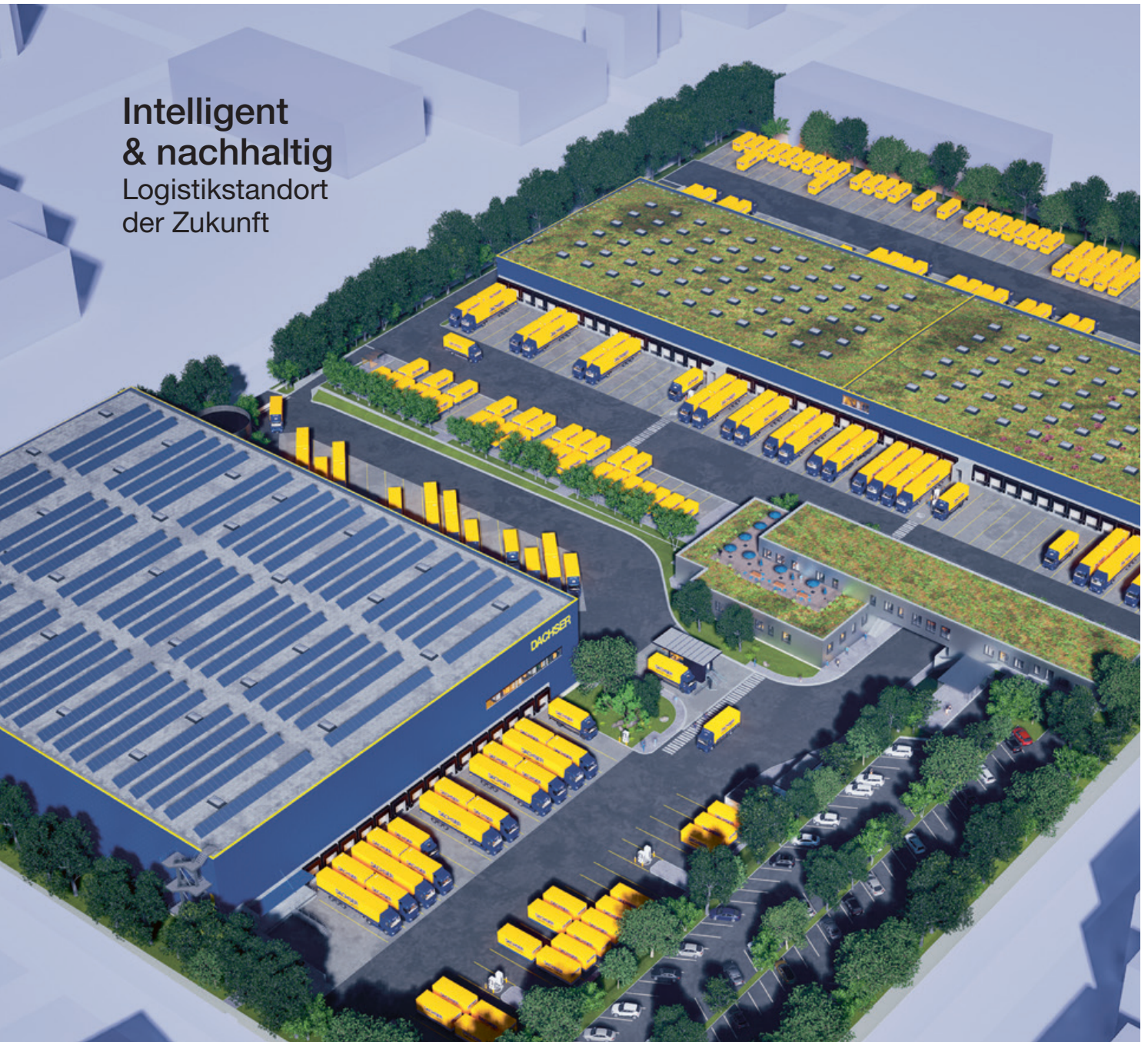


DACHSER magazin

Die Welt der intelligenten Logistik

Intelligent
& nachhaltig
Logistikstandort
der Zukunft



Heben und Tragen

Für den Transport von A nach B haben sich Menschen in der Logistik schon immer viel einfallen lassen. Ihre treuesten Helferinnen: die Physik und analytisches Vorgehen.

