Zeitschrift: Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale

Herausgeber: Fédération suisse des urbanistes = Fachverband Schweizer Raumplaner

Band: - (2010)

Heft: 2

Artikel: Pünktlich in einem zeitkritischen Markt

Autor: Jutzi, Michael

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-956911

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 07.12.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Pünktlich in einem zeitkritischen Markt

MICHAEL JUTZI
Head of Strategy & Business Development DHL Express (Schweiz) AG (Interview: Henri Leuzinger, Redaktion COLLAGE)

Die DHL Express (Schweiz) AG, ein Unternehmen des weltweit tätigen Logistik-Konzerns Deutsche Post DHL, gehört zu den führenden Anbietern im Bereich «KEP», Kurier-, Express- und Paketdienste, in der Schweiz. DHL Express operiert aktuell von 11 Standorten aus in der Schweiz. Die Zentrale mitsamt einem Logistikzentrum ist am neuen Standort Regensdorf bei Zürich, der im Herbst 2007 in Betrieb ging.

COLLAGE: Der DHL-Standort in Regensdorf wurde aufwändig evaluiert. Wie funktioniert er heute, entspricht er den Zielen und Erwartungen der firmeneigenen Planung in der Grossagglomeration Zürich?

Michael Jutzi: Der Standort, der zwei Unternehmensbereiche beherbergt, nämlich ein Terminal für DHL Freight und ein Terminal und Hub für DHL Express, ist gut. Er wurde nach zahlreichen Faktoren evaluiert, wie Lage in der Agglomeration, Bodenpreis, Infrastruktur und vielem mehr. Die Gespräche innerhalb der Gemeinde Regensdorf waren intensiv, nicht nur über die Aspekte des Verkehrs, sondern die Gemeinde anerkennt auch, dass wir das lokale Gewerbe unterstützen. Als Logistik-Dienstleister operiert DHL Express in einem zeitkritischen Markt: Unsere Kundschaft erwartet die Zustellung ihrer Sendungen am Vormittag bis beispielsweise spätestens 9 Uhr oder 12 Uhr, je nach Dienstleistung. Das halten wir ein, vor allem weil unsere Kuriere sehr gute Ortskenntnisse haben. Die täglichen Staus auf den Strassen berücksichtigen wir bei der Routenplanung, die wir kontinuierlich geänderten Situationen anpassen und optimieren.

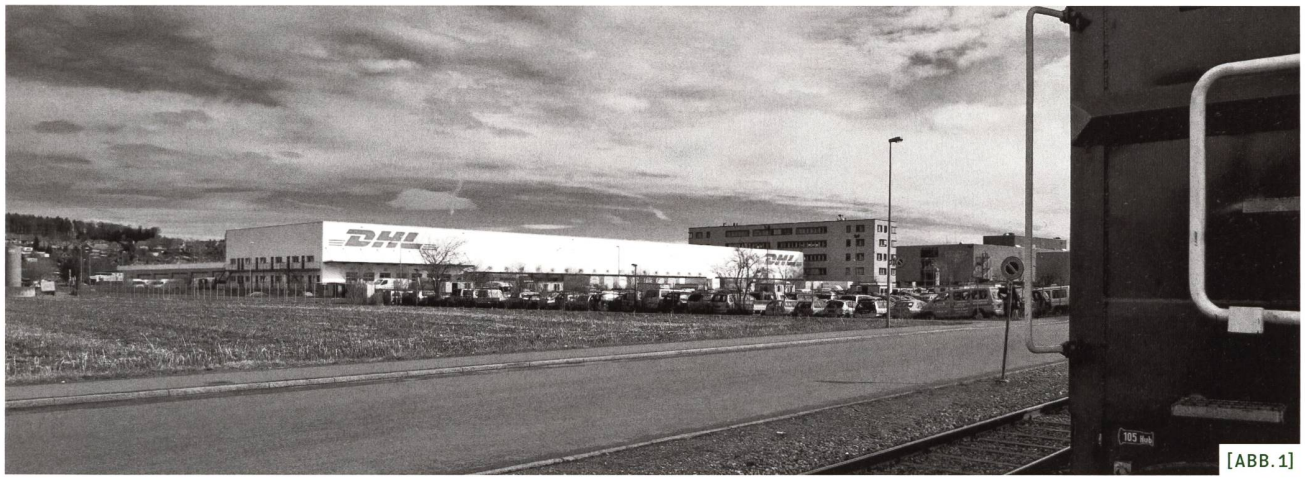
Das Verkehrsaufkommen wächst, gleichzeitig sollen Quartiere beruhigt werden, was die Zugänglichkeit in die Zentren beeinflusst. Stehen Sie als Unternehmen in Kontakt mit den Fachstellen der Raum- und Verkehrsplanung?

