



«Vorleben, was man mit Fleiss, Respekt und Anstand erreichen kann»

Nils Planzer, Chef des gleichnamigen Logistikdienstleisters, erklärt, wie ein Unternehmen alle Stürme überstehen kann, weshalb er Milizpolitiker fördert und warum die Schweiz beim Gütertransport unter keinen Umständen Europa folgen sollte.

Marcel Odermatt

Wer das Sitzungszimmer der Planzer Transport AG an der Lerzenstrasse 14 im zürcherischen Dietikon betritt, dem steigt sofort ein leichter Dieselgeruch in die Nase. Kein Wunder, denn im selben Raum stehen zwei Oldtimer-Lastwagen, ein Saurer mit Jahrgang 1932 und ein Scania mit Jahrgang 1974. Für Nils Planzer, Hauptaktionär, Verwaltungsratspräsident und Geschäftsführer der Planzer Transport AG, passt das genau. «Das gefällt mir. Wenn wir hier sitzen, unsere Entscheide fällen, unsere Gespräche führen, unsere Gäste empfangen, dann zeigt der Dieselgeruch, dass wir ein ehrliches, bodenständiges Business betreiben.»

Die Geschichte der Firma gehört zu den erstaunlichsten der Schweizer Wirtschaft. Sie zeigt beispielhaft, wie sich das Land in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts zu dem entwickeln konnte, wovon die ganze Bevölkerung noch heute profitiert. Gegründet wurde die Fuhrhalterei 1936 von Max Planzer, der aus einer Arbeiterfamilie im Kanton Uri stammte und sechs Geschwister hatte. Nachdem er sich als Knecht durchgeschlagen hatte, landete er per Zufall in Dietikon und startete den Betrieb mit dem Kauf eines Lastwagens, eines Chevrolet mit Benzinmotor und einer Nutzlast von drei Tonnen.

Der Grundstein für ein Unternehmen, das heute 6800 Mitarbeitende (davon 400 Lehrlinge) aus 98 Nationen beschäftigt und mit einem Umsatz von 1,1 Milliarden Franken der grösste private Logistikdienstleister des Landes ist, war gelegt. In der bald neunzigjährigen Firmengeschichte ist das Unternehmen mit dem Land gewachsen. Der Wohlstand vergrösserte sich, die Infrastruktur verbesserte

sich, und das Konsumbedürfnis der Menschen stieg. Planzer eröffnete in den 1970er und 1980er Jahren Filialen in allen Landesteilen und wuchs durch stetige Firmenzukäufe organisch weiter. Heute zählt die Gruppe 62 Standorte in der Schweiz sowie weitere in Italien, Deutschland, Frankreich, Liechtenstein und Hongkong. Der Fokus liegt aber immer noch auf der Schweiz. Drei Viertel seines Umsatzes erwirtschaftet Planzer hierzulande.

Auch Schicksalsschläge warfen die Verantwortlichen nicht aus der Bahn. Nachdem Max Planzer sein Leben lang hart gearbeitet und in den Jahren des Zweiten Weltkriegs auch noch Aktivdienst geleistet hatte, verunglückte er bei einem Betriebsunfall im Alter von 73 Jahren tödlich. Doch die Familie liess sich nicht unterkriegen. Ungewöhnlich für die damalige Zeit, übernahm die aus Süddeutschland stammende Witwe Mathilde Planzer-Rehm das Präsidium des Verwaltungsrates.

Und das mit grossem Erfolg. Heute bietet die Planzer Transport AG umfassende Dienstleistungen rund um Transport und Lagerung an. Mit dem Kauf von Quickmail und Quickpac, den einzigen privaten Brief- und Paketdienstleistern der Schweiz, wurde das Unternehmen 2024 auch im teilliberalisierten Briefmarkt zum direkten Konkurrenten des Staatskonzerns Post.

Als Chef dieses Unternehmens ist Nils Planzer ganz offensichtlich sehr gefordert. Doch Stress

und Druck sind ihm beim Gespräch mit der *Weltwoche* nicht anzumerken. Gutgelaunt nimmt sich der 54-Jährige Zeit für die Fragen.

