

«Wir wollen zu den Besten gehören»

An der diesjährigen Veranstaltung der Stiftung Schweiz Logistik wurde das Ehepaar Peter und Helene Galliker in die «Logistics Hall of Fame Switzerland» aufgenommen. Peter und Helene Galliker bauten das einstige Holztransport-Unternehmen zu einem national und international erfolgreichen Transportunternehmen mit derzeit über 2700 Mitarbeitenden aus. Ein Blick zurück auf die erfolgreiche Firmengeschichte.

Interview: Kurt Bahnmüller

Herr und Frau Galliker, Sie beide können auf ein respektables Lebenswerk zurückblicken. Auf welche Leistung sind Sie besonders stolz?

Wir dürfen stolz darauf sein, dass es uns gelungen ist, dank der kräftigen Mithilfe der ganzen Familie und der treuen Mitarbeitenden den Betrieb stetig auszubauen.



Mit Holztransporten mit Ross und Wagen begann im Jahr 1918 die Geschichte der Firma Galliker. Daraus entstand die heutige Galliker-Gruppe, eines der grössten Logistikunternehmen in der Schweiz. Eine beeindruckende Entwicklung. Doch wie begann diese damals?

Im Jahr 1918 begannen mein Vater und sein Bruder mit Futtermittel- und Holztransporten. Wenig später transportierten sie auch Personen. Dann wurde der erste Daimler-Lastwagen beschafft, mit dem die Transporte etwas komfortabler durchgeführt werden konnten. 1956 starb mein Vater bei einem Autounfall und meine Mutter führte den damaligen Betrieb weiter. Schwerpunkt waren auch damals die Holztransporte. Die Fahrzeuge konnten je nach Transportart – Güter oder Personen – entsprechend umgebaut werden. Nach Aufteilung der Galliker-Erbengemeinschaft übernahmen meine Frau und ich im Jahr 1962 die Leitung des Transportbereiches. Dieser bestand damals aus fünf Personen: drei Chauffeuren, meiner Frau, die mich tatkräftig unterstützte, und mir. Hauptsächlich wurden damals landwirtschaftliche Produkte, Käse und Personen transportiert.

1965 begannen Sie mit dem Transport von Personenwagen. Haben Sie damals schon den Autohandel als Zukunftsgeschäft eingestuft. Wer war damals Ihr erster Kunde für Autotransporte?

Mein Bruder Josef vertrat in seiner Garage in Luzern die Marken Volvo und Triumph. Während eines Besuchs des Genfer Autos-

lons lernte ich Pierre Blanc von der Firma Blanc & Paiche SA kennen, der in London einen Leyland-Autotransporter bestellt hatte. Wir kauften und holten dieses Fahrzeug in die Schweiz. Am Anfang transportierten wir die Triumph-Personenwagen von Genf nach Zürich. Schon bald ergab sich die Möglichkeit, auch von Zürich Fahrzeuge Richtung Westschweiz zu transportieren und zwar für die Firma J.H.Keller, die in der Schweiz die Marken Morris und Mini vertrat. Wenig später erhielten wir die Anfrage der Schweizer Vertretung von Citroën, auch ihre Modelle in die Deutschschweiz zu transportieren. Des Weiteren dürfen wir bis heute für die Emil Frey AG Transporte in der ganzen Schweiz ausführen.

Was führte zum Entscheid, die Transportaktivitäten im Ausland aufzunehmen? Was für Transporte waren das?

Die ersten Auslandtransporte, die wir ausführten, waren damals nach und von Schweden in die Schweiz. Nach einem Kontakt mit den Transportverantwortlichen von Volvo Trucks in Göteborg kamen wir überein, dass die Firma Galliker in Zukunft die von der Georg Fischer AG produzierten Trilex-Nutzfahrzeuggräder von der Schweiz nach Schweden transportieren durfte. Da lag es auch nahe, dass wir dann auf dem Rückweg Volvo-Personenwagen in die Schweiz transportierten. Später kamen Transporte von Produkten anderer Firmen aus der Schweiz nach Schweden dazu.

1980 erfolgte der Umzug nach Altishofen – warum gerade Altishofen?

Als damals klar wurde, dass die zu bauende Autobahn A2 von Oftringen Richtung Tessin verlaufen wird, suchten wir nach einem geeigneten Gelände für unsere zukünftigen Aktivitäten und zwar möglichst nahe der Autobahn. Wir konnten in Altishofen ein grösseres Gelände erwerben, um über genügend Kapazitäten für die Zukunft zu verfügen.

