DHL Express (Schweiz) AG	Zugerstrasse 9	6030	Ebikon
21	Schenker Schweiz AG	Emmersbergstrasse 1	8201	Schaffhausen
22	Jowa AG	Erlenwiesenstrasse 9	8604	Volketswil
23	Dachser Spedition AG	Europastrasse 23	8152	Glattbrugg
	DHL Logistics (Schweiz) AG	Europastrasse 23	8152	Glattbrugg
	Apextrans AG	Europastrasse 27	8152	Glattbrugg
	Agility Logistics AG	Europastrasse 29	8152	Opfikon
24	Planzer Transport AG	Fabrikstrasse 5	5600	Lenzburg
25	Nestlé Suisse SA, Frisco-Findus Verteilzentrum	Wibachstrasse 5	8153	Rümlang
26	Die Schweizerische Post	Vogelsangstrasse 14	8307	Effretikon
27	JCL Logistics Switzerland AG	Flughofstrasse 57	8152	Glattbrugg
	Logwin Air + Ocean Switzerland AG	Flughofstrasse 57	8152	Glattbrugg
28	Flughafen Zürich	Fracht Ost	8058	Zürich-Flughafen
29	Fiege Logistik (Schweiz) AG	Cargo	8302	Kloten
	Flughafen Zürich	Fracht West	8058	Zürich-Flughafen
30	Planzer Transport AG	Flughafenstrasse	8302	Kloten
30	Gilgen Logistics AG	Gewerbestrasse 5	5034	Suhr
31	M+R Spedag Group AG	Grenzstrasse 24	9430	St. Margrethen
32	Nippon Express (Schweiz) AG	Grindelstrasse 19	8303	Bassersdorf
	Kintetsu World Express (Schweiz) AG	Grindelstrasse 9	8303	Bassersdorf
33	CAMION TRANSPORT AG	Güterstrasse 20	8953	Dietikon
34	Heinecken Switzerland AG, Distributionszentrum	Haldenstrasse 69	8400	Winterthur
35	Schenker Schweiz AG	Hardstrasse 11	5074	Eiken
36	Die Schweizerische Post	Heinrich Stutz-Strasse 27	8902	Urdorf
	CVA Management & Consulting AG	Hermetschloostrasse 12	8048	Zürich
37	Planzer Transport AG	Hermetschloostrasse 12	8048	Zürich
	Schneider + Cie AG	Hermetschloostrasse 77	8048	Zürich
38	DHL Express (Schweiz) AG	Hubstrasse 103	9500	Will
	CAMION TRANSPORT AG	Hubstrasse 103	9501	Will
39	Gilgen Logistics AG	Ifangstrasse 101	8153	Rümlang
40	Feldschlösschen Verteilzentrum	Im Langhag 11	8307	Effretikon
41	Markus Flühmann AG	Industrie Nord 9	5634	Merenschwand
42	Fiege Logistik (Schweiz) AG	Industriestrasse	4665	Oftringen
43	Planzer Transport AG	Industriestrasse 1	5505	Brunegg
44	Gondrand International AG	Industriestrasse 10	8152	Glattbrugg
45	Planzer Transport AG	Industriestrasse 10	8108	Dällikon
46	Lagerhäuser Aarau AG	Industriestrasse 174	8957	Spreitenbach

