



Essensretter: Initiativen  
und Aktionen gegen  
Foodwaste.  
**Seite 30**



FOTO: HANS-RUDOLF SCHULZ

## Bloß kein Ausfall

**Alfred Miller, Chef der Lebensmittellogistik bei Dachser, über steigende Kosten durch Corona, die kompliziertere Warenanlieferung im Handel und die Sicherung der Lieferkette während der Pandemie.**

**Herr Miller, gerade gab es in der Nähe von Frankfurt einen Corona-Ausbruch in einem DHL-Paketzentrum, bei Amazon traten immer mal wieder Fälle auf. Lässt sich das in Logistikzentren vermeiden?**

**Alfred Miller:** Die Covid-19-Fallzahlen steigen aktuell auch in Deutschland stark und damit die Gefahr, sich anzustecken. Wir sind längst nicht über den Berg. Das einzige, was hilft, ist, hellwach zu sein und mit den Schutzmaßnahmen nicht nachzulassen. Durch unser deutsches Netz fließen täglich 10 000 bis 12 000 Tonnen Ware. Es darf nicht passieren, dass auch nur eine einzige Niederlassung ausfällt.

**Wie würde sich die Schließung eines Standorts auswirken?**

Die Versorgung kommt sofort ins Stocken, bis das Alternativszenario für den Standort greift. Schlimmstenfalls würden dann in einer Region wie Nürnberg vorübergehend täglich 500 Tonnen Lebensmittel schlichtweg fehlen. Hinzu kommen die gut 1000 Tonnen der aus dem Gebiet herausgehenden Sendungen. Die Folgen für die Verbraucher und die Industrie wären immens.

**Ist so ein Fall schon aufgetreten?**

Nein, bisher zum Glück nicht. Dank des großen Engagements unserer Mit-

arbeiter und Fahrer konnte Dachser sein Leistungsversprechen ohne Einschränkungen einhalten. Anfänglich gab es Verzögerungen im grenzüberschreitenden Verkehr. Die Politik hat aber sehr gut reagiert und die richtigen Schritte eingeleitet. Neben der Land- und Ernährungswirtschaft wurde die Lebensmittellogistik als systemrelevante Infrastruktur eingestuft.

**Was tun Sie, um vorzubeugen?**

Zusätzlich zu Abstands- und Hygieneregeln haben wir eine Reihe organisatorischer Maßnahmen zur Risikostreuung ergriffen. So sorgen wir dafür, dass sich die Wege der Kollegen aus den verschiedenen operativen Bereichen nicht kreuzen. Die Schichten im Umschlaglager und im Warehouse überlappen sich nicht mehr. Zudem tauschen wir uns mit den zuständigen Behörden vor Ort aus. Wir erklären ihnen genau, was wir in unseren Betrieben tun, damit im Ernstfall die Situation richtig eingeschätzt wird.

**Aktuell steigen die Infektionszahlen, auch, weil junge Menschen nach langer Pause gerne wieder feiern gehen.**

Deswegen müssen die Führungskräfte derzeit besonders eng mit ihren Leuten kommunizieren und sie im Zwei-

Fortsetzung auf Seite 26

Fortsetzung von Seite 25

fel besser von zu Hause arbeiten lassen. Dachser soll für alle Mitarbeiter ein sicherer Arbeitgeber sein. Distanz am Arbeitsplatz nützt wenig, wenn man hinterher zu fünft im Auto nach Hause fährt.

**Berufskraftfahrer hatten es schon vor Corona nicht leicht. Wie ist das jetzt?**  
Unsere Fahrer haben einen tollen Job gemacht. Gerade wenn man bedenkt, dass sie im März und April bei der Anlieferung an der Rampe teilweise wie Aussätzige behandelt wurden. Die Zustellung beim Handel ist definitiv beschwerlicher als vor Corona.

**Was genau ist komplizierter geworden?**  
Die Fahrer müssen bestimmte Prozedere einhalten. Formulare sind auszufüllen, bestimmte Räumlichkeiten dürfen nicht mehr betreten werden. Die zusätzlichen administrativen Prozesse sind verständlich, verkomplizieren aber die Anlieferung und führen letztlich zu längeren Aufenthaltszeiten, die bei der Tourenplanung zu berücksichtigen sind.

