

Emissionsarme und leise Paketlieferung dank Elektroautos

Dominic Bleisch (Text), Heinz Diener (Bild)

WINTER THURER 21/22 JAHRBUCH

Als erster Paketdienstleister in Europa setzt Quickpac auf eine reine Elektroauto-Flotte – seit 2019 auch in Winterthur. Zudem arbeitet das Unternehmen mit einem innovativen Farbsystem für eine raschere Sortierung und bietet auf Wunsch Auslieferungen am Abend. Zu Besuch im Zustelldepot auf dem Rieter-Areal in Töss.

Noch ist es ruhig in der Halle am hinteren Rand des Rieter-Areals in Winterthur-Töss. Die kleinen grauen und hellgrünen Lieferwagen stehen fein säuberlich geparkt nebeneinander und warten auf die nächste Ausfahrt. Nach 15 Uhr ist es plötzlich vorbei mit der Ruhe: Die 33 Fahrerinnen und Fahrer des Paketlieferers Quickpac strömen in die Halle und beginnen mit den Vorbereitungen für die Abendzustellung. Die vor einer halben Stunde von einem Lastwagen aus den anderen Depots angelieferten Gitterwagen mit Paketen und Tüten werden nun an den Anfang eines langen Rollbandes gebracht.

«Hier starten wir nun mit der Feinsortierung der Pakete für die Zustellung», sagt Livio Ulmann. Er ist stellvertretender Depotleiter für den Standort Winterthur und zeigt auf einem Rundgang, was Quickpac von den anderen privaten Schweizer Paketlieferern und der Post unterscheidet. Der erste Unterschied wird bereits zu Beginn des Rollbandes sichtbar: Es rattern nicht grosse Förderbänder durch den Raum, die die Pakete vollautomatisch erfassen und an den richtigen Ort transportieren. Stattdessen ist praktisch im Sekundentakt ein kurzes Piepgeräusch zu hören: An den sieben Eingangsstationen scannen die Mitarbeitenden jedes Paket mit einem Handlesegerät und legen es danach auf das Rollband. Die Schachteln und Tüten erhalten im gleichen Arbeitsschritt eine frisch ausgedruckte Etikette.

2500 Pakete und Tüten sortieren

Die Etiketten sind entscheidend für die Feinsortierung und die spätere Zustellung. Die Pakete gleiten nun an den Fahrerinnen und Fahrern vorbei, die laufend die Pakete für die hinter

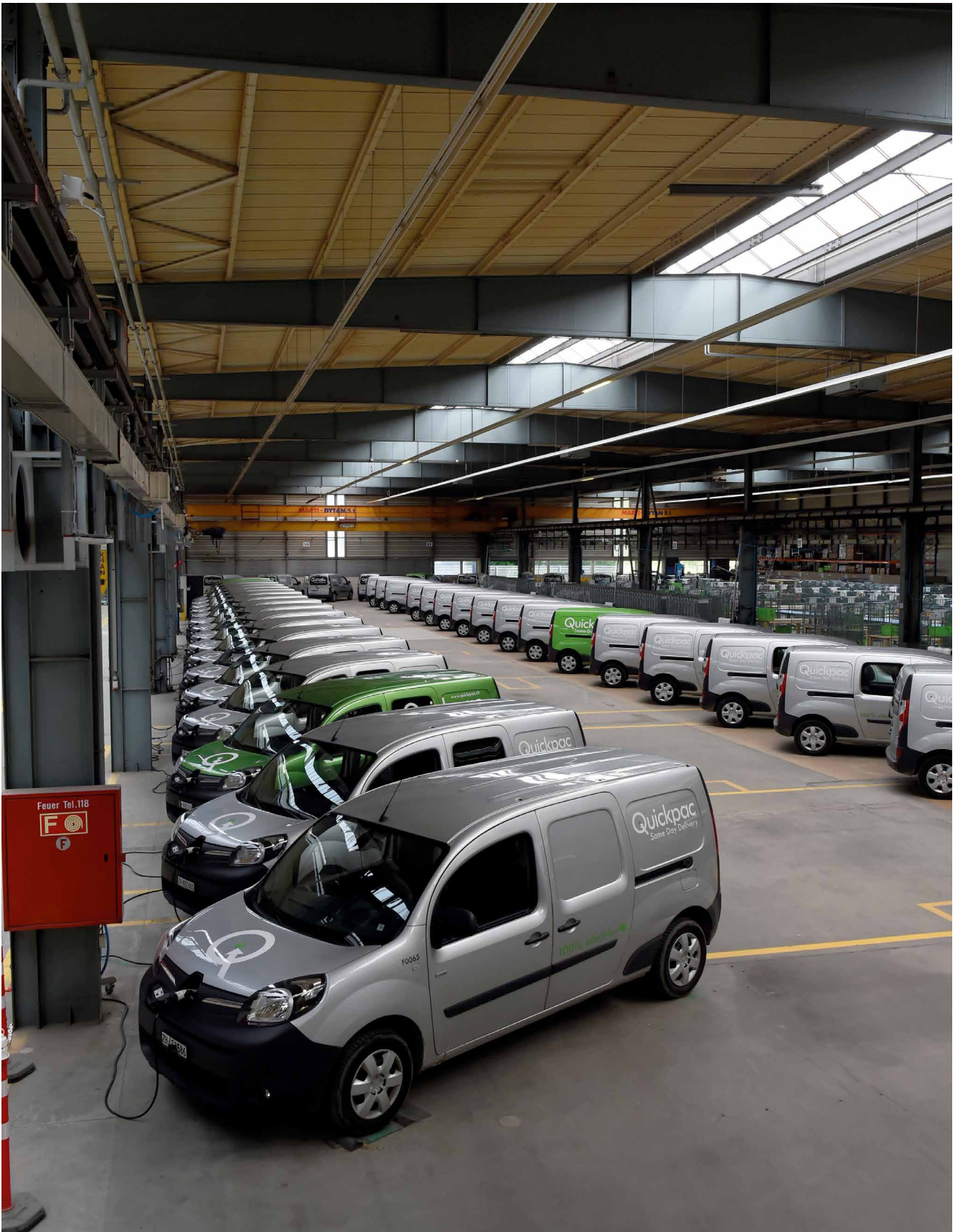
ihnen angegebene Zustelltour herauspicken. Die grossen Pakete werden direkt in die bereitstehenden Gitterwagen gelegt. Kleinere Schachteln und Tüten landen in hellgrünen Transportbehältern, damit sie während der Zustellung nicht beschädigt werden und einfacher zu transportieren sind. Laut und hektisch ist es in der Halle trotz hohem Arbeitstempo nicht. Die Fahrerinnen und Fahrer arbeiten routiniert – nur vereinzelt sind kurze Zwischenrufe zu hören.

