

PRESSEINFORMATION

Teil 2/4 der Trendinterview-Serie zur Logistics & Distribution und 2020 EMPACK 2020

«Auf längeren Distanzen fokussieren wir auf Wasserstoff»

Muttenz/Zürich, 25.02.2020

An der Logistics & Distribution 2020 und der Parallelmesse EMPACK 2020 treffen sich die Schweizer Logistik- und die Verpackungsbranche. Was die Industrie bewegt, schildern Fachleute in der Interview-Serie. Im zweiten von drei Gesprächen kommt Peter Galliker zu Wort. Der CEO der Galliker Transporte AG wirft einen Blick auf die Zukunft der Transportbranche.

Herr Galliker, welche Rolle spielt das Thema Nachhaltigkeit im Unternehmen?

Peter Galliker: Unsere Firmenstrategie ist mit der Umweltnormreihe ISO14000 schon länger darauf ausgerichtet. 2020 steht unter dem Motto «Green Logistics by Galliker.» Mit der Anschaffung von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben haben wir allerdings etwas zugewartet. Mein Motto war immer: Ich will ausgereifte Fahrzeuge von potenten Herstellern. Als Anbieter mit unserer Grösse können wir es uns nicht leisten, zum Beispiel über Garantieleistungen zu streiten.

Sind die etablierten Hersteller denn schon so weit?

Wir arbeiten schon über 50 Jahren mit Volvo zusammen. Ende Jahr haben wir den ersten vollelektrischen Lastwagen des Herstellers in der Schweiz erhalten. Er verkehrt seit Anfang Februar für den Werksverkehr der ABB zwischen Turgi und Spreitenbach. Ein weiterer E-Lastwagen für den Werkverkehr eines anderen Kunden ist im Gespräch. Anfang Jahr beschloss die Geschäftsleitung, zwei weitere E-Lastwagen desselben Herstellers zu bestellen, um die Technologie kennenzulernen und weiter Vertrauen zu gewinnen. Das Investment in neue Antriebe muss

wohlüberlegt sein: Der E-Lastwagen kostet in der Anschaffung fünfmal mehr als ein herkömmlicher.

Welche Antriebstechnologie macht im Gütertransport das Rennen?

Früher konnte ich mir nicht vorstellen, dass der rein elektrische Antrieb für Transporte geeignet ist. Ich habe aber eine Lernkurve hinter mir: Auf Kurzstrecken oder innerhalb eines Areals ist das schwere Batteriepaket eines E-Lastwagens weniger ausschlaggebend als auf längeren Distanzen. Dort kann ein vollelektrischer Lastwagen also sinnvoll sein. In welchem Umfang genau, das soll sich nun im Betrieb herauskristalisieren. Auf längeren Distanzen innerhalb der Schweiz fokussieren wir auf Wasserstofffahrzeuge. Ich denke, beide Antriebe werden ihren Platz finden in unterschiedlichen Anwendungen.

Sie sind Mitglied im Förderverein H2 Mobilität Schweiz, der gemeinsam mit Hyundai 1600 Wasserstoff-Lastwagen in der Schweiz einführen will. Wie weit hat diese Absicht bereits Fahrt aufgenommen?

Im April kommen die ersten zehn Wasserstofffahrzeuge von Hyundai in der Schweiz an. Im Förderverein treffen Transportunternehmen auf Grossverteiler und die Tankstellenbetreiber. Sie alle wollen partizipieren bei der Verbreitung der Brennstoffzelle in der Schweiz. Wenn ich die Dynamik jetzt anschau, stimmt sie mich positiv. Das war vor zwei oder drei Jahren noch nicht der Fall.

Was entgegnen Sie Kritikern an alternativen Antrieben?

E-Fahrzeuge werden in Bezug auf die Nachhaltigkeit in der Produktion oder Entsorgung oft kritisiert. Das mag berechtigt sein, aber Konsumenten und Politik haben sich schon entschieden. Wenn man sich als Anbieter darauf konzentriert, sich zu verteidigen, weil man nicht darauf setzt, ist man auf dem Markt der Verlierer. Die Kritik ist zudem meistens einseitig. Dem relativ niedrigen Wirkungsgrad von Wasserstoff zum Beispiel stehen andere Vorteile gegenüber, etwa die wegfallenden Öltransporte. Wasserstoff kann darüber hinaus hier in der Schweiz aus überschüssiger Energie produziert werden.

Was halten Sie von LNG als Treibstoff?

