

PAUL M. MÜLLER

SEIT 1956

FOOD NEWS

DER MARKTBERICHT

AUSGABE JANUAR 2024

24.01.2024

*„Es ist besser, ein Licht zu entzünden,
als auf die Dunkelheit zu schimpfen.“*

Konfuzius



Dosiert – unsere Kolumne

Das Jahr ist noch jung, aber die politische (und damit natürlich auch die ökonomische) Lage weiterhin aufgeheizt. Bundes- und weltweit scheinen sich die negativen Schlagzeilen ein Wettrennen zu liefern. Die große Herausforderung dabei ist, die Probleme zu sehen und zu diskutieren, ohne sich von den negativen Stimmen überrollen zu lassen. Beispiele? Die gibt es leider zu genüge: Angefangen bei gestiegener Zinslast und Lagerkosten – diese Kombination trifft viele Erzeuger und Produzenten stark, weil ihr Kapitalbedarf hierdurch immer größer wird. Ich denke aber auch an die Kolleginnen und Kollegen in der Logistik von Paul M. Müller, die aufgrund der Mauterhöhung in Deutschland und durch die Probleme im Roten Meer Kosten öfter neu kalkulieren müssen – stets auf der Suche nach der besten Lösung für unsere Kunden. Preissteigerungen aufgrund von Fracht und Energie, schwankende Wechselkurse, Anhebung der Steuern für Speisen in der Gastronomie auf 19 Prozent, Fachkräftemangel... Eine Liste, die sich wohl noch länger fortführen lassen würde. Egal mit welchen Partnern wir sprechen, viele sind am Limit. Das macht der Branche zu schaffen. Das Credo der Stunde lautet deshalb für uns: Agil bleiben, sich immer wieder auf die aktuelle Situation einstellen und Mut sowie Zuversicht bewahren.

Begeisterung, Fleiß und Freude an der Arbeit, das behalten wir uns ebenso bei.

Denn wo Schatten ist, da ist auch Licht – im Großen wie im Kleinen. Und ein ganz besonders schöner Lichtblick bei Paul M. Müller ist erneuter Team-Zuwachs: Miguel Anderson Bucho-Martinez ist seit September 2023 Teil unserer Logistik-Abteilung. Was er an seinem Job besonders mag, hat er uns im Interview erzählt. Außerdem werden wir Ihnen zukünftig in jeden Food News ein schönes Projekt genauer vorstellen. „Die gute Nachricht“ nennen wir diese Rubrik. Los geht's in dieser Ausgabe mit Community Kitchen München. Und dann gibt's da gleich drei spannende Messen, die wir fest in unserem Kalender verankert haben. Die genauen Termine der Intergastra in Stuttgart, der BioFach in Nürnberg sowie der Internorga in Hamburg erfahren Sie in unserem Messekalendar. Das Jahr ist noch jung und damit voller Möglichkeiten: Wir freuen uns auf alles, was da kommt – Sie auch?

Herzlichst,
Ihr Thomas Schneidawind



Artischocken: Zu heiß, zu trocken

Artischockenpflanzen mögen es warm, aber nicht zu heiß. Durchschnittlich 15 Grad sind optimal, bis zu 22 Grad aber kein Problem. Kurz bevor die geschlossenen Blütenstände geerntet werden, toleriert die Pflanze sogar, wenn die Temperaturen auf bis zu 5 Grad absinken. In jedem Fall ist für sie eines besonders wichtig: viel Regen! Aufgrund dieser Umstände werden Artischocken in Spanien im Winter geerntet – nämlich Ende Dezember. Normalerweise... Aufgrund der hohen Temperaturen sowie fehlenden Niederschläge im vergangenen Sommer vertrockneten etliche Pflanzen nach dem Setzen und mussten erneut gepflanzt werden. Diese Verzögerungen machen sich nun bemerkbar. So startete die Ernte verspätet (nämlich erst im Januar) und fällt geringer aus als üblich – immerhin die Qualität ist hoch. Als Folge sind die Preise für Artischocken aus Spanien gestiegen.