Weltwoche: Herr Planzer, nach vielen guten



Jahren scheint die Schweizer Wirtschaft derzeit etwas zu schwächeln. Als Camionneur haben

«Stehen wir in der Schlange, müssen unsere Kunden einen Zuschlag von bis zu 10 Prozent bezahlen.»

Sie ein gutes Gespür für die konjunkturelle Lage. Wie schätzen Sie die gegenwärtige Lage der Schweizer Wirtschaft ein?

Nils Planzer: Wir spüren deutlich, dass die Wirtschaft, aber auch die Konsumentinnen und Konsumenten verunsichert sind. Die Schweizer Wirtschaft hat momentan keinen Rückenwind. Der Vorteil ist, dass wir in solchen Momenten weniger leiden als der Rest Europas, weil wir in guten Zeiten auch weniger hoch fliegen als andere. Wir fliegen weniger hoch, aber wir fallen auch weniger tief. Wir befinden uns in einem leichten Abschwung. Das Geschäft geht etwas zurück. Im Moment wachsen wir durch neue Projekte und neue Kunden, die wir gewonnen haben.

Weltwoche: Sie sind mit über tausend Lastwagen der grösste Transporteur auf den Schweizer Strassen. Vor Jahren sagten Sie, der grösste Kostentreiber sei «der Verkehr selbst». Die Stückguttransporteure verlieren in den verstopften Agglomerationen am meisten Zeit. Hat sich die Lage verbessert?

Planzer: Im Gegenteil, sie hat sich weiter verschlechtert. Zum Glück haben wir vor einigen Jahren einen Stauzuschlag eingeführt. Dabei orientieren wir uns an den Stautunden des Bundesamtes für Strassen. Stehen wir lange in der Schlange, müssen unsere Kunden einen Zuschlag von bis zu 10 Prozent bezahlen. Das wird problemlos akzeptiert.

Weltwoche: Trotzdem hat das Volk im Herbst gegen den Autobahnausbau gestimmt. Fühlen Sie sich im Stich gelassen? >>>

Planzer: Ehrlich gesagt, hat mich dieser Entscheid schockiert. Als Unternehmer kann ich zwar sagen, dass wir bereits heute 60 Prozent unserer Transporte auf der Schiene abwickeln. Was ich aber nicht verstehe, ist, dass eine Mehrheit nicht begreift, dass die Infrastruktur ein entscheidender Schlüssel zum Erfolg der Schweizer Wirtschaft ist. Verstopfte Strassen gefährden das ganze System. Wenn wir unseren Wohlstand erhalten wollen, müssen wir am Ball bleiben und unsere Infrastruktur unterhalten und wo nötig ausbauen. Dass diese Einsicht nicht mehr vorhanden zu sein scheint, ist sehr enttäuschend.

Weltwoche: Das EU-Parlament hat den Weg frei gemacht für den grenzüberschreitenden Verkehr von Gigalinern. Mit dem Anschlussvertrag dürfte der Druck auf die Schweiz steigen, die Monstertrucks auch in der Schweiz fahren zu lassen. Was würde das bedeuten?

Planzer: Das wäre eine sehr negative Entwicklung. Im Güterverkehr sind wir in der Schweiz ein Vorbild. Trotz der Kleinräumigkeit wird in der Schweiz viel mehr auf der Schiene transportiert als im Ausland. Auch die Infrastruktur ist dort schlechter, weil sie nicht richtig finanziert wurde und sich Bauprojekte vor allem in Deutschland verzögern. Wir haben bald ein Drittweltland im Norden. Selbst in Italien ist die Situation besser. Die gesamte europäische Verkehrspolitik im Güterverkehr hat aus meiner Optik versagt. In der Schweiz dagegen haben wir hohe Verkehrsabgaben und öffnen Fonds, um die Infrastruktur in Schuss zu halten. Das machte die Autobahnausbau-Ablehnung im Übrigen noch absurder. Die Mittel wären bereit und vorhanden gewesen. Es wäre eine Tragödie, wenn wir unser System dem Schlechteren anpassen und diese Gigaliner zulassen würden. Wir sollten vorangehen und unsere gute Logistik verbessern, statt die Fehler der anderen nachzuahmen.

Weltwoche: Damit liegen Sie auf der Linie des Nutzfahrzeugverbandes Astag. Dort amtiert FDP-Präsident Thierry Burkart als Zentralpräsident. Die FDP steht dem Abkommen positiv gegenüber. Wie ist das zu beurteilen?



