

Von Claudius Semmann

Im Jahr 2023 hatte die Lebensmittellogistik mit steigenden Energie- und Personalkosten zu kämpfen. „Dazu trieb die Inflation die Verbraucherpreise nach oben“, blickt Dachser-Landverkehrs-Vorstand Alexander Tonn zurück, der zu Jahresbeginn zusätzlich die Leitung der Food-Logistics-Sparte übernommen hat. Die Preisanstiege sind nach Einschätzungen von Dachser im vergangenen Jahr die größte Bremse im Lebensmittelmarkt gewesen.

Im Jahresdurchschnitt 2023 verteuerten sich Nahrungsmittel laut Statistischem Bundesamt (Destatis) um 12,4 Prozent. Dabei hatten sich die Preise im Jahr davor bereits um 13,4 Prozent erhöht und auch damals über der Gesamtteuerung gelegen. Besonders stark verteuerten sich gegenüber 2022 Brot und Getreideerzeugnisse, Molkeprodukte und Eier sowie Zucker, Marmelade, Honig und andere Süßwaren. Auch Fisch, Fischwaren und Meeresfrüchte oder Gemüse wurden überdurchschnittlich teurer.

Das höhere Preisniveau hatte Folgen, wie vor allem im langfristigen Vergleich deutlich wird: So war der inflationsbereinigte Umsatz im Einzelhandel mit Lebensmitteln 2023 um 5 Prozent niedriger als im Vor-Corona-Jahr 2019, wohingegen der nominale Erlös um 21,4 Prozent höher war.

Die Lage

Entsprechend angespannt sei die Lage, sagen Meyer-Logistik-Geschäftsführer Markus Bappert und Nagel-Group-CEO Carsten Taucke in einer DVZ-Umfrage. „Wir spüren durch ein sehr bedachtes Kaufverhalten einen klaren Rückgang bei den Mengen und somit auch beim Umsatz“, fügt Bappert hinzu. Für Thermotrafic-Geschäftsführer Falko Thomas ist die Lage weiterhin herausfordernd, vor allem aufgrund von Schwankungen in der Nachfrage. Gefühlt könne man bei Lebensmitteltransporten von einer Stagnation sprechen, sagt Thomas, zugleich Vorstandsvorsitzender des Kühllogistikverbands VDKL.

Relativ positiv formuliert es Pfenning-Geschäftsführer Martin Königstein: Die Auftragslage sei stabil, aber volatil, „wobei das Volumen auf einem guten Niveau stagniert“. Es bestehe ein wachsender Bedarf an Lösungen, die über das klassische Warehousing hinausgehen, wie zum Beispiel Kommissionierung, Display-Konfektionierung und LTL-Lösungen. „Zudem erwarten Kunden von Lebensmittellogistikern zunehmend flexible Kapazitäten und Personaleinsätze“, sagt Königstein.

„Die Geschäftslage in der Lebensmittellogistik zeigt sich insgesamt solide“, berichtet Nordfrost-Geschäftsführer Falk Bartels. „Im Vergleich zu den Jahren 2020 bis 2022, die durch externe Schocks wie Lockdowns oder unkalkulierbare Energiepreise und Containerraten geprägt waren, hat sich der Markt wieder normalisiert.“

Die schwache Industrieproduktion in Deutschland wirke zumindest temporär dämpfend auf die grundsätzlich weiter angespannte Lage am Strommarkt, beim Laderaumangebot und bei der Personalverfügbarkeit. „Angesichts dieser Stabilisierung werden die Lagerbestände wieder enger disponiert“, sagt Bartels. Zusammen mit der verringerten heimischen Fleischproduktion führe dies zu einer „gegenüber den ausgesprochen starken Vorjahren gedämpften Nachfrage nach Lagerraum im Tiefkühlbereich“. Die

Nachfrage nach temperaturgeführten Lebensmitteltransporten sei stabil, „wobei wir einen Trend zu größeren Sendungen durch die fortschreitende Konsolidierung aufseiten der Industrie und das weitere Ausrollen von Beschaffungslogistik-Konzepten im Einzelhandel beobachten“.

