

Pressedossier – Stand: 11. September 2017

BAU DES 13. PLANZER-BAHNCENTERS IN PENTHALAZ

(INBETRIEBNAHME: 11. DEZEMBER 2017)

- 35 Jahre Engagement im Schienentransport und für die Umwelt
- Das künftige Bahncenter in Penthalaz
- Planzer-Gruppe



NETZ DER PLANZER-BAHNCENTER

PLANZER: 35 JAHRE ENGAGEMENT IM SCHIENENTRANSPORT UND FÜR DIE UMWELT



Karte mit den Bahncenter der Planzer-Gruppe

Planzer ist seit 1981 im Schienengüterverkehr tätig. Ein Meilenstein dabei war die Übernahme des Unternehmens Cargo Domizil der SBB durch Planzer und zwei andere Spediteure im Jahr 1996. Mit der Einführung der LSVA im Jahr 2001 entstanden günstigere Rahmenbedingungen, um den Schienentransport in der Schweiz zu einer rentablen Aktivität zu machen. Heute werden dank der Strassen/Schienen-Dienstleistungen und -Infrastrukturen von Planzer jährlich mehr als 36 000 Fahrten und 6300 Tonnen CO₂ eingespart.

Seit 1981 und seit der Gründung von Cargo Domizil durch die SBB verteilte die Planzer-Gruppe Sendungen ihrer Kunden in der Schweiz auf verschiedene Transportmittel, um die durch den Strassentransport entstehenden Abgase und schädlichen Substanzen zu verringern.

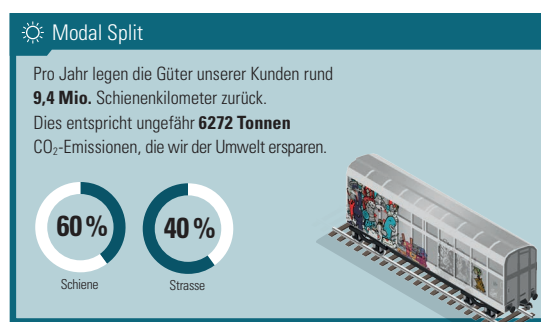
Der ehemalige Geschäftsleiter Bruno Planzer war massgeblich daran beteiligt, dass die Gruppe sich 1996 noch aktiver am Ausbau des Schienengüterverkehrs engagierte, indem sie zusammen

mit zwei anderen Spediteuren das Unternehmen Cargo Domizil SA von der SBB übernahm. Mittlerweile hat Planzer die ehemalige Geschäftstätigkeit von Cargo Domizil alleine übernommen. Im Durchschnitt sind jede Nacht ungefähr 350 Planzer-Bahnwagen auf dem Schienennetz der SBB und der Rhätischen Bahn bzw. zwischen den 12 von der Gruppe betriebenen Bahncentern unterwegs. In Penthalmaz wird sich also ab Dezember 2017 das 13. Bahncenter von Planzer befinden, von dem aus in erster Linie der Kanton Waadt bedient wird.

UMWELTFREUNDLICH

Der Schienentransport ermöglicht es, die Entfernungen zwischen Kunden und Lieferort zu verringern und die Arbeit genauer zu planen, auch im Falle von Schnee, Staus oder Bauarbeiten. Vor allem Dingen aber werden so jährlich hunderttausende Kilometer LKW-Fahrten und damit tausende Tonnen CO₂ vermieden. Zum jetzigen Zeitpunkt werden ungefähr 60% des Transportvolumens von Planzer über den CO₂-neutralen Schienenweg verschickt. Dem von der Gruppe veröffentlichten Bericht zur Nachhaltigkeit 2016 zufolge wurden 35 907 LKW-Fahrten vermieden, was einer Verringerung des CO₂-Ausstosses um 6368 Tonnen entspricht.

Planzers Engagement für die Nachhaltigkeit zeigt sich auch im ultramodernen und somit umweltfreundlicheren Fuhrpark der Gruppe, zu dem sogar ein Elektrolastwagen gehört. Ausserdem wird eine gründliche und rigorose Wartung der Nutzfahrzeuge durchgeführt, um technische Probleme, die sich auf die Abgase auswirken, rasch identifizieren zu können. Des Weiteren sind unsere Fahrer speziell für eine umweltfreundliche Fahrweise und effiziente Routenplanung ausgebildet, um Leerfahrten und damit unnötigen CO₂-Ausstoss zu vermeiden.