Ähnlich sind die Prognosen für Peru: Dort werden die durch El Nino verstärkte Extremwetterereignisse die Ernte weiterhin massiv durcheinanderbringen. Hinzu kommen höhere Frachtkosten durch die angespannte Containerschiff-Situation auf den Weltmeeren.

Die Nachrichten von unseren Partnern aus Ägypten sind in puncto Ertrag zunächst positiver: Dort ist die Ernte ganz regulär im Januar gestartet und läuft bisher gut – mit qualitativ hochwertigen Knospen. Wenn die Prognosen eintreffen und der Ertrag auf den 8.000 ha Anbaufläche tatsächlich bei 35.000 Tonnen liegen wird, wäre das auf demselben Niveau wie in 2023. Zu Preissteigerungen

kommt es aber auch hier, da die Inflation in Ägypten seit Mitte 2022 ungebrochen ansteigt.

Wie sich die weltweite Nachfrage von Artischocken aufgrund der Preissteigerungen entwickelt, ist aktuell ungewiss. Bei Bedarf kann es sich lohnen, über einen Kaliberwechsel von 30/40 auf 25/30 oder von geviertelt auf geschnitten nachzudenken. Bei unserem breiten Produktportfolio in dieser Artikelgruppe können Sie sich – natürlich wie auch bei allen anderen – auf beste Qualitätsstandards verlassen.

**ARTISCHOCKEN:
ZU HEISS, ZU TROCKEN**

PAUL M. MÜLLER

Thunfisch: Frachtkosten und FAD-Ban fallen ins Gewicht

Normalerweise ist der Jahresbeginn ein guter Zeitpunkt zum Thunfisch-Kauf. Mit Blick auf die Rohware stimmt dies auch in 2024. So sind die Rohwarenpreise für Skipjack und Gelbflossenthunfisch leicht gesunken. Jedoch führen gestiegene Frachtkosten aufgrund der Problematik beim Suezkanal (bzw. daraus resultierende Umfahrungen) zu deutlichen Preiserhöhungen und machen Ware aus Fernost (Fanggebiet 71) aktuell komplett uninteressant. Inwieweit Thunfische aus dem Fanggebiet 34 bei Ghana und solche aus dem Ost-Pazifik bei Ecuador (Fanggebiet 87) eine Alternative darstellen, wird sich in den kommenden Wochen noch herausstellen. Denn in ersterem hat im Januar der dreimonatige „FAD-Ban“ (Fish Aggregation Devices – FAD) begonnen und wird die Fangmenge entsprechend senken. Inwieweit sich das auch auf die Preise von Ware aus dem Ostpazifik auswirken wird, bleibt abzuwarten.



Sardellen: Klein, kostbar und kaum erhältlich

Die Lage bei Sardellen bleibt weiterhin angespannt. Die Fänge rund um Peru – aber auch andernorts – sind gering. Grund dafür sind wärmere Wassertemperaturen, welche die Fische abtauchen lassen. Ob sich die Fischbestände dort ungestört erholen und vermehren, ist ungewiss. Bisher ist dies zumindest eine vage Hoffnung. Währenddessen sind die Preise für die Delikatesse aufgrund des stark eingeschränkten Angebots sowie der weiterhin geringen Fischgröße explodiert – und der Markt trotzdem wie leergefegt. Wer Sardellen aktuell kaufen möchte, muss also nicht nur mit hohen Preisen, sondern ggf. sogar mit nicht vorhersehbaren Wartezeiten rechnen. Wir tun selbstverständlich unser Bestes, neue Bezugswege zu finden und halten Sie in unseren Food News auf dem Laufenden, wenn neue Ware eintrifft.