15–20 Tonnen

erfundenen Krane heben. Spuren von ihren Hebezeugen finden sich ab ca. 515 v. Chr. an Steinblöcken griechischer Tempel. Den Begriff Kran führen Sprachforscher auf die auffallende Ähnlichkeit seiner Ausleger-Silhouette mit einem „Kranich“ zurück.

konnten im späten 6. Jh. v. Chr. die ersten von den antiken Griechen



2,5 Tonnen

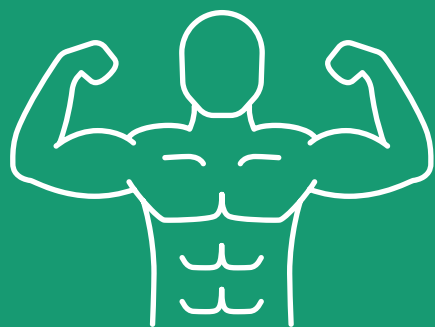
Er wurde in den 1930er-Jahren entwickelt und ist bis heute eines der meistgenutzten Geräte im Warenumschlag. Der Begriff Ameise geht auf die Firma Jungheinrich zurück, die in den 50er-Jahren einen Hubwagen unter diesem Namen auf den Markt brachte.

beträgt die maximale Tragfähigkeit eines klassischen, von Hand bewegten Hubwagens – im Lagerjargon „Ameise“.

24 Kilogramm

dennoch bis zu 210 Kilogramm. Mit 180 cm Länge bleibt das aktuell leichteste E-Lastenrad der Welt kompakt, Lenker und Pedale lassen sich einklappen. Wegen des geringen Gewichts kommt das E-Bike mit Werkzeugakkus und Nabenmotoren zum Antrieb aus. Diese sind deutlich leichter als Mittelmotoren und ermöglichen Reichweiten von bis zu 250 Kilometern.

bringt das E-Cargo-Bike Vello SUB aus Großbritannien auf die Waage – und transportiert

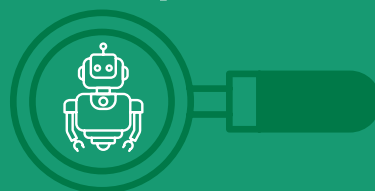


3.300 Kilogramm

hat der Österreicher Emanuel Pescari an einem Wochenende Ende 2025 bewegt. Ohne Unterstützung, mit eigener Hand und purer Muskelkraft. Bei der „Strongman WM“ mit über 400 Spitzenathleten in Texas mussten sechs Disziplinen bewältigt werden. So waren beim „Timber Frame Carry“ von den Athleten 330 Kilogramm in Form eines schweren Holzrahmens über eine Steigung zu schleppen. Das entspricht etwa dem Gewicht eines ausgewachsenen Grizzlybären. Pescari meisterte all dies mit Bravour und trägt damit heute den Titel „Stärkster Mann der Welt.“

200 µm x 300 µm x 50 µm

so klein sind neue autonome Mikroroboter, entwickelt von der University of Pennsylvania und der University of Michigan. An Bord transportieren die Winzlinge von der Größe eines Salzkorns Computer, Sensoren und Antrieb. Unter Verzicht auf bewegliche Teile manövrieren sie selbstständig durch Flüssigkeiten oder Zellkulturen. Das gelingt durch das Erzeugen von elektrischen Feldern, die geladene Teilchen im Wasser bewegen und die Roboter durch die entstehenden Strömungen fortbewegen.



Message from the CEO



Liebe Leserin, lieber Leser,

„Ideale sind wie Sterne. Man kann sie nicht erreichen, aber man kann sich an ihnen orientieren.“ Die Einschätzung des Philologen und US-Innenministers Carl Schurz (1829–1906) beschreibt gut, was uns in unsicheren Zeiten die Richtung weisen kann.

Einen klaren Orientierungspunkt in einer sich ständig und rasant verändernden Welt zu haben, ist wichtiger denn je. Für uns bei Dachser sind das unsere Werte und eine langfristige strategische Ausrichtung, an der wir konsequent festhalten. Das Ziel bleibt unverändert, der integrierteste Logistikdienstleister weltweit zu werden. Dafür investieren wir in unser Netzwerk und die Mitarbeitenden, in Digitalisierung, in Nachhaltigkeit und verbessern laufend unsere Prozesse.

Davon erzählt dieses DACHSER magazin. So werfen wir einen Blick hinter die Kulissen der neuen Niederlassung in Unna, die als Blaupause für zukunftsgerichtete, nachhaltige Logistikstandorte im europäischen Netzwerk dienen kann. In Hamburg stellen wir ein Projekt vor, in dem E-Mobilität über Jahre hinweg im Praxisbetrieb getestet wurden. Gerade in bewegten Zeiten zeigt sich der Wert starker Partnerschaften und Kundenbeziehungen. Wie im asiatisch-pazifischen Raum, wo wir Ihnen unsere Präsenz in Australien und Neuseeland vorstellen.