Und Andreas Josefowicz, bei Schmechel Transport aus Bad Oldesloe zuständig für die Geschäftsentwicklung, berichtet: „Bis zum Sommer 2023 war die Geschäftslage im FTL-Segment vergleichbar mit der

aus dem Gesamtjahr 2022, also sehr gut. Dies trübte sich dann leider ein - und mit Einführung der CO₂-Maut erreichten wir den vorläufigen Tiefpunkt.“ In der zweiten Jahreshälfte hatten laut Josefowicz die Frachtführer, die eigentlich in anderen Marktsegmenten tätig sind, konjunkturbedingt ihren Laderaum verstärkt in der Lebensmittellogistik angeboten. Die Einkaufsabteilungen hätten dieses Angebot gerne angenommen, um ihre Preisvorstellungen in Teilen umzusetzen. „Wir dürfen nicht ver-

Angesichts großer Preissprünge bei Nahrungsmitteln schränken sich viele Verbraucher beim Einkaufen im Supermarkt ein.

Inflation bremst Logistiker aus

Das Lebensmittelsegment gilt als nahezu krisensicher. Doch zuletzt haben massive Preisanstiege die Kaufkraft gedämpft. Die Folge sind Mengenrückgänge. Der Ausblick auf 2024 ist von vielen Unsicherheiten geprägt. Das gilt auch für das Gastro-Geschäft, wo jetzt die Hoffnung auf der Fußball-EM in Deutschland liegt.

gessen, dass die Einführung der CO₂-Maut durch die Bundesregierung ein starker Eingriff in das Preisgefüge war und dies, je nach Entfernung, einen Anstieg der Frachten von bis zu 10 Prozent bedeutete“, fügt Josefowicz hinzu. Die Bestandskunden hätten die mautbedingten Preisanpassungen mitgetragen. Bei der Neukundenansprache sehe es jedoch anders aus, „da es hier am Ende nur um einen günstigen Preis geht, Qualität wird da einfach vorausgesetzt“.

Die Erwartungen

Und wie wird 2024? Inwieweit sich das Konsumverhalten ändern werde, sei schwer vorherzusehen, sagt Till Bischoff, Geschäftsführer beim Kühllogistiker Heidelmann mit Sitz im hessischen Schwalmstadt. „Derzeit planen wir mit relativ stabilen Gesamtmenzen und hoffen zumindest auf eine leichte wirtschaftliche Erholung, sollten sich die Krisenlagen nicht weiter verschlechtern.“

Von den wirtschaftlichen Rahmenbedingungen verunsichert zeigt sich auch Dachser's Food-Logistics-Chef und nennt die Bauernproteste, „die spät kommunizierte und beträchtliche“ Mauterhöhung, das „marode“ Straßennetz sowie die Aufhebung der Mehrwertsteuervergünstigung in der Gastronomie, deren Folgen noch nicht absehbar seien. Einen Schub könnte hier aber die Fußball-Europameisterschaft bringen.

„Vieles bleibt abzuwarten“, sagt Taucke. Er rechnet mit einem schwierigen Jahr: „Mit Sorge blicke ich auf die allgemeine wirtschaftliche Entwicklung. Die Kosten steigen in fast jedem Bereich, ob im Bau, bei unserer Flotte oder beim Personal“, sagt er, gibt sich aber kämpferisch: „Wir werden die Nagel-Group auch in dieser schwierigen Lage weiterentwickeln.“

Dachser erwartet 2024 ein moderates Mengenwachstum. „Die schwache wirtschaftliche Entwicklung trübt zwar weiter die Stimmung im Land, aber die Inflation ist zuletzt deutlich zurückgegangen“, sagt Tonn. Die Teuerungsrate bei Nahrungsmitteln hat sich laut Statistischem Bundesamt allein zwischen Oktober und Januar von 6,1 auf 3,8 Prozent abgeschwächt. Nach wie vor plant aber eine deutliche Mehrheit der Lebensmittelhändler den Januar-Umfragen des Ifo Instituts zufolge Preiserhöhungen.

„Geprägt durch die politisch angespannte Lage in unserem Land und die geopolitischen Spannungsfelder sind unsere Erwartungen an das Geschäftsjahr 2024 erst einmal gedämpft“, teilt Bappert mit. Durch das Einstellen des KsNI-Förderprogramms fehle zudem jegliche Planungssicherheit in Sachen klimafreundliche Nutzfahrzeuge.