Rund 2500 Pakete und Tüten sind es, die die Mitarbeitenden im Depot Winterthur an diesem Tag für die Zustellung sortieren. «Dafür benötigen wir jeweils rund 45 Minuten», sagt Ulmann. Der gebürtige Winterthurer arbeitete nach dem Start im Juni 2019 selber zuerst als Paketzusteller. Er geht nun ans Ende des Rollbandes, wo links und rechts die mit Paketen gefüllten Gitterwagen stehen. Die Fahrerinnen und Fahrer legen nochmals eine kurze Pause ein, um danach während der Fahrt konzentriert zu sein. Welcher Tour ein Mitarbeitender zugeteilt ist, erfährt er jeweils erst nach dem Sortierprozess. Er holt sich nach der Pause den Handscanner aus der Ladestation und sieht auf dem Display die jeweilige Tourennummer.

Farbcode hilft beim richtigen Einladen

Mit den beladenen Gitterwagen geht es nun zum zugeteilten Fahrzeug. Dieses ändert von Tour zu Tour, weil die gesamte Fahrzeugflotte vollelektrisch unterwegs ist. Quickpac ist damit nach eigenen Angaben ein Vorreiter im europäischen Markt. Je nach Distanz zur Zustelltour benötigen die eingesetzten Renault Kangoo Maxi dementsprechend mehr oder weniger Energie und müssen unterschiedlich schnell wieder aufgeladen werden. Eine Software übernimmt das Flottenmanagement und sorgt nach Möglichkeit für eine Aufladung in der Nacht. Um bei der Zustellung nicht zu viel Zeit zu verlieren, verfügen

► In einer Halle auf dem Rieter-Areal stehen sie bereit: die Elektroautos von Quickpac, mit denen seit 2019 von Winterthur aus Pakete ausgeliefert werden.





Dirigiert täglich rund 2500 Pakete herum: Livio Ulmann.

die kleinen Lieferwagen hinten und auf beiden Seiten über grosse Türen. Zudem wurde der Beifahrersitz ausgebaut, damit zusätzlich zwei Transportkisten Platz finden.

Die Schachteln werden nun möglichst in der richtigen Reihenfolge in den Transporter eingeladen. Ein Blick auf das bei der Sortierung aufgeklebte Etikett verrät, bei welchem Stopp ein Paket aus dem Laderaum geholt werden muss. Damit die Fahrerinnen und Fahrer nun nicht mühsam die Pakete in der richtigen Reihenfolge in den Gitterwagen suchen müssen, hilft ihnen der neben der Stopp-Nummer angebrachte Farbcode. «Wir haben dafür eine Farbpalette definiert, die vereinfacht gesagt von Zitronengelb bis Dunkelblau verläuft», erklärt Ulmann. Den richtigen Farbcode hat der Computer nach der Tourenplanung für jedes Etikett berechnet. So lassen sich die einzelnen Pakete deutlich rascher finden, wie Ulmann gleich selber demonstriert.