Kontakte bestehen, wir nehmen auch an Veranstaltungen des NFP54 teil, um unsere Haltung darzulegen. Wir Logistiker werden auf lokaler und regionaler Ebene indessen als Einzelunternehmen wahrgenommen. National treten wir im Verband der privatwirtschaftlichen Postanbieter, KEP & Mail, zu deren Gründungsmitgliedern DHL Express gehört, gemeinsam aktiv auf. Hier geht es um grundlegende politische Fragen der Gleichberechtigung mit der Schweizerischen Post, die als «service public»-Provider im Gegensatz zu uns eine Reihe von Vorteilen geniesst, namentlich was Zufahrtsberechtigungen und das Nachtfahrverbot betrifft. Ziel der behördlichen Verkehrsplanung kann es jedoch nicht sein, wenn infolge von Restriktionen am Ende mehr Fahrzeuge in der Agglomeration unterwegs sein müssen, um die Versorgung sicherzustellen, denn unsere Kunden brauchen ihre Sendungen bis zu einer bestimmten Zeit. Wenn das mit einer Tour auf einer bestimmten Strecke nicht zu gewährleisten ist, müsste dann ein weiteres Fahrzeug zum Einsatz kommen. In der Realität heisst das: Ein Kurier hat die Wahl, auf einem Parkverbot schnell anzuhalten und die Ware abzuliefern, dabei aber eine Busse zu riskieren. Oder seinen Wagen in massgeblicher Entfernung abzustellen, auf die Gefahr hin, dann zu Fuss zu spät zu kommen. Hier fehlt uns oftmals eine nachhaltige und effiziente Infrastrukturplanung die versorgungstechnischen Gesichtspunkten Rechung trägt.

Bisher ist es ja so, dass Logistikdienstleister aus eigenem Antrieb ihre Standorte realisieren. Was halten Sie davon, wenn von der übergeordneten Raum- und Verkehrsplanung entsprechend optimierte und gut erschlossene Standorte angeboten würden, um die Versorgung von Bevölkerung und Wirtschaft mit Gütern sicherzustellen?

Ein interessanter Gedanke; allerdings wurden wir diesbezüglich noch nicht angegangen, wir verfolgen die nun langsam einsetzenden Bestrebungen indessen sehr aufmerksam. Es macht ja, aus höherer Warte gesehen, nicht viel Sinn, aufwändige Parallelinfrastukturen aufzubauen, die dann möglicherweise nicht voll ausgelastet werden können. Allerdings bewegen wir uns in einem wachsenden, aber hart umkämpften Markt, auf dem wir mit unseren Dienstleistungen und DHL-spezifischen Innovationen erfolgreich bestehen wollen.

Grundsätzlich geht es aber doch um mögliche Kooperationen zwischen Privatunternehmen und den entsprechenden öffentlichen Instanzen. Ein interessanter Ansatz ist uns aus Stockholm bekannt. Dort ist es gelungen, die Bus-Spuren, welche bisher zusätzlich nur den Taxis zur Verfügung standen, auch für Logistik-Zustelldienste zu öffnen. Bedingung dabei: Es dürften nur spezifische Kriterien erfüllende alternative Fahrzeuge zum Einsatz kommen. Eine sinnvolle Strategie, welche mit jener unseres Konzerns einhergeht. Wir haben bereits die Hälfte unserer eignen Kurierfahrzeuge auf den Betrieb mit umweltfreundlichen Treibstoffen umgerüstet. Und mit dem GOGREEN-Angebot können Kunden ihren Express-Versand bei uns CO_2-neutral bewerkstelligen, indem der Mehrpreis in nachhaltige Klimaschutzprojekte fliesst. Wir überlegen uns natürlich auch weitere Alternativen und bieten z.B. in Deutschland automatische Packstationen an, wo die Kunden ihre Sendungen aufgeben, aber auch abholen können. Allerdings sind solche Optionen für die Schweiz noch sehr teuer, sie lohnen sich also nur bei einer permanenten sehr hohen Auslastung und fokussiert insbesondere auf Privatpersonen. Der so genannte 2C Markt ist, gefördert durch Internetbestellungen, seit Jahren stark am wachsen und bedeutet langfristig eine weitere Zunahme des Logistik-Verkehrs in Wohngebieten. Hier werden sich Konzepte, die eine andere Form der Zustellung als



[ABB. 1]

[ABB. 1] DHL-Logistikzentrum in Regensdorf

die gewohnte Übergabe an der Haustüre zu Folge haben, durchsetzen. Einerseits durch so genannte bemannte Zustellpunkte oder eben durch unbemannte wie beispielsweise die Packstation, wobei Öffnungs- und Zugangszeiten sowie eine Benachrichtigung der Sendungsverfügbarkeit, beispielsweise über SMS, ein massgebliches Argument sein werden. Derartige Abholstellen müssen so positioniert werden können, dass ein gleichermassen verkehrstechnisch einfacher Zugang für den Logistik-Dienstleister, wie auch für den Konsumenten gewährleistet wird.