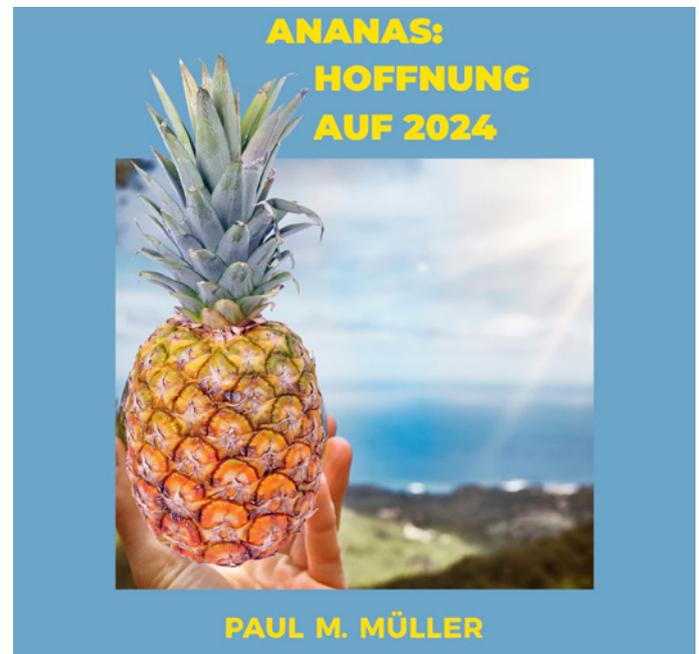
Ananas: Hoffnung auf 2024

Im vergangenen Jahr gab es keine guten Prognosen mit Blick auf Ananas aus Thailand. Inzwischen belegen dies auch konkrete Zahlen: Die Gesamterntemenge lag in 2023 mit 682.330 Tonnen rund 45 Prozent niedriger als in 2022. Der Hauptgrund dafür waren die ungewöhnlich hohen und langanhaltenden Temperaturrekorde von bis zu 46 Grad – oft war auch von einer „Monster-Hitzewelle“ in Asien die Rede. Neben diesem – unter anderem durch El Nino beeinflussten – Wetterphänomen führten reduzierte Plantagenflächen ebenso zum Rückgang des Ertrags. Für 2024 schätzt der Thailändische Verband der Lebensmittelverarbeiter (TFPA) die Erntemenge für Ananas aktuell auf 786.300 Tonnen. Damit läge sie immerhin 15 Prozent über dem Vorjahr 2023.

Mitte Januar lagen die Preise je Kilogramm Rohware in Thailand bei 10,20 bis 11,80 Thai Baht. Im Osten des Landes bewegen sie sich tendenziell im oberen Bereich, da dort Erntemenge und Angebot geringer ausfallen. Da die Preise für Ananas-Konserven zusätzlich durch die höheren Frachtkosten steigen (siehe unseren Artikel zum Suezkanal), bleibt die kundenseitige Nachfrage nach Ananasprodukten gering. Einzig das bevorstehende Chinese-New-Year sowie der Ramadan könnten die Frachtmengen nach China sowie in den Mittleren Osten steigern.

Wie geht es jetzt weiter? Kenner schätzen, dass sich die Sommerernte aufgrund der verspäteten Regenfälle in den vergangenen Monaten ebenfalls verzögern wird. Wie sich Größe und Qualität der Früchte entwickeln werden, ist aktuell schwer abschätzbar.

Wir halten Sie auf dem Laufenden.



INTERVIEW



Johann Dettendorfer Spedition Ferntrans
GmbH & Co. KG

„Wir wollen wachsen – speziell im intermodalen Segment. Hier sehen wir einen Bereich, in dem wir nachhaltig in die Zukunft schreiten können. Wir werden auf Dauer nicht alle unsere Transporte wie bisher auf der Straße abbilden können. Autonomes Fahren ist spannend und könnte ein Fokus in der Zukunft sein.“

Johannes Dettendorfer

Wer mehr über die Firmengeschichte der Johann Dettendorfer Spedition Ferntrans GmbH & Co. KG erfahren möchte, muss tief in die Geschichtsbücher eintauchen. Der erste Eintrag in die Gewerberolle war 1825. Ein Transportdokument aus 1166 belegt, dass Wein an das Kloster Baumburg geliefert wurde. Heute ist Johannes Dettendorfer in der neunten Generation im Familienunternehmen tätig. Im Interview spricht er über die Partnerschaft zu Paul M. Müller, das Nadelöhr am Brenner und wie er zum Thema E-LKW steht.