DER ENTSCHEIDENDE EINFLUSS DER LSVA

Die Behörden und Einwohner der Schweiz beschlossen Ende der 90-er Jahre, die Güter auf der Schiene und nicht auf der Strasse zu transportieren, um die Umwelt zu schützen und das Strassennetz zu entlasten. Insbesondere seit der Einführung der «Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe» (LSVA) im Jahr 2001 bestehen für Spediteure und ihre Kunden stärkere Anreize, die Zahl der LKW-Kilometer auf dem Schweizer Strassennetz für den Gütertransport zu verringern. Die Abgabe wird auf alle Schweizer und ausländischen Fahrzeuge erhoben, die mehr als 3,5 Tonnen wiegen. Die Höhe des zu entrichtenden Betrags hängt von den zurückgelegten Kilometern, dem genehmigten Höchstbetrag und den Emissionswerten (Euro-Kategorie) des Fahrzeugs ab. Seit dem 1. Januar 2017 beträgt

der Tarif zwischen 2,28 und 3,10 Rp pro tkm (Tonnenkilometer). Die in der Schweiz zurückgelegten Kilometer werden mithilfe eines elektronischen, von der Schweizer Zollbehörde zugelassenen Messgeräts gemessen.

«Wenn man bedenkt, dass ein LKW circa 2500 km pro Woche zurücklegt und uns das für bestimmte Fahrzeuge bis zu 85 Rp pro Kilometer kosten kann, entspricht diese Abgabe mehreren tausend Franken pro Monat und pro Fahrzeug», erklärt Mario Ziliotto, der künftig für das Planzer-Bahncenter in Penthelaz verantwortlich sein wird. «Vom ökologischen wie ökonomischen Standpunkt aus gesehen ist es in unserem eigenen Interesse, die Zahl der mit dem LKW zurückgelegten Kilometer zu verringern und die Waren auf dem Schienenweg so nah wie möglich zum Endkunden zu transportieren. Die Kehrseite der Medaille ist dabei natürlich das zusätzliche Handling der Waren, da immer zwei zusätzliche Etappen beim Warenumsatz durchzuführen sind. Aber dank der Bahncenter konnten wir unsere Liefergeschwindigkeit trotz allem steigern. Es wäre uns ohne sie heute nicht mehr möglich, unsere Lieferverbindlichkeiten gegenüber unseren Kunden einzuhalten, insbesondere weil die Züge auch nachts fahren, was für die LKW nicht gestattet ist.»

DER GÜTERVERKEHR – EIN MARKT MIT EINEM WACHSTUM VON 37 % BIS 2040 IN DER SCHWEIZ

Dem Referenzszenario 2016 des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) zufolge werden die jährlichen Transportleistungen in Bezug auf Frachtgut um 37 % steigen und 2040 in der Schweiz 37 Milliarden Tonnenkilometer betragen. In erster Linie für diese Entwicklungen verantwortlich sind das Wirtschaftswachstum und der Bevölkerungsanstieg. Was das Wirtschaftswachstum betrifft, ist davon auszugehen, dass die verschiedenen Zweige des Dienstleistungssektors ein grösseres Wachstum als der Durchschnitt zu verzeichnen haben werden.



DAS KÜNFTIGE PLANZER-BAHNCENTER IN PENTHALAZ



FAKTEN UND ZAHLEN

- Gebäude mit vier Stockwerken (24 Meter hoch), 52 Meter breit und 232 Meter lang
- 31 Laderampen für LKW
- Aufnahmekapazitäten für 19 Bahnwagen
- Gesamtfläche: 26 210 m², davon ungefähr 5500 m² Umschlagsfläche, 16 500 m² Lagerfläche mit einem System zur Temperaturkontrolle, mit Aufzug und vertikaler Paletten-Förderanlage auf allen Etagen sowie 1500 m² Bürofläche.
- Garage, Tankstelle und Waschanlage für Planzer-Fahrzeuge
- Infrastruktur: Garderoben, Cafeteria, Schulungsräume mit Sitzungszimmern
- Fotovoltaikanlage mit einer Leistung von 150 kWp
- Ladestation für Elektro-LKW-Flotte
- Neugestaltung Aussenbereich:
 - Verbreiterung und «Möblierung» (Sitzgelegenheiten usw.) des Fusswegs, Renaturierung des Uferbereichs entlang der Venoge (kleiner Fluss)
 - Fussgängerbrücke im Zufahrtbereich des Areals zur Erhöhung der Sicherheit
- 1 Untergeschoss mit 170 Parkplätzen für Autos

