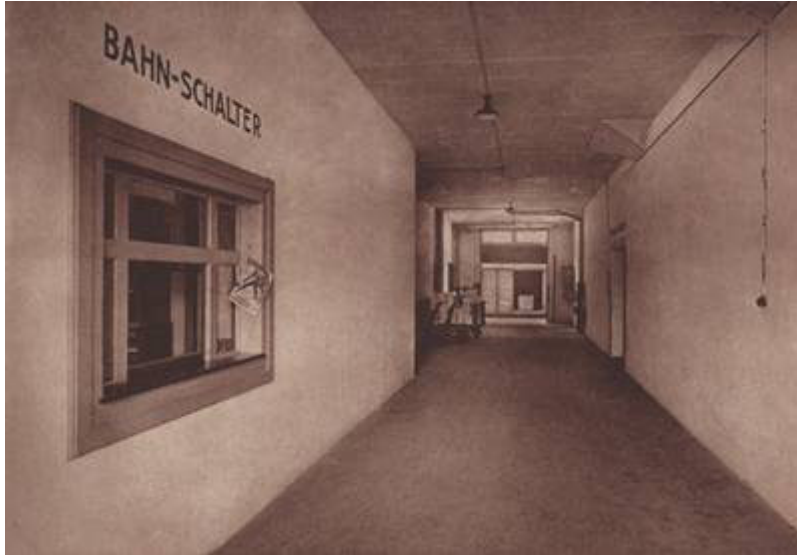


Die Geschichte der Zürcher Freilager AG

1897

Das im Zürcher Hauptbahnhof gelegene Niederlagshaus wird aufgehoben – mit der Zusicherung der Wiedereröffnung bei Bedarf. Im Niederlagshaus werden Waren des internationalen Zwischenhandels, auch Transithandel, unter Verschluss aufbewahrt.



1911

Die Zollniederlage wird aufgrund reger internationaler Handelstätigkeit, vor allem von der Textilbranche, wieder eröffnet. Das Gesuch wurde bereits 1904 eingereicht. Sämtliche Kabinen sind in kurzer Zeit vollständig besetzt.

1922

Während dem Ersten Weltkrieg als normale Lagerhalle genutzt, erhält die Zollniederlage nach dem Krieg wieder ihre ursprüngliche Funktion. Wegen der hohen Nachfrage an Kabinen wird die Anlage vergrößert. Diese Lösung ist aber nur ein Provisorium, denn die Errichtung eines Neubaus ist dringend nötig.



1923

Am 23. Juli 1923 wird die Zürcher Freilager AG auf Veranlassung der Zürcher Handelskammer gegründet und am 3. Dezember desselben Jahres ins Handelsregister aufgenommen. Viel Aufwand bereitete die Platzfrage: Von 21 Angeboten im Gebiet der Stadt Zürich entspricht keines den Anforderungen. Nach langem Suchen findet sich in der Gemeinde Albisrieden ein Areal, welches in Bezug auf Grösse, ebene Lage, Gleisanschluss, Entfernung zur Stadt, Anfahrt für Lastautos sowie Trambanbindung den Wünschen entspricht.

**1925**

Nach langen Verhandlungen wird zu Beginn des Jahres 1925 der Kaufvertrag und der Vertrag für das Gleisanschlussrecht abgeschlossen. Das Areal von 70'000 m² wird nicht auf einmal überbaut, sondern soll sukzessiv den Bedürfnissen angepasst werden. Für den ersten Bau plant man zwei parallele Blöcke von 135 m Länge und 24 m Breite. Die Mietfläche beider Gebäude beträgt 20'000 m². Während des Baus zeigt sich das Bedürfnis eines Schuppens zur Einlagerung von Automobilen, welcher ebenfalls gebaut wird. Am Eingang wird für den Zollwächter ein kleines Gebäude errichtet. Das ganze Areal erhält zudem einen zwei Meter hohen Drahtzaun. Die neu gebaute Freilagerstrasse verbindet das neue Areal mit der Albisriederstrasse.