PMM: 245 Zugmaschinen, 443 Auflieger, 636 Mitarbeitende:

Wie schaffen Sie es, trotz Ihrer Größe, so persönliche Kontakte wie mit Paul M. Müller zu pflegen?

J. Dettendorfer: Uns sind die Kundenbeziehungen wichtig, wir legen den Fokus darauf, mit unseren Kunden persönlich zu sprechen – auch um den Markt zu erkennen.

PMM: Was zeichnet die Partnerschaft zwischen Paul M. Müller und Ihnen aus?

J. Dettendorfer: Sie ist ehrlich, transparent und zuverlässig. Wenn wir Ladungen gemeldet bekommen, dann sind diese zu 100 Prozent verladebereit und wir können diese übernehmen. Auch administrativ ist Paul M. Müller ein stabiler Partner für uns geworden.

PMM: Welche Werte sind Ihnen in der Zusammenarbeit wichtig?

J. Dettendorfer: Prinzipiell ist es uns sehr wichtig, dass die Kunden lösungsorientiert mit uns arbeiten und dass wir gemeinsam Lösungen schaffen. Dass LKWs ab und an zu spät

kommen, weil sie im Stau stehen oder dass ein LKW nicht abgeladen werden kann – aus welchen Gründen auch immer –, ist immer ein Thema. Wichtig ist dann, dass man Lösungen sucht und findet. Das zeichnet eine gute Partnerschaft aus.

PMM: Wie schaffen Sie es, so flexibel zu bleiben, wie Sie es aktuell sind?

J. Dettendorfer: Wir schaffen sehr agile Arbeitsabläufe im Haus und halten kurze Kommunikationswege aufrecht. So bleiben wir anpassungsfähig.

PMM: Wie stellen Sie Ihr Unternehmen zukunftssicher auf?

J. Dettendorfer: Wir setzen zum einen auf einen Speditions- und auf einen Logistikbereich, die gemeinsam stark sind. Zum anderen auf den eigenen Fuhrpark, eigene Fahrzeuge und eigene Assets, mit denen wir unsere Kunden versorgen können. Mit zuverlässigen Partnern wie Paul M. Müller und einer Logistikwelt, die sehr groß ist und weiterwächst, bin ich positiv gestimmt. Nur ein Beispiel: E-Commerce mit Amazon. Das wird in vielen Bereichen noch weiter Einzug halten, hier stehen wir erst am Anfang.

PMM: Was passiert, wenn der Brenner ausfällt?

J. Dettendorfer: Dann wird die ganze Tragweite des Nadelöhrs ersichtlich. Hier müssen wir auf Wege setzen, die nicht auf die Brennerstrecke und die Europabrücke setzen. Wir setzen auf intermodalen Verkehr und auf die Verlagerung Straße – Schiene. Wir haben hier mehrere Projekte gestartet und fahren über den Brenner bereits auf der Schiene. Aktuell kann ich jedoch nicht vorhersehen, wie der Verkehr sich verlagert, wie die Mengenströme sich entwickeln und wie die Szenarien tatsächlich aussehen.

PMM: Demnach ist Schiene ein Thema für Sie?

J. Dettendorfer: Schiene ist für uns ein großer Baustein, auf den wir setzen. Bereits in den 1990er-Jahren haben wir umgeleiteten, kombinierten Verkehr betrieben und wir setzen seit Jahren auf dieses Steckenpferd und versuchen, unsere Kunden dafür zu begeistern. Man kann nicht das gesamte Volumen auf der Straße abbilden, man muss sich einen zweiten Weg offenhalten.

PMM: Spüren Sie, dass Nachhaltigkeit in der Branche immer mehr gefordert wird?