Die Weltwoche
8702 Zollikon
043/ 444 57 00
<https://www.weltwoche.ch/>

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 38'901
Erscheinungsweise: 50x jährlich

Seite: 44
Fläche: 206'184 mm²

Auftrag: 3005836
Themen-Nr.: 343.009

Referenz: 95533047
Ausschnitt Seite: 3/6



«Wir fliegen weniger hoch, aber wir fallen auch weniger tief»: CEO Planzer.



Die Weltwoche
8702 Zollikon
043/ 444 57 00
<https://www.weltwoche.ch/>

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 38'901
Erscheinungsweise: 50x jährlich

Seite: 44
Fläche: 206'184 mm²

Auftrag: 3005836
Themen-Nr.: 343.009

Referenz: 95533047
Ausschnitt Seite: 4/6

Planzer: Ich finde, dass Thierry Burkart unseren Verband sehr gut führt. Wir pflegen eine gute Zusammenarbeit und einen konstruktiven Dialog. Aber er hat ein Problem mit seiner FDP. Die Partei sagt, sie wolle zuerst die Verhandlungspunkte sehen, bevor sie sich entscheidet. Ich bin aber sehr skeptisch, ob die Freisinnigen den Mut haben werden, die richtige Entscheidung für unser Land zu treffen.

Weltwoche: Was wäre der richtige Entscheid?

Planzer: Ich habe die grössten Bedenken. Wenn ich mir dieses Europa anschau und sehe, wie es sich entwickelt, dann stelle ich fest, dass es sich in den letzten Jahrzehnten im Vergleich

«So etwas wie unbeschriftete Toiletten würde ich in unserem Unternehmen nie zulassen.»

zu anderen Kontinenten und den meisten anderen grossen, relevanten Wirtschaftsregionen verschlechtert hat. Verantwortlich dafür sind politische Fehlentscheidungen, die dazu geführt haben, dass viele Unternehmen Europa verlassen haben. Jetzt stellt sich die Frage: Können wir mit einem solchen Abkommen die Situation verbessern? Ich glaube nicht und bin deshalb gegen dieses Abkommen.

Weltwoche: Haben Sie nie daran gedacht, in die Politik zu gehen? Es gibt einen grossen Mangel an Unternehmern.

Planzer: Nein, daran habe ich nie gedacht. Für mich steht das Unternehmen im Vordergrund, und ich möchte der nächsten Generation eine gesunde Firma übergeben. Wir unterstützen aber Mitarbeitende, die sich in unserem Milizsystem politisch engagieren. Das gefällt mir, und ich finde dieses Engagement wichtig. Wir haben bei uns Martina Novak, eine Frau aus der GLP, die bei uns für die Nachhaltigkeit zuständig ist. Und FDP-Nationalrat Andri Silberschmidt, der als Generalsekretär des Verwaltungsrates tätig ist. Persönlich stehe ich wohl der SVP-Linie am nächsten. Aber ich schätze den Austausch mit anderen politischen Positionen sehr.

Weltwoche: Sie führen das Unternehmen in dritter Generation. Was ist das Erfolgsgeheimnis Ihres Unternehmens, das bisher alle Stürme überstanden hat?

Planzer: Jede Generation hat der nächsten vorgelebt, was man mit Fleiss, Respekt und Anstand erreichen kann. Man muss auch den Mut haben, zu investieren. Das war schon so, als der Chauffeur noch mit meiner Grossmutter im gleichen Haus gewohnt und am gleichen Tisch gegessen hat. Das ist heute nicht mehr möglich, aber wir versuchen, unsere Mitarbeitenden mit Respekt zu behandeln, damit sie stolz sind, bei uns zu arbeiten, Teil unserer Kultur, unserer Familie zu sein. Diese Bescheidenheit, diese Bodenständigkeit und auch der Wille zur Arbeit sind in unserer Branche fast schon Pflicht. Wir beginnen unsere Touren um fünf Uhr morgens und arbeiten bis zehn Uhr abends. Das heisst, es gibt viele anstrengende Arbeitstage. Wer da nicht bereit ist, fleissig zu arbeiten, ist in unserer Branche fehl am Platz.