EINE BAUSTELLE FAST OHNE ÜBERRASCHUNGEN

Der Bau des Planzer-Bahncenters in Penthälz wird innerhalb von zwei Jahren abgeschlossen sein, das sind sechs Monate weniger als ursprünglich vorgesehen. Eine Bestandsaufnahme der Bauarbeiten mit dem Architekten Lukas Ricklin, der bei Planzer Immobilien AG für das Projekt zuständig ist.



Lukas Ricklin, Architekt Planzer Immobilien AG

Wie weit sind die Bauarbeiten fortgeschritten?

Wir haben den Rohbau bereits Anfang 2017 fertiggestellt, auch wenn wir das Richtfest erst am 19. Mai gefeiert haben. Bis Ende August müssen wir jetzt die technische Ausstattung installieren: Heizung, Elektrizität,

Licht, Kanalisation usw. und das Gebäude dann anschliessend testen, einrichten und möblieren, damit es ab dem 2. Dezember 2017 bereit ist, das Verwaltungspersonal aufzunehmen.

Wann werden die ersten Bahnhwagen und LKW in Penthälz eintreffen?

Das Bahncenter wird zum Fahrplanwechsel der SBB, also am 11. Dezember 2017, komplett einsatzbereit sein. Das war für uns übrigens eine ziemliche Überraschung, als wir erfahren haben, dass wir zu diesem Zeitpunkt fertig sein müssen, denn ursprünglich war die Inbetriebnahme sechs Monate später vorgesehen. Wir mussten deshalb unsere Planung optimieren, um die verschiedenen Teams gleichzeitig einsetzen zu können. Das erforderte von mir und meinen Projektmanagern einen ungeheuren Koordinationsaufwand, um diese Herausforderung meistern zu können.

Erzählen Sie uns etwas über das Gebäude. Was ist daran besonders?

Zunächst einmal handelt es sich um ein besonders langes Gebäude (232 m), was auf die grosse Anzahl Bahnhwagen zurückzuführen ist, die es auf der einen Seite aufzunehmen gilt, und andererseits auf die grosse Anzahl Laderampen (31), die sich auf der gleichen Ebene auf der anderen Seite befinden. Ebene 0 ist das Stockwerk, wo die Waren sortiert, umgeschlagen und ein- bzw. ausgeladen werden. Die Lagerräumlichkeiten befinden sich in den drei darüberliegenden Stockwerken. Es handelt sich um hohe Stockwerke, denn das Gebäude ist insgesamt 24 Meter hoch. Es gibt auch verschiedene Zonen in Bezug auf die Temperaturkontrolle. Für die Medikamente zum Beispiel müssen wir unseren Kunden die perfekte Einhaltung der Qualitätsanforderungen bieten. Da Planzer das Bahncenter ab ungefähr 4 Uhr morgens nutzen wird, mussten wir das Gebäude so konstruieren, dass die Nachbarn nicht vom Lärm der Aufzüge im Inneren des Gebäudes gestört werden.

Gab es beim Bau irgendwelche Überraschungen?

Alles in allem gab es keine Überraschungen, was die Bauausführung betrifft, wenn man davon absieht, dass wir auf einmal sechs Monate weniger Zeit zur Verfügung hatten. Allerdings haben wir vor Kurzem während des Baus einer Fussgänger-

brücke festgestellt, dass die Erde deutlich stärker verschmutzt war als angenommen, sodass wir mehr als 3000 Tonnen Erde sanieren mussten. Ausserdem hinderte uns das Vorhandensein zweier Grundwasservorkommen unter dem Gebäude daran, Säulen für das Fundament zu verwenden. Wir mussten also eine Bodenplatte von 1,20 m Dicke aus Beton giessen, um zu verhindern, dass der Wasserdruck das Gebäude hebt. Im Vergleich zu ähnlichen Bauvorhaben dauerte der Erdbau im Vergleich zur restlichen Baustelle relativ lange. Und schliesslich behinderten die SBB-Gleise in der Nähe des Standortes das Manövrieren der Kräne und bereiteten unseren Ingenieuren nicht wenig Kopfzerbrechen.

