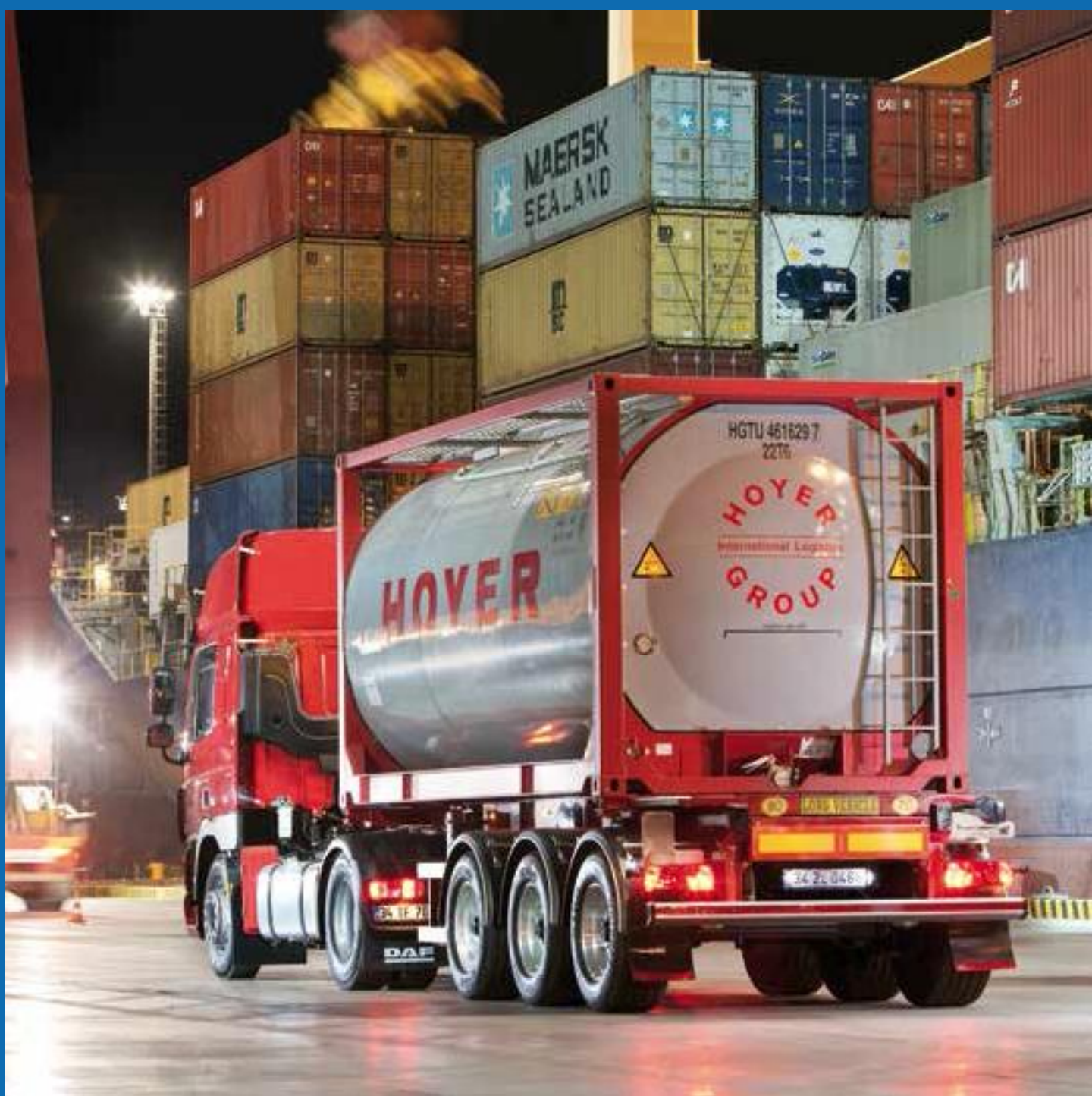


Fachzeitschrift für
Lager, Logistik,
Transport und Verkehr

FRACHT DIENST

3/2014
Mai



Porträt: Dreier AG

Straße und Schiene im Einklang

„Wenn wir zehn Prozent Treibstoff einsparen, ist das nicht nur gut für die Umwelt, sondern auch gut für unsere Kasse.“ Das sagt Hans-Peter Dreier, CEO Dreier AG. Dabei geht es nicht darum, „grüner als grün zu werden“, sagt der CEO in dritter Generation. Und das Wort „grün“ in Verbindung mit Logistik soll schon gar nicht zum Modewort oder „Green washing“ verkommen. Vielmehr macht das Familienunternehmen mit Hauptsitz im Schweizerischen Suhr Ernst: Die Dreier AG bringt grüne Logistik auf den Asphalt, indem es konsequent in Euro-VI-LKW investiert und auf den kombinierten Bahnverkehr setzt.

Schon 2012 hat die Dreier AG begonnen, den eigenen LKW-Fuhrpark auf Euro-VI umzustellen. Diese Abgasnorm erfüllt heute schon rund die Hälfte der über 200 firmeneigenen LKW. Diese sauberste Schadstoffkategorie ist erst seit diesem Jahr Pflicht. „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.

Auch Doppelstockaufleger hat die Dreier AG mittlerweile im Einsatz. „Auf den zwei übereinanderliegenden Ladeflächen können wir bis zu 60 Prozent mehr Europaletten transportieren als herkömmliche Trailer“, betont Dreier. Er findet: „Ökologie ist wichtig“, schiebt aber nach: „Der umweltfreundlichste Transport ist natürlich immer der, der nicht stattfindet. Aber ohne Transport sind Bevölkerung und Wirtschaft nicht glücklich.“

Als Transportunternehmer ist Dreier ein Tüftler. In seiner Supply Chains setzt er seit den späten 1980er-Jahren auf den kombinierten Verkehr (KV). Und das bereits ab Distanzen von mehr als 100 km. „Das ist schon unser Alleinstellungsmerkmal“, sagt er.