**Hilft die Digitalisierung?**

Die Warenannahme erfolgt bei nahezu allen Logistikzentren auch heute noch auf Basis von Papier-Lieferscheinen. Jede Artikelposition wird einzeln abgehakt und der Fahrer muss warten, bis alles kontrolliert wurde. Wir setzen uns seit langem für die Übernahme der digitalisierten Lieferscheine aus unserem System ein. Eine flächendeckende Umsetzung ist da allerdings noch in weiter Ferne.

**Der Konsum hat sich verändert. Wie wirkt sich das auf die Logistik aus?**

Nach der Hamsterphase zu Jahresbeginn ist das Volumen insgesamt leicht zurückgegangen und hat sich in Teilen verschoben, von Gastronomie und Großverbraucher-service zum Einzelhandel. Da Dachser beide Empfängergruppen beliefert, ist die Auslastung unserer Kapazitäten davon betroffen. Während des Lockdowns gingen die Mengen an Gastronomie und Großhandel um 15 Prozent zurück, aktuell sind es noch fünf Prozent. Dadurch benötigen wir seither weniger kleine Verteilerfahrzeuge. Auf der Handelsseite sehen wir leicht steigende Tonnagen mit starken Schwankungen infolge von Aktionen.

**Wird Frachtraum durch die Krise günstiger angeboten?**

Nicht im Lebensmittelbereich, wo die Nachfrage insgesamt relativ konstant

## ALFRED MILLER



FOTO: HANS-RUDOLF SCHULZ

Der Geschäftsführer Dachser Food Logistics verantwortet diese Sparte des internationalen Logistikdienstleisters seit 2010. Alfred Miller (57) begann seine Karriere mit einer Ausbildung zum Speditionskaufmann bei Dachser, durchlief dort verschiedene Abteilungen und

studierte Verkehrswirtschaft an der Deutschen Außenhandels- und Verkehrsakademie. 1997 wurde er Niederlassungsleiter in Bremen, zwei Jahre später in Gersthofen und 2004 Sprecher der Niederlassungsleiter bei dem Familienunternehmen mit Hauptsitz in Kempten.

ist und wir von spezialisierten Transporten sprechen, die nicht am Spotmarkt eingekauft werden können.

**Verhandelt die Konsumgüterbranche derzeit über günstigere Konditionen?**

In der Corona-Krise kämpft wohl jeder Marktteilnehmer mit steigenden Kosten. Wir auch und wir sehen deshalb keinen Spielraum für Nullrunden oder gar Preisnachlässe. Außer dem Diesel ist nichts billiger geworden, insbesondere das Personal nicht. Wir werden daher die gestiegenen Kosten wie jedes Jahr an unsere Kunden weitergeben und ernten dafür überwiegend auch Verständnis. Schauen Sie, im Frühjahr mussten viele Großhändler ihr Geschäft drastisch herunterfahren. Gleichzeitig hatte die Industrie die Erwartung, dass wir unseren Verteilerfuhrpark vollständig bereithalten, wenn es nach dem Lockdown wieder losgeht.

**Wie haben Sie darauf reagiert?**

Wir haben unsere Kapazitäten aufrechterhalten, auch um unseren langjährigen Servicepartnern zu helfen, diese äußerst schwierige Phase zu überstehen. Zum Beispiel mit Maßnahmen zur Sicherung der Liquidität oder bei der Beantragung staatlicher Leistungen. Dachser ist nicht nur für

seine Kunden ein verlässlicher Partner, sondern auch für Mitarbeiter und Subunternehmer.

**Warum ist es wichtig, die Fuhrunternehmer bei der Stange zu halten?**

Weil wir sie bald mehr denn je brauchen werden. Das Problem des Fahrer- und Fachkräftemangels ist keineswegs vom Tisch. Es gehen weiterhin mehr Kraftfahrer in Rente als neue dazukommen. Diejenigen, die aus der Kurzarbeit in andere Branchen abgewandert sind, stehen dem Markt ein für alle Mal nicht mehr zur Verfügung. Ich bin überzeugt, dass wir den Mangel zu spüren bekommen werden, noch bevor die deutsche Wirtschaft wieder zu hundert Prozent läuft.