Und die Venoge, die nur wenige Meter vom neuen Gebäude entfernt vorbeifliesst?

Das war eine Behinderung, die uns im Voraus bekannt war, denn wir mussten nicht nur die Venoge vor jeglichem Verschmutzungsrisiko schützen, sondern auch unser Bahncenter vor möglichen Hochwasserereignissen sichern.



Deshalb haben wir eine Hochwassermauer ergänzt und die Brücke erhöht, die unser Bahncenter mit dem Fuhrpark auf der anderen Seite des Flusses verbindet. Man kann sagen, dass die Natur von unserem Bau profitiert, denn wir haben die Entfer-

nung zwischen der Venoge und dem Gebäude entsprechend den neuen Schutznormen vergrössert, und wir werden einen Grossteil der Ufer, die das Grundstück umgeben, renaturieren.

Warum wurde ausgerechnet dieses Grundstück für den Bau des Bahncenters ausgewählt?

Die Herausforderung beim Bau eines Bahncenters besteht darin, ein sehr grosses Grundstück in der Nähe bereits vorhandener SBB-Infrastrukturen zu finden, denn jeder Zugang zum Eisenbahnnetz und jeder zusätzliche Schienenmeter bringen Wartungskosten und eine grössere

Komplexität im Hinblick auf Fahrpläne und Zugverkehr mit sich. Ausserdem verkehren in der Zone frühmorgens und spätabends eine grosse Anzahl Bahnwagen Cargo Domizil. Die Möglichkeiten sind dementsprechend beschränkt. Venoge Parc ist, was dies betrifft, ideal gelegen und befindet sich ausserdem in der Nähe unserer Kunden. So sind wir durch ein neues Gleis von nur wenig mehr als 300 Metern Länge an die Hauptbahnverbindung Lausanne–Yverdon angeschlossen.

Wie hat die Zusammenarbeit mit den Partnern geklappt?

Die Zusammenarbeit ist wirklich gut verlaufen, alle waren sehr offen. Eine Besonderheit bei diesem Projekt ist, dass wir uns auf dem Standort der ehemaligen Câbleries de Cossonay befinden, das Gebäude des Bahncenters hingegen in der Gemeinde Penthalaz steht, wobei die Venoge als Gemeindegrenze fungiert. Wir haben also viel mit dem Kanton und den beiden Gemeinden zusammengearbeitet, was zum Beispiel den Wasserschutz oder die Informationssitzungen betrifft. Der Teilnutzungsplan ist im Übrigen ein interkommunales Dokument. Die Beziehungen zu den Unternehmen waren ebenfalls sehr gut. Dazu muss ich sagen, dass wir nicht mit einem Generalunternehmen zusammenarbeiten, sondern die Ausschreibungen selber durchführen. Wir haben also eine direkte und privilegierte Beziehung zu allen Berufsständen.

PLANZER IMMOBILIEN AG

Die in Dietikon ansässige Planzer Immobilien AG beschäftigt 5 Mitarbeitende, darunter einen Lernenden. Es handelt sich hier um eine kleine mobile Struktur, die je nachdem, welche Bauprojekte der Gruppe anstehen, in der ganzen Schweiz tätig ist.

EIN NEUES ARBEITSINSTRUMENT, DAS VON KUNDEN UND MITARBEITENDEN GLEICHERMASSEN ERWARTET WIRD

Für die aktuellen Kunden der Planzer-Filiale in Tolochenaz bedeutet das künftige Bahncenter in Penthälaz eine grössere Liefergeschwindigkeit und einen effizienteren Service. Was die Mitarbeitenden betrifft, so wird schlicht und einfach ihre Lebensqualität verbessert. Der Verantwortliche der Filiale, Mario Ziliotto, erklärt uns warum.