Autokorso vor dem Hallenausgang

Nachdem der Lieferwagen fertig beladen worden ist, bringen die Zustellerinnen und Zusteller die leeren Gitterwagen zurück zur Sortierstation. Ein letzter Kontrollblick auf den Handscanner zeigt, ob alle für die Tour vorgesehenen Pakete auch wirklich den Weg ins richtige Fahrzeug gefunden haben. «Es kommt zwar immer wieder mal vor, dass ein Paket beim Sortierprozess am falschen Ort landet. Die Fehlerquote ist allerdings relativ klein», sagt Ulmann. Die nicht zur Tour gehörenden Pakete landen auf einem Rollwagen am Eingang, wo sie dem Fahrer oder der Fahrerinnen mit der richtigen Tour beim Verlassen der Halle mitgegeben werden.

Um 16.20 Uhr starten an diesem Nachmittag die ersten Zustellerinnen und Zusteller ihre Tour. Auf dem Weg zwischen den Parkfeldern bildet sich nun für kurze Zeit eine längere Au-



Die Mitarbeitenden scannen und etikettieren jedes Paket einzeln.

toschlange. Der Teamleiter wartet mit einem Laptop am grossen Rolltor und notiert alle Fahrzeuge, die die Halle verlassen. Nach einer kurzen Rücksprache gibt er grünes Licht für die Fahrt. Keine 20 Minuten später sind alle Fahrzeuge unterwegs in ihr Zustellgebiet. Die Anzahl auszuliefernder Pakete liegt in der Regel zwischen 70 und 115 und hängt von den Distanzen zwischen den einzelnen Adressen und der Nähe des Zustellorts zum Depot ab. So müssen Mitarbeitende, die in der Stadt Winterthur unterwegs sind, natürlich mehr Pakete verteilen als bei einer langen Hin- und Rückfahrt nach Rapperswil.

Zwei Touren pro Tag und Kurier

Für die Tourenplanung zuständig sind die jeweiligen Teamleiter in den Depots. Sie planen pro Tag jeweils zwei Zustell Touren für alle Kurier. Auf ihrem Computerbildschirm teilt ein Programm mit einem Algorithmus die Zustelladressen einer bestimmten Tour unter Berücksichtigung der voraussichtlichen Anfahrtszeit zu. «Die Teamleiter prüfen danach die Berechnungen und nehmen basierend auf ihrer Erfahrung Anpassungen vor», sagt Ulmann. So ist gewährleistet, dass alle Fahrerinnen und Fahrer ein möglichst ausgeglichenes Arbeitspensum haben. Die einzelnen Destinationen erscheinen nach der Planung auf der Landkarte wie bunte Spinnfäden, die sich farblich je nach Zustelltour unterscheiden.

Im Juni 2019 hat Quickpac die ersten beiden Depots in Winterthur und im solothurnischen Hägendorf in Betrieb genommen. Die Anzahl zugestellter Sendungen ist seither auf zuletzt 254 000 Pakete im Mai 2021 gewachsen. Damit verfügt der Paketdienstleister heute nach eigenen Schätzungen über etwa 1 Prozent Marktanteil. Zu den Kunden gehören bekannte Marken wie Nespresso, Brack.ch, Betty Bossi und PKZ. Zum zügigen Wachstum beigetragen hat natürlich auch der noch



Farbcodes auf den Zustelletiketten zeigen, wann auf der Tour das Paket griffbereit sein muss – entsprechend werden die Fahrzeuge beladen.

einmal verstärkte Boom des Onlinehandels in den letzten zwei Jahren. Um das nochmals deutlich intensivere letzte Weihnachtsgeschäft zu stemmen, war sicher auch das im November 2020 neu eröffnete Depot in Dietikon ZH hilfreich.

Weitere Expansion geplant

Neben der Deutsch- ist natürlich auch die Westschweiz ein wichtiger Punkt im Expansionsplan, um grösseren Kunden eine Gesamtlösung bei der Paketzustellung in der ganzen Schweiz bieten zu können. Von sich überzeugen konnte Quickpac die Kunden wohl aber auch durch Zustelltouren am Abend und die Möglichkeit von sogenannten «Same Day Deliveries» zu einem (nach Angaben von Quickpac) erschwinglichen Preis im Vergleich zur Schweizerischen Post und der privaten Konkurrenz. Zudem beauftragt Quickpac im Gegensatz zu anderen Anbietern keine Subunternehmer und beschäftigt die Mitarbeitenden mit wenigen Ausnahmen im Monatslohn und mit unbefristeten Arbeitsverträgen.

Um das Liefergebiet weiter ausbauen zu können, schauen sich die Verantwortlichen natürlich nicht nur in der Westschweiz, sondern auch im Mittelland und der Ostschweiz nach weiteren potenziellen Standorten um. Es ist also davon auszugehen, dass künftig noch mehr leise surrende Elektrolieferwagen durch Winterthur und den Rest der Schweiz fahren werden.

Dominic Bleich ist Fachspezialist Onlinemarketing bei einer Krankenversicherung und freischaffender Texter. Heinz Diener ist Fotograf. Beide leben in Winterthur.