Nr.	Unternehmen	Strasse	PLZ	Ort
47	Bühler Concept AG	Industriestrasse 20	8424	Embrach
48	Columbia Transport (Switzerland) AG	Industriestrasse 30	8302	Kloten
49	STILL AG	Industriestrasse 50	8112	Otelfingen
	Sulser Transport AG	Industriestrasse 52	8112	Otelfingen
50	Tigers AG	Industriestrasse 57	8152	Glattbrugg
51	Die Schweizerische Post	Industriestrasse 7	8820	Wädenswil
52	wez Kunststoffwerk AG	Industriestrasse 8	5036	Oberentfelden
53	UPS SCS (Switzerland) GmbH	Kasernenstrasse 1	8184	Bachenbülach
54	CFL Crossfreight Line AG	Katzenrütistrasse 59	8153	Rümlang
55	Galliker Transport AG	Knottenstrasse 9	9422	Staad
56	Planzer Transport AG	Lerzenstrasse 14	8953	Dietikon
	Ziegler (Schweiz) AG	Lerzenstrasse 20	8953	Dietikon
57	Feldschlösschen Verteilzentrum	Lerzenstrasse 24	8953	Dietikon
	Trans Zürich AG	Wallisellerstrasse 116	8152	Opfikon
58	BPS Speditions-Service AG	Wanistrasse 1	8422	Pfungen
59	DPD (Schweiz) AG	Mühlbachstrasse 41	8107	Buchs
60	Schenker Schweiz AG	Neumattstrasse 29	5000	Aarau
61	CEVA Logistics Switzerland GmbH	Oberfeldstrasse 12d	8302	Kloten
	UTI Logistics (Switzerland) Ltd	Oberfeldstrasse 20	8302	Kloten
62	Natco AG	Oberglattstrasse 35	8153	Rümlang
	UPS United Parcel Service	Oberglattstrasse 35	8153	Rümlang
63	Indermühle AG	Ostzelg 380	5332	Rekingen
64	Migros Genossenschaft Zürich	Pfingstweidstrasse 101	8005	Zürich
	Welti-Furrer Fine Art AG	Pfingstweidstrasse 3	8037	Zürich
65	DHL Logistics (Schweiz) AG	Pumpwerkstrasse 51	8105	Regensdorf
66	Schenker Schweiz AG	Rautistrasse 75 & 77	8048	Zürich
67	Schenker Schweiz AG	Rautistrasse 77	8021	Zürich
68	Coop Verteilzentrale	Reservatstrasse 1	8953	Dietikon
69	WILUX PRINT AG	Rosswiesstrasse 25	8608	Bubikon
70	Howeg Transgourmet Schweiz AG	Rudolf-Diesel-Strasse 25	8404	Winterthur
71	Atlantic Speditions AG	Rütistrasse 28	8952	Schlieren
72	Coop Verteilzentrale	Zürichstrasse 55	8340	Hinwil
	FMS Seaways AG	Sägereistrasse 24	8152	Opfikon
73	Fr. Meyer's Sohn (Schweiz) AG	Sägereistrasse 24	8152	Glattbrugg
	Kühne + Nagel AG	Feldeggstrasse 5	8152	Glattbrugg
74	Planzer Transport AG	Sankt Gallerstrasse 182	8404	Winterthur
	Thalmann Logistik	St. Gallerstrasse 182	8404	Winterthur
75	Graber AG	Sarmenstorferstrasse 31	5615	Fahrwangen
76	cargopack tägi ag	Schiffmühlestrasse 8	5417	Untersiggenthal
77	Lagerhäuser Aarau AG	Schoren 508	5502	Hunzenschwil
78	Panalpina AG	Schuppistrasse 3	9016	St. Gallen
	CAMION TRANSPORT AG	Schützenmattstrasse 133	8180	Bülach
79	CAMION TRANSPORT AG	Schützenmattstrasse 46	8180	Bülach
	CAMION TRANSPORT AG	Schützenmattstrasse 133	8180	Bülach
	Fiège Logistik (Schweiz) AG	Schützenmattstrasse 19-21	8180	Bülach
	CAMION TRANSPORT AG	Schützenmattstrasse 66	8180	Bülach
80	Chemie Uetikon AG	Seestrasse 108	8707	Uetikon am See
81	Swissmill	Sihlquai 280	8037	Zürich
82	DPD (Schweiz) AG	Sonnentalstrasse 5	8600	Dübendorf
83	Gebrüder Weiss AG	Wertstrasse 1	9423	Altenrhein
	Schenker Schweiz AG	Steinackerstrasse 28	8302	Kloten
84	Senator International AG	Steinackerstrasse 34	8302	Kloten
	VIA MAT ARTCARE AG	Steinackerstrasse 47	8302	Kloten
	VIA MAT INTERNATIONAL AG	Steinackerstrasse 49	8302	Kloten
85	Die Schweizerische Post	Studbachstrasse 11	8340	Hinwil
86	Logistikbasis der Armee	Ueberlandstrasse 15	8340	Hinwil
87	Galliker Transport AG	Unterführungsstrasse 5	5745	Safenswil