Weltwoche: Finden Sie noch genug Leute, die bereit sind, bei Ihnen zu arbeiten?

Planzer: Ja, das beweisen wir jeden Tag. Wir haben viele langjährige Mitarbeitende und sind stolz darauf, die verschiedenen Kulturen zu pflegen und zu respektieren. Planzer investiert viel in die Aus- und Weiterbildung der Chauffeure. Entscheidend ist aber, dass wir unsere Werte vorleben und uns immer treu bleiben.

Weltwoche: Wie hoch ist der Anteil an Schweizer Chauffeuren?

Planzer: Das ist sehr unterschiedlich. In der Stadt Zürich haben wir zirka 25 Prozent Schweizer, in Graubünden sind es knapp 50 Prozent.

Weltwoche: Kann ein Chauffeur von seinem Lohn gut leben?

Planzer: Die Löhne variieren je nach Ausbildung des Chauffeurs, da diese seine Fahrberechtigung für bestimmte LKW-Kategorien und Fahrzeuggrössen beeinflusst. Unsere Chauffeure verdienen besser als andere Berufe im *blue-collar*-Bereich. Der Einstiegslohn liegt bei uns bei 4500 Franken brutto. Mit Gratifikationen, Spesen – die wir teilweise sogar steuerneutral bar



Die Weltwoche
8702 Zollikon
043/ 444 57 00
<https://www.weltwoche.ch/>

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 38'901
Erscheinungsweise: 50x jährlich

Seite: 44
Fläche: 206'184 mm²

Auftrag: 3005836
Themen-Nr.: 343.009

Referenz: 95533047
Ausschnitt Seite: 5/6

auszahlen – verdienen unsere Chauffeure locker um die 5000 Franken netto. Hinzu kommt ein 13. Monatslohn. Das ist ein guter Lohn, und das ist auch wichtig, damit wir weiterhin Leute für unser Unternehmen finden.

Weltwoche: Die Zeiten sind schnelllebig. Wie bleibt man als Unternehmer am Puls der Zeit?

Planzer: Mit Freude und Leidenschaft, die muss man mitbringen, sonst ist das alles auf Dauer nicht möglich. Ich bin so organisiert, dass ich mich praktisch jeden Mittag und Abend mit Externen und Kunden zum Lunch oder Dinner treffe. Das ist eine Bereicherung, und ich kann von unseren über 3000 relevanten Kunden – meist kleine Familienunternehmen – lernen und kann sehen, wie sie organisiert sind. Das ist das Schöne an meinem Leben, dass ich diese Kontakte pflegen kann. Daraus ziehe ich viel Energie und manche Ideen, die mir helfen, das Unternehmen in die Zukunft zu führen.

Weltwoche: Planzer ist seit der Übernahme von Quickpac und Quickmail der grösste private Konkurrent der Post. Dennoch ist das Paketgeschäft auch sieben Jahre nach der Übernahme nicht profitabel. War der Kauf ein Fehler?

Planzer: Nein, keineswegs. Uns war bewusst, dass in diesem Geschäft, das sich nicht vergleichen lässt mit unserem angestammten Stückgutgeschäft, hohe Anfangsinvestitionen

«Schweizer zu sein bedeutet, für Selbstbestimmung, Unabhängigkeit und Neutralität einzustehen.

nötig sind, um eines Tages erfolgreich zu sein. Als Familienunternehmen denken und planen wir langfristig, und heute sind wir nahe an der Profitabilität.

Weltwoche: Ihr Unternehmen musste auch immer wieder schwere Schicksalsschläge hinnehmen – wie den Unfalltod von Firmengründer Max Planzer 1970 oder den plötzlichen Tod von Geschäftsleitungsmitglied Ruedi Baer 2010 im Alter von nur 51 Jahren. Wie geht ein Unternehmen damit um?

Planzer: Ich bin stolz, dass ich die beiden Söhne von Ruedi mit auf den Weg nehmen konnte. Einer seiner Söhne arbeitet heute noch bei uns. Bei allen Schwierigkeiten darf man nie vergessen: Es ist ein Privileg, in der Schweiz aufwachsen und arbeiten zu dürfen. Nach solchen Schicksalsschlägen kann es passieren, dass man in eine Depression verfällt. Aber man sollte versuchen, das Positive daraus zu ziehen, das Leben noch mehr wertzuschätzen und zu sagen: «Hey, das machen wir jetzt gemeinsam durch.» Letztendlich verbinden Krisen auch immer wieder. Das ist im Privaten genau gleich wie im Beruflichen. Wir können nicht alles im Leben selbst steuern und beeinflussen.