Keine Frage, der Unternehmer Dreier, der auch gern mal selbst die neuesten LKW testet, sieht sich als „Ökologischer“. Vor allem beim alpenquerenden LKW-Transitverkehr habe er sich wieder und wieder gefragt: „Immer über die Alpen fahren? – Das kann es eigentlich auf langen Distanzen nicht sein.“ Klar sei es aber auch „ein bisschen auch eine Philosophiefrage“, gibt er zu. Rein rechnerisch gehe das ökologische Moment nicht immer auf.

Das Familienunternehmen ist allgegenwärtig auf den Schweizer Straßen unterwegs. Es fährt für die beiden großen Schweizer Einzelhandelsunternehmen Migros und Coop, kooperiert auf der Schiene mit der SBB, fährt für die Schweizerische Post sowie für C&A, H&M oder Zalando. Dreier ist gut unterwegs, im Schweizerischen Nutzfahrzeugverband ASTAG organisiert und immer für eine Überraschung gut. Denn er hat auch immer eine Meinung, seine Meinung.

Beispielsweise zur Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA). Es sei wichtig, dass die Schweiz als hochentwickeltes Land einen größeren Beitrag zum Umweltschutz leistet als andere, sagt er. Wohl keine selbstverständlicher Satz für einen Transporteur, der einen Großteil seiner Einnahmen auf der Straße generiert.

Dreiers frühzeitige Investitionen in Euro-VI-LKW – als einer der ersten in der Schweiz überhaupt – geben ihm derweil „eine gewisse Garantie, in den nächsten zehn Jahren in der tiefsten Kategorie der LSVA fahren zu können“. Diese Taktik sichere ihm zudem, „eine relative moderne Flotte über einen relativ langen Zeitraum“ vorhalten zu können. „Wenn dann der nächste LSVA-Sprung kommt“, wohl 2016, „sind unsere Euro-V-LKW schon so alt, dass die notwendigen Investitionen gar nicht mehr so schmerzen“, betont der Manager mit Weitsicht.

Über die Dreier AG

Die 1905 gegründete Firma hat sich im Laufe der Jahre konsequent nach dem sich verändernden Markt gerichtet. In den 1970er-Jahren etwa wurde Dreier zum Marokko-Pionier. Verkehre mit dem Maghreb gehören heute immer noch zum Portfolio, wenn auch nicht mehr mit einfacher Palettenware, sondern in Nischen wie etwa für die Automotive-Zulieferbranche. Neben der Textil-, Lebensmittel und Pharmalogistik sind die Dienstleistungen für den Baubedarf mit dazugehörigen Lagerflächen ein wesentliches Standbein. Die Dreier AG zählt aktuell rund 400 Mitarbeiter. Neben den mehr als 200 firmeneigenen LKW kommen rund 500 Wechselbrücken hinzu, die auch im Kombiverkehr mit der Bahn eingesetzt werden. Die reine Familien-Aktiengesellschaft befindet sich im Besitz der beiden Cousins Daniel und

Hans-Peter Dreier. Eigene Büros in Köln, Luxembourg, Barcelona und Tanger stehen für die internationalen Verkehre zur Verfügung. Der Hauptsitz befindet sich in Suhr. Weitere wichtige Standorte im Kanton Aargau sind Hunzenschwil, von wo aus der Betrieb disponiert wird, und Gränichen mit der LKW-Werkstätte. Eine Niederlassung in Dailens bedient die Westschweiz.

Kurzinterview:



Hans-Peter Dreier, CEO Dreier AG, über Schnittstellen im Kombiverkehr und Philosophiefragen beim Alpen transit.

Herr Dreier, warum ist das Umweltkriterium so ein großes Thema für Sie?

Dreier: Wir haben viele Kunden, auch Großverteiler darunter, die sehr viel Wert auf das Thema Umwelt

legen. Beispielsweise will der Einzelhändler Coop bis zum Jahr 2030 CO₂-neutral sein. Hier stehen wir als Logistiker in der Pflicht. Zudem sind unsere nachhaltigen Maßnahmen auch das Ergebnis wirtschaftlicher Kalkulationen. Weniger CO₂-Ausstoß bedeutet auch weniger Kraftstoffverbrauch und damit weniger Kosten.

Sie wandeln zwischen den Welten: Sie sind auf der Straße zuhause, setzen aber auch konsequent auf die Schiene. Warum folgen nicht mehr Straßentransporteurern Ihrem Kombi-Beispiel?

Dreier: Vielleicht weil das Bahnthema schon sehr komplex ist. Sie haben immer Schnittstellen und das macht die Disposition aufwendiger. 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, die Eisenbahn muss bestellt sein, und am anderen Ende nimmt Fahrer zwei die Ware wieder auf, ist das eine komplexere Geschichte, als das Fahren von A nach B.

Ist das am Ende des Tages aber nicht auch eine Einstellungsfrage?

Dreier: Wir haben bereits 1988 mit Kombiverkehren angefangen, vor allem im alpenquerenden LKW-Verkehr. Wir haben uns gefragt: Immer mit dem LKW über die Alpen fahren? – Das kann es eigentlich nicht sein auf langen Distanzen. Aber dennoch ist es wohl auch ein bisschen eine Philosophiefrage. Denn rein rechnerisch geht es nicht immer auf.