All dies tun wir mit einem klaren Ziel vor Augen, einer starken Mannschaft und vertrauensvollen Kundenbeziehungen. Dies sind und bleiben unsere Fixsterne.

Herzlichst Ihr

Burkhard Eling, CEO bei Dachser



Weitere CEO-Perspektiven
auf meinem LinkedIn-Profil



Kompetenz

- 16 **Supply Chain Optimization:**
Lieferketten neu gedacht
- 20 **Aus dem Zukunftslabor:**
Softwareprogrammierung
mit Vibe Coding
- 22 **E-Mobilität:**
Forschung und Praxistest in Hamburg
- 26 **Chemie-Studie:**
Logistik als Verkaufsargument

Netzwerk

- 30 **Netzkompetenz:**
News aus der Dachser-Welt
- 32 **Air & Sea Logistics:**
Gute Aussichten für Ozeanien

Good News

- 35 **Corporate Citizen+**
Das Leben verbessern

Titelstory

- 06 **Unna:** Ein Modell für
Logistikstandorte der Zukunft

Forum

- 12 **Menschen & Märkte:**
Aufmerken – von der Idee zum Tun
- 14 **Panorama:**
Komplexität managen:
Weniger ist mehr





Entdecken Sie das DACHSER magazin digital

Das DACHSER magazin gibt es auch digital – mit zusätzlichen Inhalten, aktuellen Geschichten und vielen neuen Perspektiven aus der Welt der Logistik. Während die Printausgabe zweimal im Jahr ausgewählte Reportagen und Hintergründe bündelt, erweitert das DACHSER magazin digital das Angebot laufend um aktuelle Beiträge.

Jede Woche gibt es online neue Stories aus dem globalen Netzwerk von Dachser. Sie erzählen von Menschen, die Logistik gestalten, von Digitalisierung und Innovation, von Nachhaltigkeit in der Praxis und von den Verbindungen, die die Einzigartigkeit unseres internationalen Netzwerks ausmachen.

So ergänzen sich Print und Digital in gewohnt hoher journalistischer und fachlicher Qualität: Das Magazin liefert vertiefende Einblicke, die Online-Plattform bringt zusätzliche Themen, aktuelle Entwicklungen und neue Geschichten – jederzeit abrufbar.

Jetzt entdecken unter: magazin.dachser.de



Impressum

Herausgeber: DACHSER SE, Thomas-Dachser-Straße 2, 87439 Kempten, Internet: dachser.com **Gesamtverantwortlich:** Christian Weber **Redaktionsleitung:** Christian Auchter, Tel.: +49 831 5916 1426, Fax: +49 831 5916 81426, E-Mail: christian.auchter@dachser.com **Redaktion:** Hendrik Durst, Melanie Guggenberger, Christian Weber **Vertrieb und Adressmanagement:** Kathrin Weixler, Tel.: +49 831 5916 - 1428, E-Mail: kathrin.weixler@dachser.com **Gesamtrealisierung:** Schick Kommunikation, Kerschensteinerstraße 25, 82166 Gräfelfing, E-Mail: info@schick-kommunikation.de **Projektleitung:** Marcus Schick **Layout:** Ralph Zimmermann **Bildnachweis:** alle Fotos Dachser außer CRE (S. 1, 6, 7), GettyImages (S. 2, 4, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 21, 22, 31, 32, 33, 34), IGP (S. 18, 19), Terre des Hommes (S. 35) **Druck:** Holzer Druck und Medien Druckerei und Zeitungsverlag GmbH, Fridolin-Holzer-Str. 22-24, 88171 Weiler im Allgäu **Auflage:** 16.000/66. Jahrgang **Erscheinungsweise:** 2 mal im Jahr **Sprachen:** Deutsch, Englisch **Übersetzung:** Klein Wolf Peters GmbH, München. Dieses Produkt besteht aus FSC®-zertifizierten und anderen kontrollierten Materialien.