Weltwoche: Sind Sie religiös?

Planzer: Ich bin katholisch. Aber ich glaube vor allem an Gerechtigkeit und an die Natur. Der Umgang mit der Natur sollte für die Menschen das Wichtigste sein.

Weltwoche: Das klingt schon fast grün. Sie haben 2022 «Plan P» lanciert. Damit setzen Sie auf Elektrolastwagen und wollen die Emissionen senken. Wie umweltfreundlich ist die Transportbranche heute?

Planzer: Wir haben heute schon einen Bahnanteil von 60 Prozent. Das ist einmalig in Europa. In Europa liegt dieser Anteil bei 18 Prozent. Der klassische Diesel-LKW hat sich in den letzten zwanzig Jahren sehr positiv entwickelt. Natürlich braucht er nach wie vor Kraftstoff auf Erdölbasis. Aber wir sind auf einem guten Weg. Planzer hat schon vor fünfzehn Jahren begonnen, auf Elektro-LKW zu setzen. Die LKW funktionieren, und die Preise werden immer marktfähiger. In Zukunft werden wir verschiedene Antriebsarten sehen. Auf der Langstrecke mit Diesel oder synthetischem Treibstoff, auf der Kurzstrecke mit Strom. Das Problem ist heute, wo der Strom und die ganze Ladeinfrastruktur herkommen sollen. Stellen Sie sich vor, wir müssten in der Stadt Zürich nachts neunzig grosse Lastwagen mit Strom aufladen. Das wäre heute undenkbar. Wenn der Strom am Ende aus Kohlekraftwerken in Rumänien kommt, dann sehe ich nicht ein, warum wir die Flotte umrüsten sollen. Sie sehen, hier liegt noch



viel Arbeit vor uns, und wir müssen Lösungen finden. Aber die Technik wäre bereit.

Weltwoche: Sie sprechen immer Klartext, halten mit Ihrer Meinung nicht hinter dem Berg. Ärgern Sie sich deshalb über die Gender-Ideologie?

Planzer: Ich lasse mir tatsächlich nie den Mund verbieten. Ich kann es mir wohl auch leisten, meine Positionen zu vertreten. Ich respektiere jeden, ob Mann oder Frau, dunkel oder hell, auch die sexuelle Orientierung ist mir egal. Mich interessieren nur der Mensch und sein Charakter. Deshalb finde ich solche Entwicklungen lächerlich, wenn zum Beispiel Toiletten nicht mehr beschriftet werden. So etwas würde ich in unserem Unternehmen nie zulassen.

Weltwoche: Sie bezeichnen sich als konservativen Unternehmer. Was bedeutet das?

Planzer: Das heisst für mich, sich nicht wie ein Fähnchen im Wind zu drehen. Man muss zu seinen Grundwerten stehen. Schweizer zu sein bedeutet, für Selbstbestimmung, Unabhängigkeit und Neutralität einzustehen. Das bedeutet aber auch, nie gegen den anderen, sondern offen zu sein. Offen, mit anderen zusammenzuarbeiten.

Vom Mechaniker zum Konzernchef

Nils Planzer führt das Familienunternehmen in dritter Generation. Der 1971 geborene Unternehmer startete seine berufliche Laufbahn als LKW-Mechaniker in der hauseigenen Werkstatt. Parallel bildete er sich in verschiedenen Bereichen weiter, unter anderem in Betriebswirtschaft und Logistikmanagement. 1997 trat er offiziell in das Unternehmen ein und übernahm zunehmend strategische Aufgaben innerhalb der Gruppe. 2003 übernahm er als CEO die operative Führung des Logistikkonzerns von seinem Vater Bruno Planzer, der das Unternehmen zuvor über Jahrzehnte hinweg geprägt hatte. Seit 2007 präsidiert der zweifache Vater auch den Verwaltungsrat des Unternehmens. (WW)



«Wir sollten vorangehen, statt die Fehler der anderen nachzuahmen»: Gigaliner-LKW.