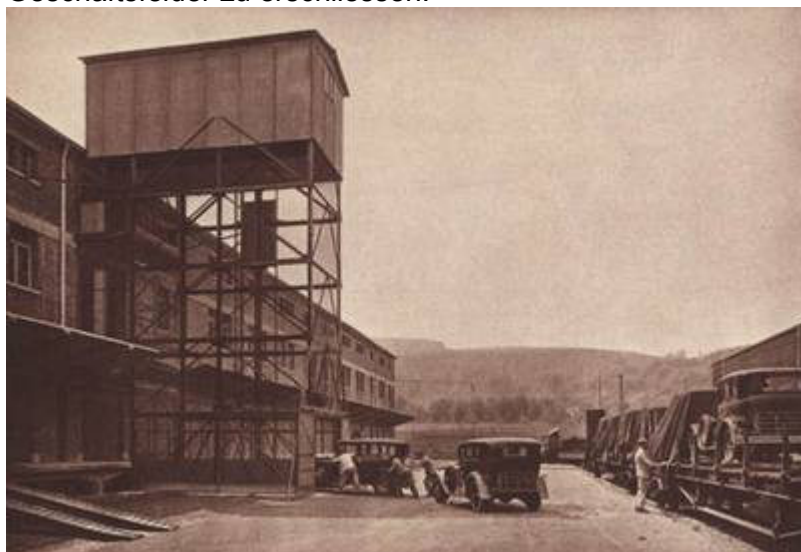


**1926**

Zweck der Zürcher Freilager AG ist es, den Handel und Transithandel über Zürich zu fördern. Das wird in den Statuten der ZF festgelegt. Die ZF erhält auch grosse zollpolitische Bedeutung. Das Freilagergebiet zählt zolltechnisch zum Ausland. Waren können unverzollt eingelagert werden, unabhängig davon, ob sie zu einem späteren Zeitpunkt eingeführt oder als Transitware weitertransportiert werden. Speziell ist die Regelung der Freipässe: Mit einem solchen Dokument, welches meist zeitlich befristet ist, können unverzollte Waren zu Ausstellungszwecken in der Schweiz kursieren und müssen erst beim Verkauf verzollt werden.

1929

Im Oktober 1929 beginnt die Wirtschaftskrise mit dem Schwarzen Freitag an der New Yorker Börse. Die Auswirkungen der Krise der amerikanischen Wirtschaft sind für die ZF nur bei der Einfuhr amerikanischer Autos zu spüren, welche um einen Viertel zurückgeht. Der Umsatz bei Lagergeschäften wird jedoch um 50% gesteigert. Die Gebäude der ZF werden erneuert und mit leistungsfähigeren Liften ausgestattet. Da mit dem Rückgang der Autoimporte aus den USA eine der Haupteinnahmequellen zu versiegen droht, versucht man, neue Geschäftsfelder zu erschliessen.



1937

Die anhaltend unsichere Wirtschaftslage erlaubt keine Verbesserung der Geschäftszahlen; die grössten Einbussen sind im Freilagergeschäft. Das Lagergeschäft sowie das eigene Transportwesen verzeichnen einen Zuwachs. Langsam zeichnet sich eine Verschiebung der Geschäftstätigkeit ab: weg vom Freilagergeschäft hin zu allgemeiner Lagerhaltung.





1939-1945: Zweiter Weltkrieg

Vor dem Zweiten Weltkrieg konzentriert sich die Schweizer Aussenpolitik auf die Versorgung des Landes während des Krieges. Das Jahr 1941 verläuft für die ZF befriedigend, obwohl mit kriegsbedingten Problemen, wie der Schrumpfung des schweizerischen Aussenhandels, Blockaden, Verlängerung der Transportdauer wegen Mangel an Rollmaterialien oder der Unmöglichkeit der Ladung von schweizerisch gecharterten Schiffen in Genua, gekämpft werden muss. 1942 beschränkt sich das Freilagergeschäft auf die Nettoverzollung sowie auf Transitabfertigungen. Das Aufkommen des Teppichhandels verbessert den Geschäftsgang der ZF. Der Zuzug iranischer Händler bringt eine markante Verbesserung des Mietgeschäftes und eine Zunahme der Mieteinnahmen um rund 40% mit sich. Trotz starker Konkurrenz kann das eigene Lagergeschäft ausgedehnt werden. Ungeachtet widriger Wirtschaftslage gelingt es der ZF im Jahr 1944, das Lagergeschäft weiter auszubauen. Das Jahr 1944 ist das schlechteste Importjahr seit Kriegsbeginn; seit der Landung der Alliierten in Frankreich ist der absolute Tiefstand erreicht. Das Freilagergeschäft bleibt deshalb im Jahr 1945 ohne Bedeutung. Nur im Mietgeschäft ist ein leichter Rückgang festzuhalten. Das allgemeine Lagergeschäft steigert seine Einnahmen um einen Zehntel und gestattet eine grosszügige Abschreibungspolitik – vor allem auf den Immobilien.





1945

Nach dem Kriegsende sind immer noch die verschiedensten Probleme beim Import und Export vorhanden. Importrouten werden weiter von den Alliierten kontrolliert. Der Verwaltungsrat geht aber trotz all dieser Probleme, wie der alliierten Blockadenpolitik oder schwarzer Listen, von einer Entwicklung hin zu einem relativ freien Handel aus.

1948

Die ZF leidet unter den Folgen des seit drei Jahren beendeten Krieges. Der rückläufige Umsatz ist auf geringe Importe und Exporte zurückzuführen. Ebenso macht sich die aufkommende Konkurrenz im Lager- und Transportgeschäft bemerkbar. Eine Reduktion der Gewinnmargen ist die Folge.



