

# Ohne Transportfirmen läuft sehr rasch gar nichts mehr

Immer diese Lastwagen! Sie verstopfen die Strassen und blockieren auf der Autobahn im dümmsten Moment die Überholspur. Doch was würde passieren, wenn die Lastwagen nicht mehr fahren? Wir haben diese Frage durchgespielt mit den Transportunternehmen Dreier (Suhr), Galliker (Altshofen), Gloor (Zofingen) und Schöni (Rothrist). Die Antwort ist einfach: Das Chaos wäre vom ersten Tag an riesig.

Text und Bilder von Philipp Kissling

## Wenn Galliker nicht fährt, wird vieles knapp

Das 104-jährige Traditionsunternehmen beliefert unter anderem Spitäler, Arztpraxen und Patienten.

**Nach 1 Tag:** Mal angenommen, die Galliker Transport AG kann nicht rollen, dann ist in gewissen Lebensmittellagern nicht mehr jeder Artikel in der gewünschten Anzahl verfügbar. «Es ist natürlich stark abhängig vom Lagerbestand des Empfängers», erklärt Peter Galliker junior, «wenn ein Kunde in erster Linie auf das rollende Lager, also unsere Lastwagen, setzt, wird es rasch knapp.»

**Nach 3 Tagen:** Spitäler, Arztpraxen, Drogerien und Apotheken schlagen Alarm, weil ihnen wichtige Produkte ausgehen: Gummihandschuhe, Spritzen, Desinfektions- und Narkosemittel und so weiter. Die Versorgung des Gesundheitswesens gehört zum Kerngeschäft von Galliker, weshalb es rasch knapp wird. Im Pharmabereich werden auch Endkunden, zum Beispiel Dialysepatienten, beliefert. «Gestört wird zunehmend auch der Betrieb in unseren Logistikzentren, weil auch hier der Nachschub fehlt», sagt Peter Galliker jun.

**Nach 5 Tagen:** Die Lücken in den Lebensmittelläden, Apotheken und Spitälern werden grösser, gewisse Dinge sind nicht mehr verfügbar. Die Pharmaproduzenten müssen den Betrieb reduzieren, weil keine Rohstoffe mehr geliefert werden. Die Bä-

ckerei bäckt kein Brot mehr, weil das Mehl fehlt. Auch das Autogewerbe ist betroffen, denn Galliker gehört zu den führenden Fahrzeugtransporteuren im Land. Im Logistikzentrum in Altshofen werden die Neuwagen umfassend aufbereitet: Schutzfolie entfernen, reinigen, Reifen pumpen, Radiosender programmieren etc. Fahren keine Lastwagen, werden keine Fahrzeuge schlüsselfertig an die Garagen ausgeliefert.



Peter Galliker junior verantwortet den Transport national sowie die Filialen. Der 32-Jährige absolvierte eine Lehre als Lastwagenmechaniker, leistete Militärdienst (Oberleutnant), machte eine Ausbildung zum Technischen Kaufmann und ein Nachdiplomstudium in Betriebswirtschaft. Als Chauffeur war er je ein Jahr auf Schweizer Strassen und in ganz Europa unterwegs. Seine Lieblingsstrecke ist Schweiz-Schweden, und auch heute sitzt er bei Engpässen gerne ans Steuer. Peter Galliker junior gehört zur vierten Generation des Familienunternehmens.

## Wenn Dreier nicht fährt, fehlen frische Gipfeli und Päckli

Das Suhrer Unternehmen transportiert mit über 300 Fahrzeugen Lebensmittel, Postpäckli, Baustoffe, Textilien und allgemeine Güter.

**Nach 1 Tag:** Mal angenommen, die Dreier AG Transporte Logistik kann nicht rollen, dann gibt es in zahlreichen Lebensmittelläden leere Regale bei den frischen Backwaren, die von Dreier täglich geliefert werden. Dreier bringt auch Früchte und Gemüse aus Marokko und Spanien in die Schweiz. Diese Ware fehlt den Läden ebenfalls unmittelbar.