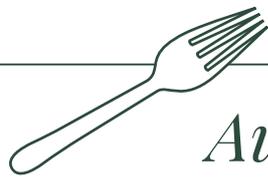
J. Dettendorfer: Definitiv. Nachhaltigkeit ist ein riesiger Aspekt, wir sind sehr daran interessiert, unsere Transporte und unsere Strecken nachhaltig zu planen. In unserer eigenen Flotte verkehren wir mit Bio-Diesel und haben zudem das E-Fuel-Segment aufgenommen, das Thema HVO (hydrierte Pflanzenöle) begleitet uns.

PMM: Nette Anekdote am Rande: Sie haben eine Betriebskapelle...

J. Dettendorfer: Das ist richtig. Die Betriebskapelle hat bereits mein Opa gegründet und sie ist heute noch sehr aktiv. Einmal im Monat spielt die Betriebskapelle im Hofbräuhaus, insgesamt sind es 50 bis 60 Events pro Jahr – meistens am Wochenende. Unseren Mitarbeitenden dient das als Ausgleich zum stressigen Speditionsgeschäft.

ZUR PERSON

Johannes Dettendorfer, Jahrgang 1995, ist in der Akquisition der Johann Dettendorfer Spedition Ferntrans GmbH & Co. KG tätig. Er absolvierte seine Ausbildung bei DB Schenker als Speditionskaufmann und machte an der DAV Bremen seinen Fachwirt in Logistik-, Material- und Beschaffungsketten-Management.



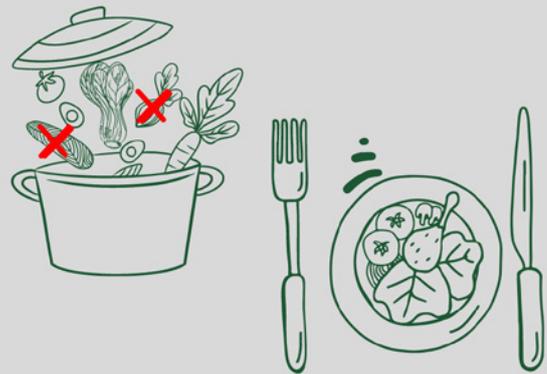
Gastronomen: 73 Prozent passen Rezepturen an

Seit Anfang des Jahres die Mehrwertsteuer für Speisen wieder von 7 auf 19 Prozent angehoben wurde, herrscht gedrückte Stimmung in der Gastronomie. Dr. Thomas Geppert, Landesgeschäftsführer des Bayerischen Hotel- und Gaststättenverbands DEHOGA Bayern e.V., berichtet: „Neben Preiserhöhungen, die nach Umfrageergebnissen über 90 Prozent aller Betriebe geplant hatten, haben 73 Prozent vor, ihr Angebot z. B. hinsichtlich Rezepturen und verwendeter Grundzutaten zu ändern.“ Bedeutet konkret: Portionsgrößen anpassen und beispielsweise Schweine- statt Kalbfleisch verwenden.

Dazu kommen weitere Maßnahmen: „69 Prozent werden geplante Investitionen kürzen oder streichen, 31 Prozent werden die Öffnungszeiten weiter reduzieren, 26 Prozent planen Mitarbeitende zu entlassen und 7 Prozent rechnen mit einer Betriebsaufgabe.“ Der DEHOGA Bayern e.V. möchte (genau wie sein bundesweiter Dachverband) weiterhin für die 7 Prozent kämpfen. „Um faire Wettbewerbsbedingungen gegenüber Essen im Stehen und Gehen, Imbissbuden und Heißen Theken im Vergleich zu dem Lebensmitteleinzel-

handel zu bekommen, muss der Mehrwertsteuersatz dauerhaft reduziert werden. Essen sollte steuerlich immer gleichbehandelt werden, egal wo es gekauft und wie es gegessen wird.“

GASTRONOMEN: 73 PROZENT PASSEN REZEPTUREN AN



PAUL M. MÜLLER

Früchtchen des Monats: Miguel Anderson Bucho-Martinez

Ohne unsere Logistik läuft (bzw. fährt) nichts! Seit September 2023 ist Miguel Anderson Bucho-Martinez Teil des Teams und kümmert sich zusammen mit Iris Wittur und Isabella di Pinto darum, dass unsere Ware zuverlässig von A nach B kommt. Im Interview spricht er darüber, wie das gelingt und welche Herausforderungen es dabei gibt.