1955

Da es für Autoimporteure einträglicher ist, ihre Autos im Zollfreilager einzulagern, beschliesst der Verwaltungsrat den Bau einer Autolagerhalle, welche Platz für bis zu 350 Autos bietet. Noch vor dem Bau ist der grösste Teil der Lagerfläche langfristig vermietet. Die neue Halle wird zum einträglichsten Geschäft für die ZF.

**1959**

Aufgrund der Entwicklung der ZF und der geplanten Eröffnung eines Freilagers am Flughafen Kloten wird die Firma in englischer und italienischer Sprache ins Handelsregister eingetragen. Auf Anfrage wählt die Schweizerische Kreditanstalt als eine Hauptaktionärin die Namen Punto Franco di Zurigo S.A. und Zurich Bonded Warehouse Company Ltd.

1960

Ab dem 1.1.1960 gelten neue Zolltarife, welche in der ZF um 24% steigen. Da auch eine neue Taraverordnung in Kraft tritt, verliert die Nettoverzollung in den Freilagern an Bedeutung. Die Importeure sind weniger oder gar nicht mehr auf die Freilager angewiesen. Die ZF fokussiert sich daher stärker auf das Lagergeschäft. Mit Inbetriebnahme des Frachtgebäudes West durch den Flughafen Zürich erfolgt gleichzeitig die Eröffnung der Filiale Flughafen Kloten der ZF, welche der zunehmenden Bedeutung des Luftfrachtverkehrs Rechnung trägt. Den Verhältnissen des Luftverkehrs angepasst, entwickelt sich die Filiale zu einem Verteilzentrum für ganz Europa. Führende Unternehmen richten in den Räumlichkeiten eigene Warenlager ein. Auch wird die Bedeutung Zürichs als Umschlagplatz von Wertgütern erkannt und zu diesem Zweck am Flughafen eine Tresoranlage eingerichtet.

**1962**

Die Filiale Flughafen entwickelt sich schneller als erwartet und ist schon im ersten Betriebsjahr selbsttragend.

1964

Fiat verlängert den bestehenden Vertrag mit der ZF in Albisrieden nicht. Ford wird in diesem Jahr eine eigene Importhalle in der Schweiz bauen. Bei der Autoverzollung sind grosse Erleichterungen geschaffen worden. Bis 1964 war der Autoimport die Haupteinnahmequelle der ZF; plötzlich ist dessen Zukunft ungewiss. Die Lagerfläche am Flughafen Zürich hat sich bereits verdoppelt und beträgt mehr als 1000 m². Da viel zu wenig Raum vorhanden ist, besteht die Gefahr der Abwanderung von Kunden auf andere Flughäfen. Doch neuer Raum ist erst in etlichen Jahren geplant. Daher unterkellert man den Ergänzungsbau und kann so der ZF rund weitere 4000 m² Raum zur Verfügung stellen, welche 1968 bezogen werden.



1969

Die ZF möchte das Freilager vergrössern und dem Camion- und Containerverkehr Platz verschaffen. Es wird einem Kredit von 3 Mio. CHF für dieses Projekt zugestimmt. In Otelfingen wird ein Areal gefunden, welches den Anforderungen gerecht wird. Die Gemeinde Otelfingen lehnt aber eine Umzonung in eine Industrie- und Gewerbezone ab.



1970

Die ZF wird Aktionärin der Embraport AG, der Betreiberin des in Embrach entstehenden Güterumschlagszentrums. Da dieser Standort direkte Anbindung ans Schienen- und Strassennetz besitzt, nah bei den Zentren Zürich und Winterthur liegt und Embrach innerhalb der Radialzone (Grenzzone) liegt, was bedeutet, dass 38-Töner-Lkws gemäss damaliger EWG-Norm bis zum Embraport fahren können, ist dies die günstige Gelegenheit, das Projekt Camion- und Containertransport voranzutreiben.

1972

Die Winterthurer Freilager AG wird auf dem Areal der Embraport AG gegründet, bei der die ZF aufgrund ihres Wissens und ihrer Erfahrung Hauptaktionärin wird. Am 2.11.1972 erteilt das Eidgenössische Finanz- und Zolldepartement der Winterthurer Freilager AG die Bewilligung zum Betrieb des Zollfreilagers in Embrach. In den folgenden Jahren werden von allen Beteiligten zusammen ca. 80-100 Mio. Franken investiert. 1976 wird der Betrieb vollständig aufgenommen.

1978

Die Winterthurer Freilager AG und die Embraport AG fusionieren zur Embraport Freilager AG, in deren Geschäftsleitung die Verantwortlichen der ZF sitzen.