DACHSER eLetter

Die Welt der Logistik –
direkt in Ihrem Posteingang.
Ganz einfach anmelden
unter: dachser.de/eletter





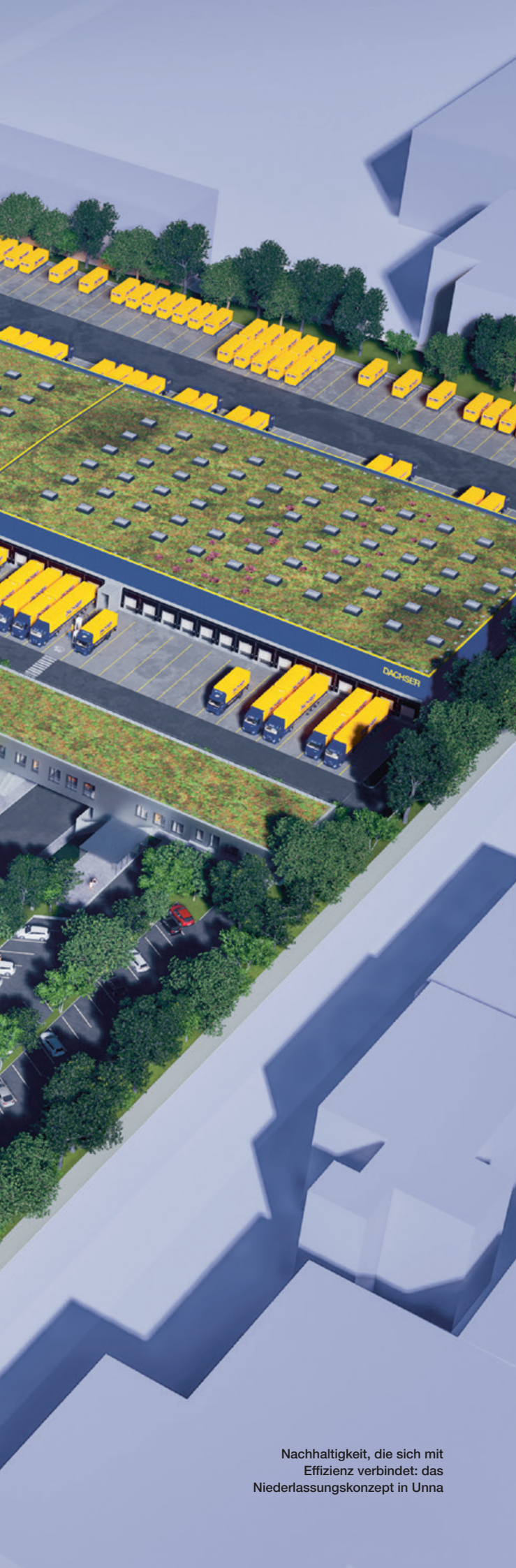
Ein Modell für Logistikstandorte der Zukunft

In Unna hat im Februar ein neues, wegweisendes Logistikzentrum seinen Betrieb aufgenommen. Der neue Standort setzt auf Zukunftsfähigkeit – mit klarem Fokus auf Automatisierung, E-Mobilität, Energieeffizienz und die Menschen, die Logistik mit Leben füllen.

Dem Sauerländer wird gerne nachgesagt, er sei stur. Dabei will er tatsächlich einfach nur in Ruhe gelassen werden, andere in Ruhe lassen und schon gar nicht zu irgendetwas überreden. Eine solche Wesensart des Sauerländers will der heimische Literaturhistoriker Ulrich Raulff herausgefunden haben: Das sei „konservative Liberalität“ mit einem offenen Blick auf die Möglichkeiten der Zukunft. Jürgen Sobkowiak ist gebürtiger und bekennender Sauerländer. Und Logistiker mit Leib und Seele. Seit mehr als 27 Jahren ist er im Verband Verkehrswirtschaft und Logistik Nordrhein-Westfalen e.V. aktiv und seit über acht Jahren im Vorstand. Seit 2011 leitet er als General Manager das Dachser-Logistikzentrum Dortmund.

Der Dachser-Standort in Dortmund zählt seit langem mit seiner strategisch günstigen Lage im Herzen des breit aufgestellten Wirtschaftsraums Rhein-Ruhr zu den bedeutenden Knotenpunkten im europäischen Dachser-Netzwerk. Schon 1952 ging in Dortmund eine Außenstelle der Niederlassung Neuss an den Start, aus der 1974/75 die Niederlassung in Dortmund wurde. 25 Jahre später, im Jahr 2000, erfolgte der Umzug in die Huckarder Straße, den heutigen Standort. „Weil dort die Kapazität für das kontinuierlich gestiegene Sendungswachstum an ihre Grenzen stieß, erfolgte die Entscheidung für die „Zellteilung“. Im nahegelegenen Unna sollte eine neue, moderne Niederlassung ins Dachser-Netzwerk integriert werden“, bringt Sobkowiak die Geschichte auf den Punkt. Das freute ihn auch persönlich, war doch Unna für den Sauerländer während seiner expeditionellen Ausbildung und seiner ersten Berufsjahre zur „Wahlheimat“ geworden. →