Wie würdest du diesen Satz vervollständigen: In der Logistik...

... wird es nie langweilig. Es gibt immer Herausforderungen, für die wir nach passenden Lösungen und Wegen suchen. Logistik ist also jeden Tag etwas Neues. Genau das macht unseren Job so spannend und cool. Ich mag es!

Was sind deine bzw. eure konkreten Aufgaben im Team?

Als Dreier-Team arbeiten wir sowohl untereinander als auch mit allen anderen Abteilungen bei PMM eng zusammen. Außerdem sind wir in Kontakt mit unseren Partnern und Kunden. Beispielsweise behalten wir Preise im Blick, kalkulieren Frachtkosten und überwachen Aufträge, damit alles rechtzeitig geliefert wird. Und das Wichtigste: Bei Problemen reagieren wir immer proaktiv.

Welche Probleme können das sein?

Aktuell ist einiges los: Proteste und Straßenblockaden von Bauern und Speditionen haben natürlich direkten Einfluss auf Lieferzeiten. Wenn ein Fahrer nicht fährt oder ein LKW nicht dort ist, wo er gebraucht wird, verzögert sich alles. Aber auch die CO2-Steuer im Schiffsverkehr sowie die Angriffe im Roten Meer betreffen uns in der Logistik.



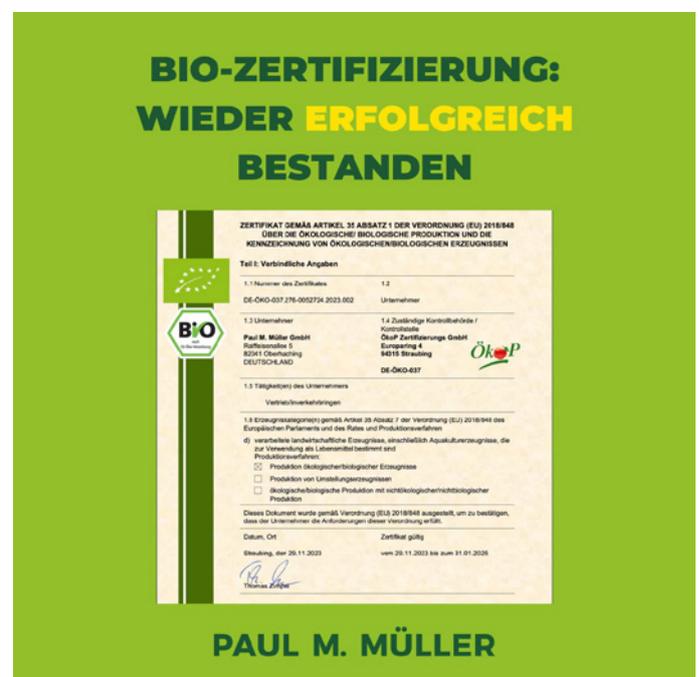
Wenn Frachter beispielsweise den Suezkanal meiden und eine Route um Südafrika wählen, dauert das nicht nur länger, sondern ist auch teurer. All das behalten wir wachsam bei unseren Kalkulationen im Blick und geben Infos an die Kolleginnen und Kollegen im Ein- und Verkauf weiter.

Eine super Zusammenarbeit – danke, dass du da bist!

Bio-Zertifizierung: Wieder erfolgreich bestanden

Gute Neuigkeiten aus der Qualitätssicherung, die wir endlich verkünden dürfen: Bereits im Herbst wurden alle Prozesse und Dokumente vom Lieferanten bis zum Kunden von einem externen Auditor geprüft.