1989

Die ZF übernimmt die Embraport Freilager AG vollständig. Der Standort Embrach wird unter dem Namen der Zürcher Freilager AG als operative Einheit weitergeführt. Sie agiert aber hauptsächlich als eine Art Immobiliengesellschaft, welche die Mietflächen vorwiegend an Spediteure vermietet.

1994

Der Bau des Block 7 wird beendet. Die Liegenschaft an der Rautistrasse 71, im sogenannten Inlandteil des Areals, vergrössert das Angebot an Gewerbefläche am Standort Albisrieden. Neben Firmen aus der Grafikbranche haben etliche andere Unternehmen einen neuen Sitz gefunden.

**1996**

Die Zürcher Freilager AG vergrössert ihr Dienstleistungsangebot. Mit dem Erwerb der Kunstlogistik-Firma Rodolphe Haller SA mit Hauptsitz in Genf wird neu Transport, Lagerung sowie Transitabfertigung für Kunstwerke und Antiquitäten angeboten.

2000

Die Zürcher Freilager AG nimmt [i]-logistics in Betrieb, ein internetgestütztes Lagerhaltungssystem. Heute wickeln namhafte Kunden Lagerung und Versand von Waren über diese zukunftsweisende E-Commerce-Lösung ab. Zum Ausbau und zur Stärkung des Geschäftsbereichs Kunstspedition und -logistik werden mittels Akquisition drei Unternehmen in Deutschland und in der Schweiz erworben.

2001

Im Embraport wird das Flächenangebot mit dem Kauf eines Lagerhauses um zusätzliche 18'000 m² erweitert. Nach Kündigung des Sicherheitsdienstes durch die SAir Group Tochter Cargologic wird für die Airlines ein neuer SD eingerichtet.

2003

Die strategische Neuorientierung sowie die Konzentration auf das Kerngeschäft führten zum Verkauf der Kunstspeditionsgesellschaften in Deutschland und der Beteiligung an Brink's.

2005

Mit dem Verkauf der Rodolphe Haller AG wird die Aufgabe des Geschäftsbereichs Kunstspedition und -logistik abgeschlossen und die Fokussierung auf den Bereich Immobilien verstärkt.

2006

Neuorientierung und Fokussierung auf das Kerngeschäft Immobilienverwaltung haben zur Folge, dass der Geschäftsbereich [i]-logistics verkauft wird.

2007

Als weitere Folge der Konzentration auf das Kerngeschäft «Immobilien» mit der Bewirtschaftung und Entwicklung der Areale in Zürich-Albisrieden und Embrach-Embraport trennt sich die Zürcher Freilager vom Standort Flughafen und verkauft die Aktivitäten der Logistikfirma Cargologic AG.

2008

Die für die Entwicklung des Quartiers Albisrieden und die Stadt Zürich bedeutende Projektentwicklung «Freilager Zürich» kommt mit der im Frühjahr erfolgten Umzonung von einer Industriezone in eine Zentrumszone mit hohem Wohnanteil planmässig voran und der private Gestaltungsplan wird vorbereitet. Ein trotz akuter Wohnungsnot durch die äusserste Linke ergriffenes Referendum gegen die Umzonung macht eine Volksabstimmung nötig: Am 30.11.2008 sagt die Stadtzürcher Bevölkerung mit überwältigendem Mehr «Ja zur Umzonung» und zur Entwicklung dieses neuen Wohnquartiers.



2009-2010

Zusammen mit der Stadt Zürich entwickelt die Zürcher Freilager AG den privaten Gestaltungsplan «Freilager Zürich». Basierend auf einem qualitativ hochstehenden städtebaulichen Leitbild bildet der Gestaltungsplan die Grundlage für eine attraktive und städtebaulich stimmige Architektur in nachhaltiger Bauweise. Der Gestaltungsplan wird 2010 vom Stadtrat und der kantonalen Baudirektion genehmigt und am 27.11.2010 vom Stadtrat in Kraft gesetzt. Parallel zum Bewilligungsverfahren des privaten Gestaltungsplans führt die Zürcher Freilager AG Studienwettbewerbe durch. Auf den drei Areal-Teilgebieten werden Teilprojekte mit verschiedenen Architektenteams weiterbearbeitet:



2011

Im November 2011 reichte die Zürcher Freilager AG die Baugesuche ein. Die Bewilligungen wurden Ende August 2012 rechtskräftig. 2012 wurden die Projekte optimiert, die Planung verfeinert und die Partner für die Realisierung und Vermarktung evaluiert.

2013

Im März 2013 wurde mit der Allreal Generalunternehmung AG ein Totalunternehmerwerkvertrag abgeschlossen. Der offizielle Baustart erfolgte am 6. Mai 2013 mit der ersten Bahnfahrt zum Abtransport des Abbruch- und Aushubmaterials.