Nachhaltigkeit, die sich mit Effizienz verbindet: das Niederlassungskonzept in Unna





Die angelegte Dachbegrünung wird dann die Biodiversität und das Mikroklima in der Halle fördern

Entscheidungen für das Netzwerk

Dachser hatte bei der Konzipierung und dem Bau der neuen Niederlassung in Unna die Zukunftsfähigkeit nicht nur des Standorts, sondern auch des Netzwerks im Blick. „Unser Fokus liegt darauf, das Stückgutnetz weiter zu verdichten und Kapazitäten zukunftssicher auszubauen“, erklärt Alexander Tonn, COO Road Logistics von Dachser. „Automatisierung, E-Mobilität und Energieeffizienz sind drei tragende Säulen für die Dachser-Niederlassung der Zukunft. Diese bündelt zentrale Technologien, ist nachhaltig und stärkt unser Netzwerk operativ und strategisch.“

In Unna, rund 25 Kilometer östlich von Dortmund, wurde dieser für das europäische Dachser-Netzwerk richtungsweisende Ansatz unter Federführung des Bereichs Corporate Real Estate des Dachser Head Office umgesetzt. „Nicht als Showcase“, wie Alexander Tonn betont. „Hier setzen wir konzentriert um, was heute operativ-praktisch möglich ist, Sinn macht und sich dann auch rechnet“: ein 9.400 Quadratmeter großes Umschlagterminal mit 94 Toren, ein Multi User Warehouse mit 10.800 Quadratmetern Fläche und 22.000 Palettenstellplätzen sowie ein 3.500 Quadratmeter großes Bürogebäude. Errichtet im Brownfield-Ansatz, bei dem eine Fläche im Industriepark genutzt wurde, die

bereits zuvor bebaut war. Dabei wurde das Rückbaumaterial zu etwa 96 Prozent der direkten Wiederverwendung zugeführt und der größte Teil davon qualitätsüberwacht direkt auf dem Bau- und dem Gelände wieder eingebaut.

Mit einem Investitionsvolumen von 44 Millionen Euro zählt der neue, im Februar dieses Jahres endgültig in Betrieb gegangene Standort zu den größten Einzelinvestitionen in das Landverkehrsnetz von Dachser. Beim Bau und der Netzwerkintegration nahm Jürgen Sobkowiak als sehr erfahrener Niederlassungsleiter eine Schlüsselrolle ein. Und das nicht nur wegen seiner expeditionellen Expertise, sondern auch wegen seiner Offenheit für E-Mobilität und Zukunftstechnologien, die er als „Unternehmer im Unternehmen“ mit einem klaren Blick auf die Wirtschaftlichkeit und die Herausforderungen der Logistik zu verbinden versteht.

Ein „Heimspiel“ als Standortvorteil

Wenn Sobkowiak von der neuen Niederlassung spricht, schwingt bei ihm immer eine tiefsitzende Begeisterung für die Logistik und die Überzeugung von deren Zukunftsfähigkeit mit. Für das Überspringen dieses Funkens auf sein Team, das weiß



Unsere Maßnahmen im Bereich Klimaschutz und unsere strategische Herangehensweise sind und bleiben relevante Verkaufsargumente im Markt.

Burkhard Eling, Dachser CEO





Automatisierung, E-Mobilität und Energieeffizienz sind drei tragende Säulen für die Dachser-Niederlassung der Zukunft.

Alexander Tonn, COO Road Logistics bei Dachser

”

Sobkowiak, kämen ihm sein „Heimvorteil“ in Dortmund und Unna entgegen. Es habe sich am Logistikstandort Unna und Umgebung bei Fachkräften wie bei Kunden längst rumgesprochen: „Wir können mit den Leuten bei Dachser.“