LNG setzt weniger CO₂ frei als Benzin, ist aber immer noch ein fossiler Treibstoff. Man kann vielleicht von einer Brückentechnologie neben dem Diesel reden, aber nicht von einer eigentlichen Innovation. Bis heute gibt es keine entsprechende Infrastruktur in der Schweiz. Ein Problem sind die weiten Transportwege: LNG wird wie Erdöl über die Seehäfen angeliefert, da sind wir in der Schweiz an der falschen Ecke der Welt. Für meine Niederlassung in Belgien ist der Treibstoff aber interessant, da er massiv günstiger ist als Diesel. Wir setzen dort entsprechend oft LNG-Fahrzeuge ein.

Welche Rolle spielt die Schiene heute in den Überlegungen von Galliker?

Wir haben im letzten Jahr entschieden, uns gemeinsam mit drei Schweizer Mitbewerbern zu 35 Prozent an der SBB Cargo AG zu beteiligen. Wir wollen auch in Zukunft eine gute Bahninfrastruktur für Güter, und es soll weiterhin eine Schweizer Bahn sein. Es wäre nicht sinnvoll, wenn sich eine ausländische Bahngesellschaft daran beteiligt, die eine ganz andere Philosophie hat. Wir leben als Schweizer Anbieter für Stückguttransporte heute im Netzwerk von Cargo Domizil, also der Kombination von Strasse und Schiene mit dem Nachtsprung. Wir können auf der Schiene das Nachtfahrverbot nutzen, um längere Distanzen zu fahren. Das ist auch ökologisch sinnvoll. Als einer von drei Mitinhabern bei Cargo Domizil haben wir uns gleichzeitig auch bekannt zur Beteiligung an Cargo Sous Terrain, dem unterirdischen Gütertransportsystem. Wir haben nun gemeinsam neun Aktien gekauft unter dem Dachmantel von Cargo Domizil. Damit verfügen wir über zwei Gefässe im Bahnverkehr, deren Ausstrahlung sehr gut ist.

Wo setzen Sie ausserhalb des Fuhrparks an, um nachhaltiger zu arbeiten?

Bei den elektrischen Antrieben achten wir auf geringen Energieverbrauch und Rückspeisung. Dazu ist heute LED Standard. Wir haben begonnen, alle Gebäude entsprechend nachzurüsten. Der Stromverbrauch ist hervorragend und die Ausleuchtung deutlich besser. Mitarbeiter haben so auch bessere Arbeitsbedingungen. Hauptgrund für die Umstellung ist aber die Energieeffizienz.

Was bringt die Digitalisierung Ihrem Berufsstand?

Wir sind im Alltag noch nicht soweit, aber die Digitalisierung trägt dazu bei, dass wir optimierte Routenplanungen machen können. Die Systeme unterstützen unsere Disponenten mit Vorschlägen dabei, die effizientesten oder schnellsten Routen zu finden. Seit zwei Jahren arbeitet ein Team intensiv und gemeinsam mit dem Software-Lieferanten, um das System zu programmieren. Wir wollen erreichen, dass es selbstlernend wird und setzen grosse Hoffnungen daran, dass es uns hilft, Kosten zu optimieren. Dazu nutzen wir Daten wie das Verkehrsaufkommen in Städten. Ich habe in diesem Bereich hohe Ansprüche an die Digitalisierung. Wir investieren deshalb auch in die Ausbildung: Seit drei Jahren führen wir die Logistics Academy und haben daraus die Driver Academy hervorgebracht, in der wir mit Disponenten Schulungen machen und sie so miteinbeziehen. Das haben wir in der Vergangenheit vernachlässigt.

Sie sind gelernter Automechaniker. Wird es diesen und andere klassische Berufe im Umfeld der Logistik noch geben in naher Zukunft?

Es wird neue Jobs geben. Wer noch selbst gelernt hat, an einem Motor herumzuschrauben, muss umdenken. Ein Automechaniker wechselt heute kein Öl oder Bremsbeläge mehr. Stattdessen steht die Diagnose im Vordergrund. Ich erachte diese Veränderung als Chance, auch für uns. Wir werden für Renault gesamtschweizerisch das erste Batteriezentrum sein, in dem wir nicht nur Batterien ausbauen, sondern sie auch öffnen und einzelne Komponenten wechseln. Wir mussten dabei in unserer Sparte Car-Logistik auch dazulernen. Wir konnten ja nicht warten, bis eine fertige Lösung kommt, sondern sind einen Schritt voraus und haben die Lösung bereit.

Ein anderes Thema sind selbstfahrende Fahrzeuge und die damit verbundenen Veränderungen für Chauffeure.