A propos GOGREEN, wie nimmt die Kundschaft das Angebot an?

An sich gut, vor allem bei Unternehmen, die sich explizit umweltbewusst präsentieren und die erkennen, dass sie auch bei der ausgelagerten Logistik für den Transport ihrer Produkte noch eine Umweltverantwortung tragen und entsprechende Massnahmen als gemeinsames Engagement zwischen Logistikdienstleister und Versender betrachten. Interessant ist, dass eher KMUs das Angebot nutzen, jene nämlich, bei denen die Entscheidungswege kurz sind und der Chef selbst wissen will, wie und unter welchen Aspekten seine Ware zum Kunden gelangt. Etwas anders sieht es oftmals bei Grossbetrieben aus, bei denen die ausgelagerte Logistik fast ausschliesslich nach dem Kostenfaktor beurteilt wird, welcher natürlich möglichst tief gehalten werden muss. In diesem Bereich ist es schwieriger, das sehr wohl stark ausgeprägte Umweltbewusstsein konkret an dieses Angebot zu knüpfen.

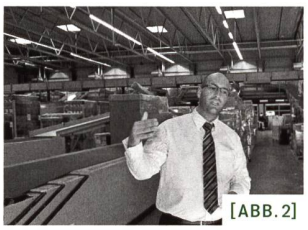
Wie beurteilen Sie die Situation in der Schweiz, was die Güterversorgung anbetrifft?

Brennpunkt ist zunächst ganz klar der Grossraum Zürich, zumal es wohl nicht mehr lange dauert, bis sich die Verkehrszusammenbrüche häufen werden, übrigens nicht nur auf der Strasse, sondern auch auf dem hoch belasteten S-Bahn-System. In der Nordwestschweiz im Raum Basel spitzt sich die Situation stets bei Grossereignissen zu, bei Messen oder grossen Fussballspielen. Allerdings kennen wir die jeweiligen Termine und können uns entsprechend frühzeitig einrichten. Schwierig ist die Situation immer häufiger im Arc Lémanique. Nebst dem Flughafen Basel werden internationale Sendungen auch über jenen von Genf abgefertigt. Wenn der Verkehr zwischen Genf und Lausanne zusammenbricht, beeinträchtigt das die termingetreue Zustellung zeitkritischer Waren ausgesprochen stark.

Wie sehen Sie die Perspektiven in der Güterversorgung und der Logistik?

Hand aufs Herz: Wir profitieren heute in der Schweiz grundsätzlich von enorm leistungsstarken Verkehrssystemen. Wir sind an Pünktlichkeit gewohnt und rechnen auch im Privatleben stets damit, dass die Fahrpläne eingehalten werden. Das ist andernorts längst nicht mehr selbstverständlich. Aber auch dort kommen die Leute zu ihrer Ware, wenn auch nicht immer so komfortabel und zuverlässig wie bei uns. Vielleicht müssen wir in Zukunft ähnliches auch hinnehmen, wenn die Logistik nicht mehr so effizient funktionieren kann, wie man es sich wünscht und wir es gewohnt sind. Zudem kann die Logistik ihre Dienste heute vergleichsweise günstig anbieten – wie lange noch, wird sich zeigen. Sie dürften tendenziell eher teurer werden (Treibstoff, Schwerverkehrsabgaben, CO_2-Steuern usw.). Um die Systeme funktionsfähig zu halten, müssen wir in verschiedenen Bereichen gleichzeitig ansetzen. Gemeint sind dabei nicht nur die Logistiker und Spediteure, sondern auch die anderen Akteure, allen voran die Städte. Ein visionäres Stichwort dazu: «City-Logistics». Das tönt viel versprechend, ein Logistik-Zentrum mitten in der Stadt, mit direktem Anschluss an Bahn und Hochleistungsstrassen, natürlich unterirdisch, und optimal verknüpft mit Container-Terminals am Stadtrand und alles in Flughafennähe. So ein Zentrum würden wir von der DHL natürlich sehr gerne betreiben, unsere Konkurrenten aber auch. Leider gibt es, soweit ich weiss, noch nirgends so ein System, vermutlich weil Güterversorgung, Logistik und Distribution nicht als Thema der Verkehrsplanung und Stadtentwicklung präsent war...

... womit wir wieder beim Kernthema unserer Publikation angekommen wären. Michael Jutzi, wir danken Ihnen für das Gespräch.



[ABB. 2]

[ABB. 2] Michael Jutzi im DHL-Verteilzentrum (Fotos: Henri Leuzinger)