**Nach 3 Tagen:** Den Baustellen geht zunehmend das Baumaterial aus. Auf der Baustelle gibt es keine Lagerkapazitäten, weshalb sie von Dreier baustellengerecht beliefert werden. Fällt der Service weg, fehlen den Handwerkern beispielsweise die Gipsplatten, das Isolationsmaterial oder die sanitären Bauteile. Statt Vorwärtskommen kommt der Betrieb zum Stillstand. Dreier transportiert ausserdem grosse Mengen Päckli von den E-Commerce-Händlern in die Schweizer Verteilzentren. Wenn da nichts mehr geht, können wir auf online bestellte Ware lange warten. Hans-Peter Dreier erklärt: «Weil Händler und Produzenten auf der Ware sitzenbleiben, geraten die logistischen Abläufe vollends durcheinander.»

**Nach 5 Tagen:** In den Kleiderläden mehren sich die Lücken, weil Dreiers in Gunzgen beheimatete «dreierfashion4you» keine Textilien mehr verteilt. Auch der

Export leidet. Die Exportkundschaft aus der Pharma-, Bauche- mie- oder Schokoladebranche kann nicht mehr bedient werden, ein bestimmtes Lager in dem von Dreier belieferten Land kann nicht mehr befüllt werden. Das Material bleibt bei den Schweizer Produzenten liegen.

**Nach 7 Tagen:** Mit Blick auf die gesamte Transport- und Logistik-Branche fasst Dreier-CEO Hans-Peter Dreier es kurz und prägnant zusammen: «Nach sieben Tagen steht die Wirtschaft still. Es kommt zu Kurzarbeit und zum Stillstand in vielen Betrieben.» Nicht erst jetzt dürften in der Bevölkerung die Nerven blankliegen, was sich im «WC-Papier-Syndrom» respektive Hams-terkäufen widerspiegeln könnte.



Hans-Peter Dreier sitzt auch heute noch – etwa in der Weihnachtszeit – am Steuer eines der wasserblauen Dreier-Lastwagens, so geht die Praxis nicht verloren. In Jugendjahren pflegte er das Chauffeur-Leben intensiv, war wochenlang unterwegs und transportierte Güter von Marokko nach ganz Europa. Seit 1994 ist er der CEO des 1905 gegründeten Familienunternehmens, das 1952 erstmals internationale Transporte durchführte.

### Wenn Schöni nicht fährt, bleibt uns bald nur noch Hahnenwasser

Die Schweizer Nummer 1 der Getränkelogistik beliefert auch Baustellen und die Industrie.

**Nach 1 Tag:** Mal angenommen, die Schöni Transport AG kann nach dem Wochenende nicht rollen, dann passiert am Montag «vermutlich noch nicht allzu viel», sagt Nicolas Legler, gibt aber zu bedenken: «Schöni Transport ist die Nummer 1 in der Getränkelogistik in der Schweiz.» Mineralwasserproduzenten zählen ebenso wie Brauereien auf die Dienste Schönis in der Verteilung der Getränke an die Grossverteiler, Getränkehändler oder die Gastronomie.

**Nach 3 Tagen:** Schöni ist ebenfalls in der Baustofflogistik stark engagiert, weshalb den Baustellen der Nachschub fehlt. Nicolas Legler: «Kürzlich hatten wir einen Engpass, und am Ende musste ich als Chauffeur einspringen. Auf der Baustelle warteten acht Handwerker auf mich respektive das Material, damit sie endlich weitermachen konnten.» Fährt Schöni nicht, bleiben die Baustoffe bei den Produzenten in Norditalien liegen, denn die Route Schweiz-Italien gehört zum Kerngeschäft des Rothristers Unternehmens.

**Nach 5 Tagen:** In den Beizen gibt es bestenfalls noch Hahnenwasser und teuren Wein. Das Chaos nimmt zu, auch mit Blick auf die Hilfsmittel, die die effiziente Logistik erst möglich machen. «Denken Sie nur an die Paletten», sagt Nicolas Legler. «Der Toilettenpapierproduzent zum Beispiel muss seine Produkte auf Paletten packen, er kann sie ja nicht irgendwohin stellen. Wenn der Palettenkreislauf nicht funktioniert, steht

alles still.» Ärger gibt es auch beim Kaffee liebenden Teil der Bevölkerung. Schöni erledigt für eine bekannte Marke die Servicelogistik, bringt Ersatzgeräte nach Hause und nimmt defekte Kaffeemaschinen mit. Kommt Schöni nicht, ist fertig Schümli.