Mario Ziliotto, Filialleiter Penthälaz

Wie funktioniert ein Bahncenter? Welches Prinzip steckt dahinter?

Unsere LKW holen die zu transportierende Ware bei unseren Kunden am Ende des Tages ab und liefern sie beim nächsten Bahncenter ab. Hier werden die Waren nach dem Zielort sortiert. Anschliessend werden sie auf die Bahnwagen geladen und während der Nacht transportiert. Sobald der Bahnwagen

das Bahncenter des Zielorts erreicht hat, platzieren die Lagermitarbeiter die Paletten entsprechend den Lieferzonen auf die Regalgänge. Die LKW parken gegenüber dem entsprechenden Regalgang und liefern die Waren bis circa 14 Uhr am Zielort aus.

Wie werden die Kunden von diesem neuen Bahncenter profitieren?

Es gibt zwei Hauptaspekte: Zunächst einmal muss man wissen, dass die Unternehmen heute aus wirtschaftlichen Gründen ihren Lagerraum so gut es geht verkleinern. Wenn sie Bestellungen aufgeben, muss die Lieferung

der Waren deshalb sehr schnell erfolgen. Der Strassen/Schienen-Transport ermöglicht es uns, diese neuen Anforderungen zu erfüllen, da die grösste Strecke nachts von den Bahnwagen zurückgelegt wird. Manchmal ist es möglich, bis zu 18 Uhr eine Bestellung aufzugeben und diese am nächsten Tag ab 5 Uhr zu erhalten.

Ausserdem kann der Kunde bei dieser Transportart Waren aus Lugano, Zürich und Sion gleichzeitig in Empfang nehmen. Da die Waren zuerst zum Bahncenter transportiert werden, das dem Kunden am nächsten liegt, und der LKW nur noch die Strecke zwischen Bahncenter und Kunde zurücklegt, verlädt der Fahrer alle Paletten, die für den gleichen Kunden bestimmt sind, und führt nur eine Lieferung durch. Dieses Vorgehen ist viel praktischer und effizienter. Für Planzer stellt das Bahncenter Penthälaz das letzte Puzzlestück dar, da das Unternehmen sein Strassen/Schienen-Transportnetz jetzt in alle Regionen der Schweiz ausgedehnt hat.

Was wird sich konkret in Bezug auf die aktuelle Organisation in Tolochenaz ändern?

Der Strassen/Schienen-Transport wird für uns eine echte Verbesserung der Lebensqualität darstellen. Da die Waren jetzt nur noch auf den letzten Kilometern der Strecke per LKW trans-

portiert werden, werden sich die Arbeitszeiten der Fahrer anpassen: Sie werden später anfangen und früher aufhören. Durch das neue 200 Meter lange Gebäude verfügen sie ebenfalls über mehr Laderampen, um die Waren am Ende des Tages auszuladen (30 gegenüber 17). Dadurch verringern sich überflüssige Wartezeiten. Die Lagermitarbeiter werden weniger Nachtarbeit leisten müssen. Ausserdem müssen sie nicht mehr bei jedem Wetter und jeder Temperatur draussen arbeiten. Ein Team entlädt die Bahnwagen morgens zwischen 4 und 7 Uhr, ein anderes Team belädt die Bahnwagen am Ende des Tages bis 21 Uhr. Ihnen stehen auch automatische Förderanlagen zur Seite, die einen Teil der Waren ohne Unterstützung in die Geschosse bringen.

War die Reaktion auf diese Änderungen positiv?

In der Tat. Alle freuen sich darauf, nach Penthelaz zu wechseln und in einer modernen Infrastruktur zu arbeiten, wo die Arbeitsabläufe flüssiger sein werden. Die Infrastruktur in Tolochenaz ist nicht an das Schienennetz angeschlossen; es ist veraltet und einfach nicht mehr für die Warenvolumen geeignet, die wir mittlerweile transportieren. Und da ungefähr 80% unserer Mitarbeitenden im Gros-de-Vaud wohnen, sind sie natürlich sehr froh, dass sich ihr Arbeitsplatz näher an ihrem Wohnort befindet. Wir werden nun auch leichter neue Mitarbeitende einstellen können.

