

Fachzeitschrift für
Lager, Logistik,
Transport und Verkehr

FRACHT DIENST

LogiMAT
2014
NACHLESE

2/2014
April



50 JAHRE
NEUSTÄDTER HAFEN
BREMEN

Dreier AG

Der „Ökologistiker“

„Wir sind noch in den Orient gefahren“, erinnert sich Hans-Peter Dreier. Der CEO in dritter Generation des gleichnamigen Familienunternehmens in Suhr (Kanton Aargau) meint das buchstäblich: Denn Dreier ist einer, der auch noch selber Wechselbrücken-Hängerzüge fahren kann. Zuletzt machte er das am 23. Dezember. „Da war enorm viel los, und ich entschied mich spontan, eine Tour zu übernehmen“, erzählt er. Zumeist aber beschränke sich das eigene Fahren nur noch darauf, „mal die neuesten LKW zu testen“, sagt er und seine Augen glänzen dabei.

Die Dreier AG, 1905 von Adolf Dreier als Fuhrhaltereier noch mit Pferd und Wagen gegründet, ist heute ein Logistikunternehmen. Der Orient als Zielgebiet ist mittlerweile aus dem Fahrplan verschwunden. „Wer nicht mit der Zeit geht, geht mit der Zeit“, sagt Dreier, soll heißen: Der Orient war mal ein gutes Geschäft. Dreier liebt diese einfachen Botschaften und Weisheiten. „Da ist immer auch was Wahres dran“, findet er.

Nach Nordafrika indes fährt die Dreier AG weiterhin mit dem LKW. „Bis zu 20 wöchentliche Abfahrten“, konkretisiert der CEO, der zusammen mit seinem Cousin 100 Prozent der Aktien am Unternehmen hält. Während Hans-Peter Dreier die Geschäftsleitung innehat, ist sein Cousin Daniel Dreier der „Mann für alles“ und „vor allem technisch sehr affin“, lobt der fünf Jahre jüngere CEO. Neben dem Dieselanteil im Blut, verbindet die beiden Dreiers auch der gleiche Geburtstag: der 8. August.

Als Logistikunternehmer ist Dreier ein Tüftler. In seinen Supply Chains setzt er beispielsweise auf den kombinierten Verkehr (KV). „Das ist schon unser Alleinstellungsmerkmal, vor allem auf Kurzstrecken um die 100 km“, betont er.

Bereits seit den späten 1980er-Jahren praktiziert die Dreier AG den Straße-Schiene-Transport. Das Bahnthema sei dabei schon ein komplexes, beschreibt Dreier weiter. „Sie haben immer Schnittstellen und dadurch ist die Disposition eindeutig aufwändiger“, erklärt er. „Wenn sie einem Fahrer den Lieferschein in die Hand drücken und der meldet sich wieder, wenn er abgeladen hat, ist das einfach. Wenn sie aber zwei Mal eine Schnittstelle haben, also Fahrer eins geht bis zum Bahnhof, sie bestellen die Eisenbahn, und am anderen Ende nimmt Fahrer zwei die Ware



wieder auf, ist das eine komplexere Geschichte, als das normale Fahren von A nach B.“

Dreier bezeichnet sich gern als „Ökologistiker“. Vor allem beim alpenquerenden LKW-Verkehr habe er sich gefragt: „Immer über die Alpen fahren? – Das kann es auf langen Distanzen nicht sein.“ Auch wenn nachhaltige Transportketten „auch ein bisschen eine Philosophiefrage“ seien – Dreier leistet sie sich. Rein rechnerisch gehe das ökologische Moment nicht immer auf. „Am Ende zählt oftmals nur der Preis“, weiß er.