Im Fokus stand unser Bio-Sortiment verschiedener Lieferantenmarken – beispielsweise Ahornsirup, Jackfrucht sowie verschiedene Tomatenprodukte. Inzwischen hängt das erneuerte Zertifikat für das Bio-EU-Siegel in unserem Büro.



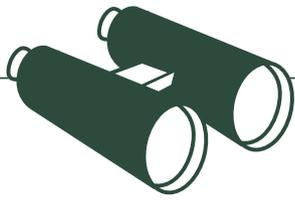


**COMMUNITY
KITCHEN**
München

Die gute Nachricht: Community Kitchen München

Inflation, Lieferengpässe, Wetterkapriolen: Viel zu oft ist unser Alltag von schlechten Nachrichten geprägt. Umso wichtiger ist es, das Positive zu sehen und Leuchtturm-Projekte im Blick zu behalten. Wir tun das ab sofort mit unserer neuen Rubrik: „Die gute Nachricht“. In diesen Food News stellen wir Community Kitchen München vor. Gründerin Günes Seyfarth rettet mit ihrem Team Lebensmittel, die sonst auf dem Müll landen würden. Nachdem geprüft wurde, ob sie noch genießbar sind, stellt sie leckere Mahlzeiten her – für das eigene Lokal, aber auch für Events, Kitas, Schulen und Unternehmen. Günes Seyfarths Antrieb: Aufklärung und das Wissen zu Lebensmittelverschwendung teilen, um das Klima zu schützen. Spannender Fakt: Allein in den Haushalten in München werden jeden Tag 168.465 kg verzehrfähige Lebensmittel weggeworfen. [Weitere Infos gibt's hier.](#) Sie kennen ebenfalls tolle Projekte oder möchten positive Nachrichten mit uns teilen, die in unsere nächsten Food News sollen? Schreiben Sie uns gern an schneidawind@paulmmueller.com und erzählen uns davon.



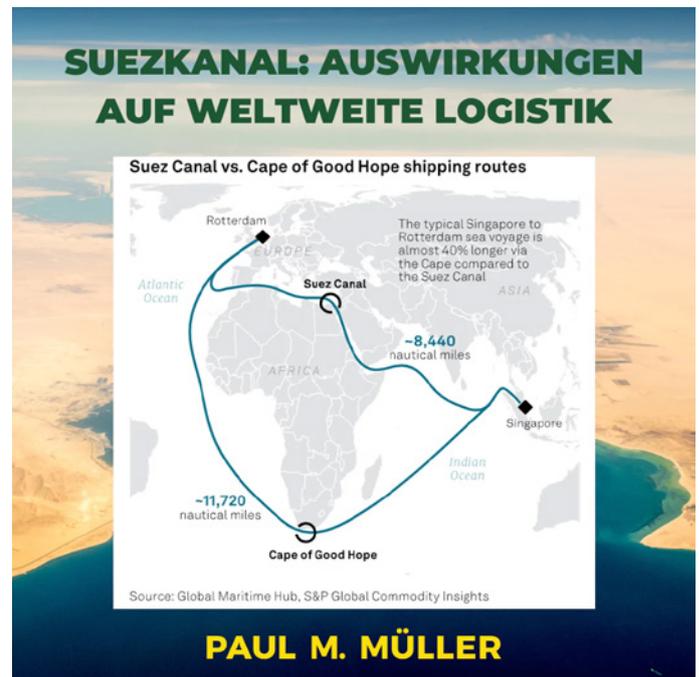


Suezkanal: Auswirkungen auf weltweite Logistik

Verschiffungen sind aktuell kaum planbar“, weiß Eve-Florence Gölz, die bei uns im Ein- und Verkauf tätig ist. Dabei schauen wir, wie schon 2021, insbesondere auf den Suezkanal. Kam der Schiffverkehr damals durch ein Schiffsunglück zum Erliegen, sind die Gründe nun bewaffnete Konflikte im Roten Meer. Jemenitische Huthi-Rebellen haben dort bereits Mitte Dezember Frachter mit Raketen angegriffen. Zahlreiche Reedereien wählen seitdem für ihre Schiffe die mehrere tausend Kilometer weitere Umfahrung über die Südspitze Afrikas. Das kostet nicht nur bedeutend mehr Zeit, sondern auch Geld. In der Branche ist von bis zu fünffachen Transportkosten die Rede. Außerdem fehlen die Schiffe an anderer Stelle, sodass Verladungen verzögert werden. Und auch das kommende Chinese-New-Year am 10. Februar wird zeitliche Verschiebungen noch weiter verstärken.