Ich gehe davon aus, dass ein Verantwortlicher für die Steuerung in irgendeiner Form auch in Zukunft nötig sein wird - ob er nun noch selbst fährt und Chauffeur

genannt wird oder nicht. Es ist aus heutiger Sicht zum Beispiel nicht realistisch, dass sich die Ware von allein aus dem Lastwagen verteilt. Auch im Lager wird es immer so sein, dass gewisse Waren manuell irgendwo verschoben werden müssen. In der Logistik allgemein ist es ja so, dass wir Leute brauchen und fast keine finden. Es ist eher so, dass ich damit um sie werbe, dass wir eben eine Zukunftsperspektive bieten und weiterhin Bedarf für Mitarbeiter haben.

Welche Bedeutung hat die Logistics & Distribution 2020 für Sie als Aussteller?

Wenn jemand Galliker nicht kennt und an die Messe muss, um uns zu entdecken, haben wir etwas falsch gemacht. Für mich ist die Logistics & Distribution ein Modul zur Teambildung im Verkauf. Diese passiert bereits im Vorfeld, da die Verantwortlichen den Messeauftritt gemeinsam organisieren. An der Messe werden sie dann eingebunden und treffen auf Kollegen. Aus dieser Sicht ist die Logistics & Distribution 2020 für unsere Mitarbeiter ein Highlight im Verkaufsjahr. Darüber hinaus ist der Messeauftritt eine Kundenplattform, auf der Verkäufer bestimmte Gesprächspartner empfangen können. Dafür ist die Logistics & Distribution 2020 bestens geeignet.

Anmelden und teilhaben am Branchentreffpunkt

*Seien Sie dabei, wenn die Verpackungs- und Logistikbranche an der EMPACK 2020 und Logistics & Distribution 2020 am 22. und 23. April in der Messe Zürich die wichtigsten Themen diskutiert. Werden Sie Teil der Veranstaltung und runden Sie als Aussteller oder Besucher den Treffpunkt der beiden Industriezweige in der wirtschaftsstärksten Region der Schweiz ab. Sichern Sie sich noch heute Ihren kostenlosen Messeintritt mit dem **Gutschein-Code «7611»** auf der jeweiligen Website.*

www.empack-zuerich.ch

www.logistics-distribution.ch

Informationen über Easyfairs

Easyfairs ermöglicht Wirtschaftszweigen einen Blick in die Zukunft. Leitveranstaltungen greifen die Bedürfnisse der jeweiligen Branche auf und präsentieren Lösungen in einem idealen Veranstaltungsformat.

Die Gruppe veranstaltet im Moment 218 Messen und Ausstellungen in 17 Ländern (Algerien, Belgien, China, Dänemark, Deutschland, Finnland, Frankreich, Grossbritannien, Niederlande, Norwegen, Portugal, Schweden, Schweiz, Singapur, Spanien, Vereinigte Arabische Emirate und Vereinigte Staaten von Amerika). Zudem betreibt Easyfairs 10 Messegelände in Belgien, den Niederlanden und Schweden (Gent, Antwerpen, Namur, Mechelen-Brüssel Nord, Hardenberg, Gorinchem, Venray, Stockholm, Göteborg und Malmö).

In der D-A-CH-Region organisiert Easyfairs u.a. die Automation & Electronics (Zürich), die Empack (Dortmund und Zürich), die Label&Print (Zürich), die Logistics & Distribution (Zürich), die maintenance (Dortmund und Zürich), die Packaging Innovations (Zürich), die Pumps & Valves (Dortmund und Zürich), die Recycling-Technik (Dortmund) und die Solids (Dortmund und Zürich).

Die Gruppe beschäftigt über 750 Mitarbeiter und erwirtschaftete einen Umsatz von über 160 Millionen Euro für das Geschäftsjahr 2016/2017.

Das Ziel von Easyfairs ist es, der anpassungsfähigste, aktivste und effektivste Marktteilnehmer in der Messewirtschaft zu sein. Das Augenmerk liegt dabei auf der Einstellung hochmotivierter Mitarbeiter, der Entwicklung der besten Instrumente im Bereich Marketing und Technologie sowie in der Entwicklung starker Marken.

Werfen auch Sie einen Blick in die Zukunft: „Visit the future - with Easyfairs“.

Für weitere Informationen besuchen Sie unsere Webseite www.easyfairs.com

- ENDE -

Kontakt Easyfairs Switzerland

Debora Holdener
Event Content Manager
St. Jakobs-Strasse 170a
+41 (0)61 228 10 04
CH-4132 Muttenz
debora.holdener@easyfairs.com

Kontakt INOVERIS

Yves Ballinari
Head of Communications INOVERIS
Bernstrasse 55
+41 (0)44 552 43 00
CH-8952 Schlieren
y.ballinari@inoveris.ch