Was führte bei Ihnen zum Entscheid, auch im Ausland Transporte durchzuführen, denn 1988 wurde die erste Niederlassung in Belgien gegründet?

Nach dem EWR-Entscheid des Schweizer Stimmvolkes war für mich klar, dass die Schweiz wohl auf längere Sicht gesehen nicht Mitglied der EU werden wird. Aufgrund unserer Dienstleistungsqualität erhielten wir damals schon Transportaufträge beispielsweise von Schweden nach Belgien. Später kamen Transporte von und nach Italien dazu. Damals waren in der Schweiz noch Beschränkungen im Gesamtgewicht der Nutzfahrzeuge in Kraft. Mit 40 Tonnen schweren Fahrzeugen konnten wir nur ausserhalb der Schweiz Transporte ausführen. Wir gründeten deshalb eine eigene Niederlassung in Belgien, wo wir Chauffeure rekrutieren konnten und Fahrzeuge immatrikulierten.

Das heisst konkret, dass die Firma Galliker trans-europäische Transporte durchführt, welche die Schweiz nicht tangieren.

Das ist allein schon deshalb so, weil wir die dazu notwendigen Chauffeure in den verschiedenen Ländern rekrutieren müssen, um konkurrenzfähig unterwegs sein zu können.

Derzeit sind ja zahlreiche Transportunternehmen aus osteuropäischen Ländern in ganz Europa unterwegs. Mit Chauffeuren, die einen Bruchteil des Lohnes erhalten, der beispielsweise in der EU üblich ist. Wie kommen Sie damit zurecht?

Die Öffnung des Transportmarktes innerhalb Europas Richtung Osten hat dazu geführt, dass das Lohnniveau der Chauffeure um etwa 30 bis 40 Prozent gefallen ist. Dies zwang uns dazu, vermehrt Chauffeure in diesen Ländern zu rekrutieren. In jüngster Zeit allerdings kann festgestellt werden, dass sich die Situation verändert hat. Das einstige Lohnniveau ist mittlerweile Salären gewichen, die doch um einiges höher liegen. Viele unserer Kunden schätzen die hohe Zuverlässigkeit und Qualität unserer Transportleistungen und sind auch bereit, dafür einen entsprechenden Preis zu bezahlen.

In der Schweiz gilt noch immer das Kabotage-Verbot, d.h. ausländische Transportunternehmen dürfen wohl Waren in die Schweiz bringen, aber keine innerschweizerischen Transporte ausführen. Was würde passieren, sollte dieses Verbot aufgehoben werden?

Das lässt sich nicht exakt abschätzen. Die einheimischen Stückguttransporteure verfügen heute über ein engmaschiges Netz an Transportverbindungen zwischen ihren verschiedenen Güterzentren. Ein Netz, in welchem Kabotage kaum möglich ist. Eine Entwicklung im Ganzzadungsverkehr wäre denkbar. Das Schweizer Transportgewerbe bekämpft dies jedoch.

Auf den Schweizer Strassen nimmt die Staugefahr stetig zu, was für den Strassengüterverkehr ein zunehmendes Hindernis darstellt. In diesem Zusammenhang ist immer wieder von Bündelungseffekten der Transporte die Rede, beispielsweise über eine Transportbörse in der die einzelnen Unternehmen Transportkapazitäten anbieten können. Bis jetzt allerdings ohne grösseren Erfolg. Woran liegt das?

Es gibt in der Schweiz etliche Unternehmen, die Ganzzadungen fürs Ausland zu vergeben haben. Solche können durchaus über eine Transportbörse abgewickelt werden. Für Stückguttransporte in der Schweiz, deren Transportzeit immer kurzfristiger werden soll, ist eine solche Börse eher ungeeignet. Wir bemühen uns natürlich jeden Tag, unsere Fahrzeuge möglichst voll auszulasten, aufgrund unseres dichten Netzes gelingt uns dies auch recht gut.

Was halten Sie vom Konzentrationsprozess im Stückguttransport? Geht der noch weiter?

Wir haben in den vergangenen Jahren ebenfalls Firmen übernommen, achteten aber

stets darauf, dass diese gut in unser Netzwerk integriert werden konnten. Das eigene Netzwerk und die entsprechenden Transportvolumen sind heute die entscheidenden Faktoren für Logistikdienstleister. Firmen, die nicht über ein optimales Netzwerk und die entsprechenden Kapazitäten verfügen, werden es in Zukunft eher schwer haben.