„Unsere Erwartungen für 2024 sind gedämpft bis pessimistisch“, sagt Josefowicz von Schmechel Transport. „Wenn wir Ende 2024 unseren Umsatz und unser Ergebnis von 2023 halten, sehen wir dies als Erfolg.“ Er geht in der ersten Jahreshälfte davon



Die Kosten steigen in fast jedem Bereich, ob im Bau, bei unserer Flotte oder beim Personal.

Carsten Taucke, Nagel-Group



Wir spüren durch ein sehr bedachtes Kaufverhalten einen klaren Rückgang bei den Mengen.

Markus Bappert, Meyer Logistik



Die Einführung der CO₂-Maut bedeutete einen Anstieg der Frachten von bis zu 10 Prozent.

Andreas Josefowicz, Schmechel

aus, dass die FTL-Frachten weiterhin unter Druck stehen. „Allerdings haben wir auch die Hoffnung, dass einige der zusätzlichen Marktteilnehmer sich wieder aus dem Segment zurückziehen, da in ihrem eigentlichen Tätigkeitsfeld eine Nachfrage nach mehr Frachtraum einsetzt.“

Pfenning-Geschäftsführer Königstein erwartet eine weiter abnehmende Planbarkeit aufgrund kürzerer Durchlauf- und Versandzeiten, einer hohen Artikelvielfalt, kleinteiligeren Bestellungen und saisonalen Schwankungen. „Das Binden und Qualifizieren von Personal, speziell mit Expertise in der Lebensmittellogistik, wird zunehmend wichtig“, fügt er hinzu.

Die Herausforderungen

Auch die meisten anderen Manager sprechen in der Umfrage den Dauerbrenner Fachkräftemangel an. Tonn von Dachser: „Wir müssen immer größere Anstrengungen unternehmen, um freie Stellen zu besetzen.“ Dies betreffe inzwischen alle Bereiche: vom Lkw-Fahrer im Nah- und Fernverkehr, dem gewerblichen Personal auf den Umschlagflächen oder im Warehouse bis hin zum kaufmännischen Bereich. Bappert von Meyer Logistik bestätigt: „Der Fahreremangel stellt nach wie vor ein großes Problem dar.“ Josefowicz ergänzt um die Schwierigkeiten bei der Suche nach guten Fernverkehrsdisponenten. Bei Nordfrost bleibe das Rekrutieren von qualifizierten Mitarbeitern sowohl bei Lager- als auch bei Fahrpersonal „eine anspruchsvolle Aufgabe“, sagt Bartels. Auch im administrativen Bereich seien offene Stellen weiterhin schwer zu besetzen. Er fügt hinzu: „Die Gewinnung ausländischer Fachkräfte ist trotz politischer Erleichterungsversprechen aufgrund bürokratischer Hürden nach wie vor kaum möglich.“

Dem Nordfrost-Geschäftsführer zufolge stehen Investitionen angesichts des gestiegenen Zinsniveaus zudem unter einem hohen Wirtschaftlichkeitsdruck. Eine weitere Herausforderung stellten die ständig verschärften regulatorischen Anforderungen dar,

fügt Bappert hinzu. „Kurzfristige Änderungen der Förderkulissen zu den geforderten Transformationsprozessen schaffen zusätzliche Ungewissheit, zum Beispiel bei alternativen Antriebsformen. Dies erschwert eine langfristige Planung und erfordert ein hohes Maß an Flexibilität und Anpassungsfähigkeit.“ Das Thema Mauterhöhung konnte Meyer Logistik „in guter Zusammenarbeit mit den Kunden“ meistern. Die zunehmende Dichte an Richtlinien, Verordnungen und Gesetzen verlange zudem andere Denkweisen, „die wir jedoch als Chancen betrachten“, fügt der Geschäftsführer hinzu.