**Wie entwickelt sich die Geschäftslage?**

Der Umsatz unserer Sparte Food Logistics wird voraussichtlich 2020 etwa auf Vorjahresniveau liegen. Dabei dürfte die Kontraktlogistik durch Neugeschäfte überproportional wachsen. Dieses Plus wird aber nicht die Rückgänge bei der Distribution im Frühjahr, im Gastronomie-Segment sowie den voraussichtlich schwächeren Verlauf im Herbst- und Weihnachtsgeschäft ausgleichen können. Es gibt Indikatoren dafür, dass das Jahresendgeschäft wohl nicht so stark ausfallen wird wie sonst.

**Der Onlinehandel wächst stark. Wird Dachser irgendwann in die Lieferung an Endkonsumenten einsteigen?**

Wenn Händler auf diesem Gebiet mit uns zusammenarbeiten wollen, werden wir das prüfen. Dachser verfügt über Kühlflächen, Dispositions-Know-how und ein Frischenetzwerk.

Ich sehe aber aktuell nicht, wie wir in diesem heterogenen Markt einen Mehrwert beisteuern können. Dazu wäre eine gewisse Stoppdichte bei der Zustellung nötig. Jeder Onlinehändler hat seinen Lieferservice anders organisiert: Der eine liefert innerhalb von 24 Stunden, der andere in zwei Stunden. Die meisten sind nur in Ballungsräumen unterwegs.

**Wie stehen Sie zu einer Citymaut, die das Ifo-Institut zur Eindämmung der Luftverschmutzung vorgeschlagen hat?**  
Ganz einfach, wenn sie kommt, müssen wir die Gebühren bezahlen. Aber es gibt ja Alternativen zum Verbrenner. Seit einigen Jahren setzen wir in Stuttgart im Industriebereich erfolgreich ein emissionsfreies City-Logistik-Konzept mit Elektro-Lkw und E-Lastenrädern um. Vor kurzem kam Freiburg hinzu, und wir planen die Ausdehnung auf weitere europäische Großstädte.

**Kann die Brennstoffzellen-Technologie der grüne Antrieb der Zukunft werden?**

Das wird eine wichtige Antriebstechnologie für den Regional- und Fernverkehr, aber noch fehlen die Angebote der Fahrzeughersteller. Sobald es so weit ist, sind wir dabei. Bis dahin haben wir aber noch unzählige andere Betätigungsfelder. Intelligenter Dispositions-Tools zur optimalen Auslastung des Laderaums, Flurförderzeuge mit Lithium-Ionen-Batterien und LED-Beleuchtung in den Hallen verbessern ebenfalls unsere Treibhausgas-Bilanz. Diese Potenziale heben wir kontinuierlich, haben sie aber längst nicht voll ausgeschöpft.

**Was halten Sie von dem Projekt Smart City Loop, bei dem Ware durch unterirdische Transportröhren befördert wird?**

Das ist ein vielversprechendes Konzept für die Zukunft, das sich für bestimmte Segmente eignet. Und ich freue mich, dass sich mit Hamburg endlich eine Stadt bereit erklärt hat, es zu testen.

**Mit welchen Erwartungen gehen Sie ins letzte Quartal des Jahres?**

Nach Stand der Dinge sind die Herausforderungen genauso groß wie zu Beginn der Corona-Krise. Industrie, Handel und auch Dachser sind aus meiner Sicht sehr gut aufgestellt. Wir haben gemeinsam die erste, kritische Phase gut gemeistert. Dieses Wir-Gefühl sollten wir jetzt reaktivieren. Und wir müssen alle weiter wachsen bleiben. lz 42-20

Das Gespräch führten Birgitt Loderhose und Lena Bökamp.



FOTO: DACHSER

»Die Zustellung beim Handel ist definitiv beschwerlicher als vor Corona«