DER SCHIENENVERKEHR – DIE LÖSUNG DER ZUKUNFT

Mit dem künftigen Bahncenter in Penthelaz baut Planzer seine auf den Schienengüterverkehr ausgerichtete Entwicklungsstrategie aus. Nils Planzer, der Geschäftsleiter des Familienunternehmens, erklärt uns warum und stellt seine Vision für die Zukunft vor.

Was bedeutet die Eröffnung des neuen Bahncenters in Cossonay/Penthelaz für Planzer?

Dieses Bahncenter ist für uns sehr wichtig. Der Schienentransport von Waren macht heute den Grossteil unserer Tätigkeit aus. Diese neue Strassen/Schienen-Infrastruktur schliesst eine Lücke, sodass wir jetzt über ein vollständiges Netz verfügen. Ab Ende 2017 können wir alle Regionen der Schweiz von 13 leistungsfähigen und umweltfreundlichen Bahncenter aus versorgen.

Das Bahncenter in Penthelaz wird es uns ausserdem ermöglichen, unser Angebot in Bezug auf die Lagerlogistik, die pharmazeutische Logistik und den Paketdienst in der Westschweiz zu konsolidieren. Ziel ist es, uns in diesen Sektoren auch künftig weiterzuentwickeln. Die nächste Etappe wird die Installation eines vollautomatischen Hochregallagers sein.

Warum setzen Sie auf den Schienentransport?

Zum einen ermöglicht der Schienentransport es uns schlicht und einfach, unsere Kunden

schneller zu beliefern, denn das Strassennetz ist tagsüber stark von Staus betroffen, und nachts dürfen LKW nicht fahren. Der Strassen/Schienen-Transport in der Schweiz ist ein Modell, das sich bewährt hat und eine Lösung für die Zukunft darstellt. Wenn es sich um die Distribution auf nationaler Ebene handelt, beziehen wir den Schienentransport automatisch in unsere Überlegungen mit ein. Ausserdem hat Planzer ein starkes Umweltbewusstsein entwickelt. Als Familienunternehmen denken wir in Generationen. Wir wollen unseren Nachkommen wirklich eine bessere Welt hinterlassen, und dafür sind Taten wichtiger als Worte!

Wie sehen Sie die Entwicklung des Logistik- und Transportmarkts in der Schweiz in den letzten Jahren?

Der Logistikmarkt hat weltweit und damit natürlich auch in der Schweiz an Attraktivität zugenommen. Im Kontext einer zunehmenden Komplexität ist er sogar ein zentrales Erfolgselement der gesamten Geschäftsstrategie geworden.

Wir wissen das Vertrauen zu schätzen, das unsere Kunden uns beweisen, und wir wissen, dass unser Erfolg von ihrem abhängt. In einem globalisierten Markt bietet die Schweiz heute ganz klar Vor- und Nachteile. Aufgrund des sehr hohen Kostenniveaus müssen wir ganz besonders effiziente Leistungen bringen. Wir haben keine Wahl: Wir müssen besser als unsere Nachbarländer sein – zum einen mithilfe moderner Infrastrukturen und zum anderen durch Mitarbeitende von erstklassigem Niveau. Das ist unsere grösste Herausforderung. In der Westschweiz gibt es meiner Meinung nach noch jede Menge Potenzial, und das ist auch der Grund für diese bedeutende Investition.

Ist es für die Entwicklung vorteilhaft, ein Familienunternehmen zu sein?

Die Art des Unternehmens macht nicht alles aus. Aber vielleicht ist es in einem Familienunternehmen einfacher, eine starke und gesunde Unternehmenskultur einzuführen und beizubehalten, und diese ist meiner Meinung nach für die Entwicklung essentiell. Unsere Haltung gegenüber unseren Mitarbeitenden, unsere Werte und unsere Zuverlässigkeit als Partner sind echte Stärken. Ausserdem wissen wir auch das Vertrauen zu schätzen, das unsere Kunden uns gegenüber an den Tag legen, und wir können unsere Beziehungen zu ihnen pflegen. Und schliesslich planen wir langfristig, wie die gesamte Zone «Venoge Parc», die Planzer 2008 gekauft hat, und die Errichtung des Bahncenters, das ein erster wichtiger Schritt einer globalen Entwicklung ist, zeigen.

Wie denken Sie wird Ihr Unternehmen in 20 Jahren aussehen?