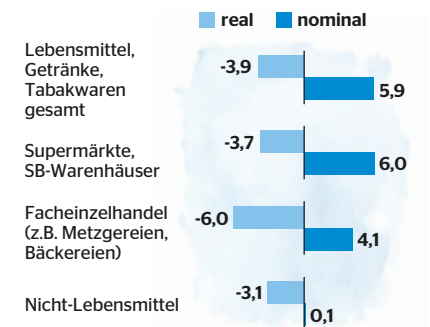
Nagel-Group-CEO Taucke erwähnt noch die angespannte innen- und geopolitische Situation, die eine planbare Unternehmenssteuerung unmöglich mache. „Bis Jahresmitte erwarten wir zudem die Tarifabschlüsse für unsere Branche mit teils sehr hohen Steigerungen.“ Das Unternehmen fahre weiter auf Sicht und müsse gleichzeitig seinen langfristig angesetzten Modernisierungsplan fortsetzen. „Um ein Beispiel zu nennen: In unsere Immobilien und in moderne Kältetechnik investieren wir in den nächsten Jahren mehrere Hundert Millionen Euro. Hierfür müssen wir profitabel wirtschaften und gleichzeitig unser hohes Leistungsniveau weiter erbringen.“

Bei Schmechel Transport gehören auch weiter steigende Kosten bei Ersatzinvestitionen im Fuhrpark und deren Finanzierung zu den Herausforderungen. Josefowicz nennt zudem Outsourcingprojekte großer Unternehmen zugunsten von 4PL-Dienstleistern sowie den „ungleichen Wettbewerb gegenüber großen osteuropäischen Flottenbetreibern“.

Heidelmann-Geschäftsführer Bischoff fasst zusammen: „Die größten Herausforderungen werden auch 2024 wieder die ökologische Transformation, das Halten, Gewinnen und Ausbilden von Fach- und Führungskräften, die eher zunehmende Bürokratisierung, die Digitalisierung, die weltweiten Krisen und die erschwerte Planbarkeit, speziell mit Blick auf die aktuelle Halbwertszeit politischer Entscheidungen, sein.“

Reales Minus bei nominalem Plus

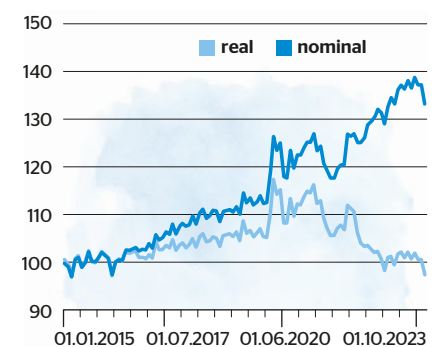
Umsatz im Einzelhandel Food/
Nonfood 2023, Veränderung zum
Vorjahr in Prozent*



* vorläufige Werte, nicht kalender- und saisonbereinigt

Die Wirkung gestiegener Preise

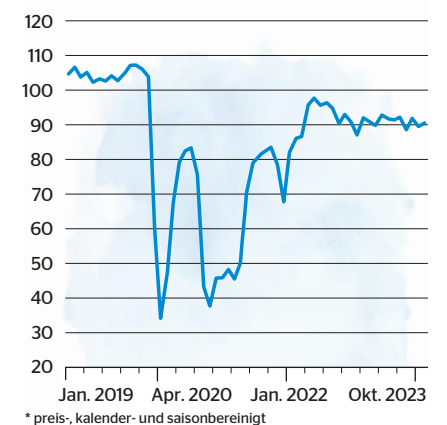
Umsatzentwicklung im Einzelhandel
mit Lebensmitteln, 2015 = 100*



* kalender- und saisonbereinigt

Gastro-Branche unter Vor-Corona-Niveau

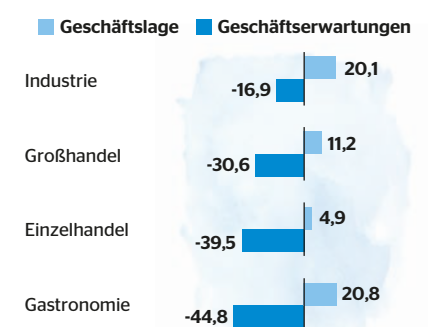
Umsatz in der Gastronomie,
2015 = 100*



* preis-, kalender- und saisonbereinigt

Gute Lage - negativer Ausblick

Geschäftsklima in der Ernährungs-
branche im Januar 2024, Saldowerte*



* Differenz der Prozentanteile der Antworten gut/schlecht bzw. günstiger/ungünstiger
Quelle: Destatis