**Nach 7 Tagen:** Schöni beliefert viele Industriebetriebe. Wenn sie keine Rohstoffe und Teile bekommen, können sie nicht produzieren. Andererseits müssen die Erzeugnisse ständig fortgeführt werden, da die Lagerkapazitäten knapp sind. Nach einer Woche funktioniert also ohnehin nichts mehr. «Es wird oft unterschätzt, dass alles irgendwann transportiert werden muss», fasst Nicolas Legler zusammen.



Nicolas Legler ist seit zwei Jahren bei der Schöni Transport AG und seit Anfang 2022 Leiter Transport National und Mitglied der Geschäftsleitung. Er führt rund 230 Mitarbeitende, darunter 160 Chauffeure. Der Aarauer hatte einst an der Uni Zürich Betriebswirtschaft studiert und bei der Rivella in Rothrist als Key Account Manager gearbeitet. Danach wanderte er nach Australien aus, um Theologie zu studieren. Nach der Rückkehr in die Schweiz arbeitete er zwölf Jahre als Pfarrer und Geschäftsführer der Freikirche ICF in Zürich. Seit er den Lastwagenführerschein besitzt, geht er ab und zu auch selber auf Tour.

### Wenn Gloor nicht fährt, stinkt zum Himmel

Das Hauptgeschäft der Zofinger Firma betrifft Kehrrichtentsorgung und Recycling.

**Nach 1 Tag:** Mal angenommen, die Gloor Transport AG kann nach dem Wochenende nicht rollen, dann bleiben am Montag in Zofingen, Brittnau sowie Teilen von Oftringen die Kehrrichtsäcke am Strassenrand liegen, in Aarburg, Trimbach und Schönenwerd das Grüngut. Im Recycling-Center an der Industriestrasse in Zofingen wird der Platz knapp. «Wenn das Material nicht fortlaufend abgeführt wird, ist das Recycling-Center am Montagabend tot», sagt Geschäftsführer Dieter Gloor.

**Nach 3 Tagen:** Auch in Stregelbach, Brittnau, Zofingen und Vorderwald bleiben die Grüngutrollcontainer ungeleert stehen. In Wangen bei Olten holt niemand den Güsel ab, ebenso in Oftringen, das montags und dienstags bedient wird. Nach drei Tagen platzen zudem langsam aber sicher die Kehr- und Karton-Presscontainer verschiedener Industriebetriebe und Einkaufszentren aus allen Nähten. Wohin mit dem Abfall? Und ausserdem: Was riecht denn hier plötzlich so streng?

**Nach 5 Tagen:** Sehr viele Kleinbetriebe und Restaurants bleiben auf ihren gefüllten Abfalltonnen sitzen. In der Zofinger Altstadt (und nicht nur dort) wächst der Gestank. Problematisch wird es auch auf den Baustellen, wenn die Mulden nicht mehr geleert werden. Und ausserdem: Verschiedene Fensterfabriken müssen den Betrieb einstellen, weil sie keinen Glasnachschub erhalten, denn Gloor betreibt drei An-

hängerzüge, um Flachglas zu transportieren. Dieter Gloor: «Die Fensterproduzenten haben in der Regel keine grossen Lagerkapazitäten, sondern bestellen fortlaufend neues Glas.» Auch für Schreinereien, die Fensterbau betreiben, sieht es zunehmend düster aus.

**Nach 10 Tagen:** Die Abfuhrtage, an denen nichts geht, mehren sich. Mittlerweile stehen auch bei Privathaushalten volle Mulden, zum Beispiel mit Baumaterial entsorgtem Mobiliar. Der Gestank nimmt überall zu. Dieter Gloor: «Vor allem in den wärmeren Monaten ist es nun kaum mehr auszuhalten.» Die Gemeinden versinken im Müll.



Dieter Gloor führt die Gloor Transport AG in dritter Generation. Der 55-Jährige machte einst eine KV-Lehre beim «Bankverein» in Zofingen und arbeitete als Banker in Fribourg und Genf. Eine achtmonatige Weltreise führte ihn 1990/91 unter anderem nach Australien, Neuseeland und zahlreiche asiatische Länder. Danach stieg er in den Familienbetrieb ein, indem er im Büro arbeitete und Lastwagen kaufte. Später führten Werner und Dieter Gloor die Firma gemeinsam, ehe der Sohn das Zepter von seinem Vater übernahm. Neben seiner Muttersprache spricht Dieter Gloor fließend Französisch, Spanisch und Englisch, die Italienischkenntnisse seien etwas «eingerostet», sagt er.