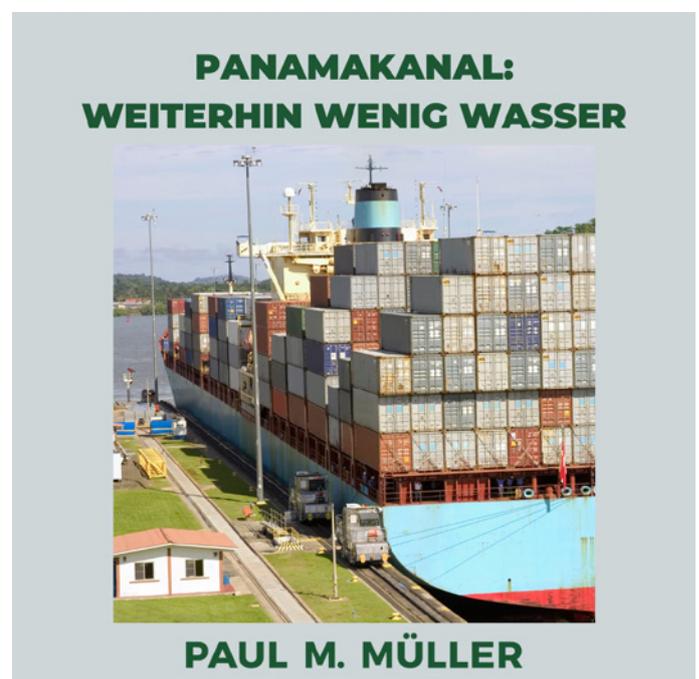
Gerade in solch herausfordernden Zeiten sind wir besonders dankbar für all unsere zuverlässigen Partner, mit denen wir eine offene Kommunikation pflegen und immer

gut informiert sind – auch wenn sich Lieferschwierigkeiten aufgrund dieser äußeren Bedingungen kaum vermeiden lassen.



Panamakanal: Weiterhin wenig Wasser

Der Panamakanal bereitet der globalen Schifffahrt-Logistik Sorgen, weil Wasser fehlt. Der Grund: Die Regensaison hat in 2023 verspätet eingesetzt – mit geringeren Niederschlägen. Bereits im November 2023 berichtete die Kanal-Behörde Panama Canal Authority von dem trockensten Oktober seit Beginn der Aufzeichnungen vor 73 Jahren. Aufgrund des geringen Wasserpegels konnten und können weniger Schiffe den Kanal passieren und es kam insbesondere Ende vergangenen Jahres zu tagelangen Wartezeiten. Im Januar wurde die Anzahl der Durchfahrten nun wieder von 20 auf 24 Schiffe pro Tag erhöht. Normalerweise kann der Kanal jedoch täglich 34 bis 36 Schiffe schleusen. Wann dies wieder der Fall sein wird, bleibt offen.



PMM Community

Sie möchten uns eine Geschichte erzählen oder Erfahrungen aus der Branche mit uns teilen? Sie haben Feedback für uns? Fotos oder Stories? Wir möchten Sie einladen, den PMM-Marktbericht aktiv mitzugestalten, und wir freuen uns über jeden Beitrag, jede Anregung und jede Kritik. DANKE, dass Sie sich die Zeit zum Lesen genommen haben und ein Teil unserer PMM Community sind.



von Paul M. Müller

Obwohl wir die von uns beanspruchten Quellen als verlässlich einschätzen, übernehmen wir für die Vollständigkeit und Richtigkeit der hier wiedergegebenen Informationen keine Haftung.