## A3 Interviewpartner Logistikmarktteilnehmer

<b>Unternehmen</b>	<b>Ansprechperson</b>	<b>Funktion</b>	<b>Strasse</b>	<b>Ort</b>
Coop	Roland Steinemann	Leiter Logistik Dietikon	Reservatstrasse 1	8953 Dietikon
DHL	Robert Mario	Ground Operations Chef Schweiz DHL Express	Pumpwerkstrasse 51	8105 Regensdorf
Sulser Group	Jürg Sulser	Geschäftsleiter, Inhaber	Industriestrasse 52	8112 Otelfingen
Volg Konsumwaren AG	Stefan Näf	Leitung Informatik/Logistik	Deltastrasse 2	8404 Winterthur
Walter Rhyner Logistik	Hansruedi Pfister	Geschäftsleiter	Binzring 11	8045 Zürich



## A4 Methodik Beurteilung der Eignung von Gebieten für logistikaffine Nutzungen

Zur Identifizierung der theoretischen Gebiete mit Affinitäten für Logistiktutzungen wurde ein Kriterienset definiert, welches die Grundlage der Eignungsbewertung in Bezug auf Logistiktutzungen bildete. Die definierten Faktoren des Kriteriensets wurden anschliessend gewichtet um den unterschiedlichen Wichtigkeiten der einzelnen Faktoren Rechnung tragen zu können.

Es wurden die folgenden Kriterien zur Bewertung potenzieller Gebiete für logistikaffine Nutzungen definiert:

### Nähe zu Autobahnanschlüssen

Je näher eine Fläche an einem Autobahnanschluss gelegen ist, desto besser.

Operationalisierung: Entfernung 1 km bis 10 km, 0 km bis 1 km Entfernung = 10 Punkte, 1 km bis 2 km Entfernung = 9 Punkte ... >10 km = 0 Punkte

*Gewichtung: 5* (1 bis 5, 1 = niedrige Gewichtung / 5 = hohe Gewichtung)

### Anbindung an die Kantonstrasse

Eine direkte Anbindung an eine Kantonsstrasse ist zu bevorzugen. Mit grösserer Distanz zur Kantonsstrasse nimmt die Eignung für Logistikstandorte ab.

Operationalisierung: 0 m bis 200 m Distanz zu Kantonsstrasse = 10 Punkte, 200 m bis 400 m = 8 Punkte, 400 m bis 600 m 6 Punkte ... > 1000 m = 0 Punkte

*Gewichtung: 3*

### Distanz zum Flughafen Kloten

Je näher eine Fläche beim Flughafen Kloten liegt, desto besser.

Operationalisierung: Entfernung 1 km bis 10 km, 0 km bis 1 km Entfernung = 10 Punkte, 1 km bis 2 km Entfernung = 9 Punkte ... > 10 km = 0 Punkte

*Gewichtung: 2*

### Fluglärm

Je mehr Fluglärm desto weniger Konkurrenz durch eine andere Nutzung.

Operationalisierung: entweder nach Fluglärmbelastungszone oder im Richtplan mit Fluglärm gekennzeichnet 10 Punkte, nicht gekennzeichnet 0 Punkt

*Gewichtung: 1*

### Lärmemissionen

In Frage kommen ausschliesslich Flächen in den Empfindlichkeitsstufen III und IV. Gegenüber Nutzungen mit tieferen Empfindlichkeitsstufen muss ein Mindestabstand eingehalten werden.

Operationalisierung: Flächen in einem Umkreis weniger als 50 m zur Empfindlichkeitsstufe II werden ausgeschlossen. In einem Abstand von 50 – 100 m erhalten sie 2 Punkte, bei einem Abstand vom 100 – 150 m 4 Punkte usw. und bei einem Abstand grösser als 250

m 10 Punkte.

*Gewichtung: 4*

Im Rahmen der Bottom-Up-Analyse wurden Flächen definiert, welche grundsätzlich (planungsrechtliche Sicht) für Logistikknutzungen in Frage kommen. Zudem wurde mit dem Flugplatz Dübendorf ein Areal von der Betrachtung ausgeschlossen:

**Ausschlussflächen**

Das gesamte Kantonsgebiet, das nicht im Siedlungsgebiet gemäss Richtplanentwurf vom 28. März 2012 enthalten ist, wurde ausgeschlossen.

Ebenso wurde das Flughafenareal Kloten von der Betrachtung ausgeschlossen.