Dreiers Fuhrpark zählt heute mehr als 200 eigene Fahrzeuge, über 500 Wechselbrücken und 21 Doppelstockauflieger. Letztere könnten auf ihren zwei übereinanderliegenden Ladeflächen bis zu 60 Prozent mehr Europaletten transportieren als herkömmliche Trailer, sagt er. „Ökologie ist wichtig“, betont Dreier und schiebt die nächste Weisheit hinterher: „Der umweltfreundlichste Transport ist natürlich immer der, der nicht stattfindet.“

Die 400 Mitarbeiter zählende Dreier AG ist allgegenwärtig auf den Schweizer Straßen: Sie fährt für die beiden großen Schweizer Einzelhandelsunternehmen Migros und Coop, kooperiert auf der Schiene mit den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB), ist unterwegs für die Schweizerische Post sowie für C&A, H&M oder Zalando und gut im Baustoffsektor verankert. Dreier ist zudem im schweizerischen Nutzfahrzeugverband Astag organisiert und immer für eine Überraschung gut. Denn er hat eine Meinung, seine Meinung.

Beispielsweise zur Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA). Es sei wichtig, dass die

Schweiz als hochentwickeltes Land einen größeren Beitrag zum Umweltschutz leiste als andere, sagt er. Wohl kein selbstverständlicher Satz für einen Logistiker, der sein Geld als Transporteur nicht unwesentlich auf der Straße verdient.

Aber auch an diesem Rädchen dreht der Unternehmer. So werden Ende Februar bereits 76 LKW in der Dreier Flotte auf Euro-VI umgestellt sein. „Wir haben gesagt: Okay, wir behalten ja auch die LKW ziemlich lange. Warum sollen wir dann nicht jetzt schon versuchen, das Neueste zu bekommen, was es auf dem Markt gibt“, sagt der Unternehmer. Denn, Achtung nächste Weisheit: „Erst muss das Restaurant gebaut werden, bevor die Gäste zum Trinken und Essen eingeladen werden können.“

Dreier „baute das Restaurant“ und investierte in Euro-VI-LKW – als einer der ersten in der Schweiz überhaupt und vor 2014, dem Jahr der obligatorischen Einführung der Euro-VI-Norm. Neufahrzeuge dürfen in der Schweiz sieben Jahre in der tiefsten Kategorie der LSWA fahren. Dreier spart so umgerechnet rund 57.000 EUR pro Monat im Vergleich zum Euro-V-LKW.

Neben den Optimierungen in-house, tüftelt Hans-Peter Dreier aber auch gern extern. Etwa mit Kunden wie Krone. Beispielsweise wenn es um wichtige Ladezentimeter für eine Tour nach Nordafrika geht. „Am besten ist es immer, wenn beide Seiten etwas davon haben“, betont Dreier.

Wieder so eine Botschaft, an der aber ganz sicher was dran ist.

Zur Person

Nach der Schulzeit ging Hans-Peter Dreier (53) für ein Jahr in die Westschweiz, „um die französische Sprache zu verinnerlichen“, wie er sagt. Anschließend absolvierte er eine Lehre als kaufmännischer Angestellter bei einem bekannten Möbelhaus in Suhr – ein Arbeitsweg von seinerzeit 250 m. „Ich habe schon damals geschaut, dass keine Leerkilometer anfallen“, fügt er augenzwinkernd hinzu. Nach dem Militärdienst in der Schweiz folgten 1979 die ersten Auslandsfahrten, vor allem nach Spanien, aber auch Marokko. Besonders die Fahrten nach Marokko seien „nicht nur einfache Auslandsfahrten und Abenteuer ausleben“ gewesen, sondern „eine Lebensschule für die Ewigkeit, die keine Managementschule bieten kann“. Nach einem einjährigen Sprach- und Schulaufenthalt in England fuhr Dreier noch eine der letzten Touren nach Bagdad, ehe das BWL-Studium in Olten (1982-1985) und anschließend der Einstieg in den Familienbetrieb folgten. Eigentlich sei dieser nur als Intermezzo geplant gewesen, „um einiges zu organisieren“. Er sei aber „gleich hängen geblieben“ und übernahm 1994 die Geschäftsleitung. Eigenen Angaben zufolge vergrößerte sich das Familienunternehmen von 2000 bis heute um das Dreifache – „trotz Krise Ende 2008“, wie Dreier betont.