Wir werden weiterhin hart arbeiten. Unser Ziel ist es, auch in den nächsten 20 Jahren ein Familienunternehmen zu bleiben, das auf diesem faszinierenden Markt Erfolg hat, indem wir die gleichen Prinzipien wie unsere Vorgänger anwenden: unsere Kunden mit Engagement, Freude und einem tollen Team zu bedienen.



Nils Planzer, CEO Planzer-Gruppe

PLANZER – FAKTEN UND ZAHLEN

ECKDATEN

Rechtsform	Aktiengesellschaft zu 100 % in Familienbesitz
Gründung	Einzelgesellschaft ab 1936, Aktiengesellschaft ab 1966
Mitarbeitende	4700 Personen 300 Lernende 79 Nationalitäten
Sitz	CH-8953 Dietikon, Kanton Zürich
Standorte	Schweiz: 47 Unternehmen, 50 Standorte Ausland: 1 in Italien, 1 in Luxemburg, 3 in Deutschland, 2 in Frankreich, 1 in Hongkong, 1 in Lichtenstein
Umsatz	50 % nationale Transporte 15 % internationale Transporte 25 % Lagerlogistik 10 % Spezial
Fuhrpark	960 eigene Fahrzeuge 390 Subunternehmer (im Exklusiveinsatz)
Lager	1 000 000 m ² Gesamtfläche 10 Lager mit Hochregalen für 165 000 Paletten



■ 81 % Männer
■ 19 % Frauen



■ 5 % <20 Jahre
■ 19 % 20–29 Jahre
■ 23 % 30–39 Jahre
■ 25 % 40–49 Jahre
■ 22 % 50–59 Jahre
■ 6 % >60 Jahre

LEISTUNGEN

Nationale Transporte

- Stückguttransporte, Teil- und Komplettladungen
- Luftfrachttransporte
- Temperaturkontrollierte Strassentransporte
- Pakettransporte
- Krantransporte
- Nachttransporte
- Spezialtransporte (überbreit, überlang, überschwer)
- Gefahrguttransporte

Internationale Transporte

- Konventionelle Strassentransporte
- Temperaturkontrollierte Strassentransporte
- Intermodale Transporte
- Luftfrachtersatzverkehr
- Verzollungen
- Speditionsgeschäft

Lagerlogistik

- Ein- und Auslagerung
- Lagerung von Lebensmitteln, Medikamenten, Gütern des täglichen Bedarfs und Gefahrgut
- Bestellvorgbereitung
- Konfektionierung
- Beschaffung von Verpackungs- und Werbematerial
- Aufbau und Bewirtschaftung von Webshops
- Durchführung von Luftfrachtsendungen

Spezialisierte Dienstleistungen

- 2-Mann-Service
- Hightech-Logistik
- Spezialtransporte (überbreit, überlang, überschwer)
- Privat- und Geschäftsumzüge

ERFAHREN SIE MEHR

DIE NÄCHSTEN ETAPPEN FÜR DIE MEDIEN

- Seit August 2017: Testphase (Züge, Logistik)
- Dezember 2017: Der letzte LKW verlässt Tolochenaz und das Bahncenter wird in Betrieb genommen
- Januar 2018: Offizielle Einweihung und Tag der offenen Tür (18. Januar)

MEDIENKONTAKTE (ALLGEMEIN)

Planzer Transport AG
Jan Pfenninger, Verantwortlicher für Marketing & Kommunikation
Lerzenstrasse 14
CH-8953 Dietikon
T +41 44 744 62 68
jpfenninger@planzer.ch

MEDIENKONTAKTE NEUES BAHNCENTER IN PENTHALAZ

Anfragen für Besuche, Interviews, Fotos

Maison Planzer Transports SA
Mario Ziliotto, Filialleiter
Route du Molliau 30
CH-1131 Tolochenaz
T +41 21 804 14 01
mziliotto@planzer.ch

ftc communication SA
Agentur für Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit
François Huguenet, Geschäftsleiter
Av. Dapples 54
CH-1006 Lausanne
T +41 21 614 77 76 / +41 79 455 82 31
francois.huguenet@ftc.ch

planzer.ch/nachhaltigkeit

planzer.ch