Es gibt in der Schweiz zahlreiche kleinere und teils mittlere Transportunternehmen, die um das Überleben kämpfen, und dann zu Übernahmekandidaten werden. Welche Philosophie verfolgt die Firma Galliker bei möglichen Akquisitionen?

Ergibt sich eine Übernahmemöglichkeit eines Unternehmens, welches in unser Netzwerk passt und dieses ergänzt, überlegen wir uns durchaus eine Übernahme.

Immer mehr Unternehmen überlegen sich heute, die logistischen Aktivitäten ausserhalb des Unternehmens an einen professionellen Dienstleister auszulagern. Wie wichtig ist bei der Auftragsvergabe, ob der Logistikdienstleister auch über die notwendigen Lagerkapazitäten verfügt?

Für zahlreiche Kunden übernehmen wir die gesamte Logistikkette. Diese Dienstleistungen reichen von der Abholung beim Kunden über die Bestellaufnahme und Verpackung bis hin zur Endkundenbelieferung. Dafür brauchen wir die richtigen Leute zur richtigen Zeit am richtigen Ort. Hilfreich ist dabei natürlich auch unser eigenes Galliker-Strassen-Schienen-Verteilnetzwerk.

Jeden Morgen kann man im Radio minutenlange Staumeldung hören. Wie kommt die Firma Galliker mit dieser Situation zurecht?

Mit spezifischen Kundenlösungen zum Erfolg

Das Familienunternehmen Galliker Transport & Logistics wurde 1918 in der Hofstatt im Luzerner Hinterland gegründet. Die ersten Transporte erfolgten noch mit Pferd und Wagen. Schon im ersten Jahr war dann der erste eisenbereifte Lastwagen für den Personen- und Holztransport unterwegs. 1962 übernahmen Peter und Helene Galliker das Unternehmen. Bereits 1956 wurden die ersten Transporte von ausländischen Personenwagen durchgeführt. 1980 wurde der Standort Altishofen eröffnet. Seither hat das Unternehmen diverse Niederlassungen in der ganzen Schweiz eröffnet. Galliker Transport & Logistics ist heute in den fünf Logistikbereichen Cargo, Food, Frigo, Healthcare und Car tätig und verfügt über 18 Niederlassungen in der Schweiz, in Belgien, Luxemburg, Italien und in der Slowakei. Der Fahrzeugpark umfasst derzeit rund 100 Lieferwagen, 920 Lastwagen sowie 1100 Trailer und Anhänger. Galliker verfügt derzeit über diverse Zertifikate, unter anderem ISO 9001/14001 und 22000. Das in dritter Generation von den Geschwistern Peter, Rolf und Esther geführte Unternehmen erzielt mit 2760 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern einen Jahresumsatz von 650 Millionen Franken.

Unsere Chauffeure kennen ihre Routen sehr genau und wissen auch, wo und wann die Verkehrsprobleme auftreten können. Selbstverständlich bemühen wir uns auch angesichts der Verkehrsprobleme, unsere Kunden so termingerecht wie nur möglich zu bedienen, was zugegebenermassen nicht immer einfach ist.

Was halten Sie vom Nachfahrverbot in der Schweiz?

Das wird wohl so bleiben. Wir müssen uns einfach bemühen, mit den Problemen in der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur zurechtzukommen und wo möglich die Bahn für den Nachsprung einzusetzen.

Ein wichtiges Anliegen ist Ihnen auch die Förderung und Ausbildung Ihrer Mitarbeitenden mit der heutigen Logistics Academy.

Die Logistikprozesse unterliegen einem ständigen Wandel bezüglich Produkt- und Kundenanforderungen. Durch Wissensmanagement und Ideen-Pools wollen wir unsere Mitarbeitenden in die einzelnen Prozesse einbinden. Zudem denken wir in Generationen, um auch in Zukunft unseren Kunden kompetente Dienstleistungen anbieten zu können. Derzeit bilden wir in elf Berufen über 80 Lernende aus. Mit der Logistics Academy fördern wir die Nachhaltigkeit durch die stetige Optimierung unserer Prozesse. Wir wollen nicht die Grössten in der Branche sein, aber zu den Besten gehören. ■