Aber das ist nicht alles. Beim Neubau stellte sich vielmehr auch die Frage: Was macht die Dachser-Niederlassung der Zukunft aus? Auch wenn dies im öffentlichen Diskurs zuletzt etwas in den Hintergrund gerückt ist: Nachhaltigkeit spielt als Entscheidungskriterium bei Dachser weiterhin eine wichtige Rolle – trotz des gestiegenen Kostendrucks. „Große Unternehmen unter unseren Kunden haben aufgrund eigener Nachhaltigkeitsziele eine klare Erwartungshaltung und verlangen von ihrem Logistikdienstleister ein klares Bekenntnis zu nachhaltigem und verantwortlichem Handeln. Das ist eine Voraussetzung, um bei Ausschreibungen überhaupt berücksichtigt zu werden“, weiß Dachser CEO Burkhard Eling. Die Klimaschutzstrategie des Unternehmens orientiere sich dementsprechend entlang der Handlungsfelder Prozess- und Energieeffizienz, Forschung und Entwicklung sowie Corporate Citizen+, dem Engagement über das Kerngeschäft hinaus. „Bei allem was wir tun, ist wichtig, stets die individuellen Anforderungen des Kunden zu verstehen, beim Klimaschutz genauso wie bei der Servicequalität, um dann die passende Lösung anzubieten,“ ergänzt Eling.

Fokus auf Effizienz in den operativen Kernprozessen

Auf dieser Grundlage betreibe Dachser sein integriertes Netz von Standorten in ganz Europa mit einheitlichen Qualitätsstandards, flächendeckenden Beschaffungs- und Distributionsnetzwerken sowie standardisiertem Equipment. „Dieses Konzept der ‚Industrialisierung der Abwicklung‘ ermöglicht es uns, die Auslastung und Produktivität in allen Ländern systematisch zu erhöhen. Denn die größten Hebel zur Steigerung der Produktivität liegen in den operativen Kernprozessen, die etwa 85 Prozent der Kosten im Stückgutgeschäft ausmachen“, erklärt Alexander Tonn.

Daraus ergebe sich zugleich ein eigener hoher Anspruch an die bauliche und prozessuale Infrastruktur einer Niederlassung. Im Bereich Corporate Real Estate im Kemptener Head Office nehmen die Dachser-Expertinnen und -Experten dazu neueste Erkenntnisse aus Forschung und Entwicklung auf und verbinden diese mit jahrzehntelanger Erfahrung im Niederlassungsdesign.

Die baulichen Anforderungen, zum Beispiel in Bezug auf E-Mobilität, ergeben sich aus der übergeordneten Dachser-Strategie und operativen Prozessen. So setzt das Unternehmen im Zuge seiner Anstrengungen zum Klimaschutz aktuell in seinem europäischen Netzwerk rund 190 batterieelektrische

Lkw ein. „Die Mehrheit der E-Lkw ist im Nahverkehr unterwegs, allen voran in unseren DACHSER Emission-Free Delivery-Gebieten in 25 europäischen Metropolen“, erklärt Alexander Tonn. Mittlerweile steige auch die Anzahl der E-Lkw im Fernverkehr schnell an. Schwerpunktmäßig wurden diese zuletzt umfangreich an den drei E-Mobility-Sites von Dachser in Freiburg, Hamburg und Malsch bei Karlsruhe getestet (siehe auch Seite 22).

„Die Niederlassung in Unna ist für uns ein Leuchtturmprojekt“, ergänzt CEO Burkhard Eling. „Wir nutzen modernste Technologien und KI-basierte Systeme, während wir zugleich die Infrastruktur für Elektromobilität weiter ausbauen. Damit setzen wir Standards für Zukunftsfähigkeit und Nachhaltigkeit.“

Bauen nach Maß

Auf dem Weg dorthin waren beim Bau allerdings auch einige Hürden zu nehmen. Auf dem Gelände eines ehemaligen Automobilzulieferungslagers sorgten die Topographie mit einem 6,5-Meter-Höhenversatz sowie Lärmschutzvorgaben dafür, dass die Planungsphase besonders herausfordernd war und individuelle Lösungen entwickelt werden mussten. So führt beispielsweise die Zufahrt zum Transit Terminal unter dem Bürogebäude durch. „Und dann waren da noch die vor allem nach der COVID-19-Pandemie sprunghaft in die Höhe geschossenen Baupreise. Da wird jede auch noch so kleine bauliche Entscheidung doppelt kritisch in den Blick genommen“, berichtet Sobkowiak. „Aber wir haben mit unseren Baupartnern gut gewirtschaftet und immer lösungsorientiert zusammengearbeitet, auch wenn das am Ende etwas länger gedauert hat als ursprünglich geplant.“

Viele technische und bauliche Innovationen, wie Heiz-, Kühl- und Regeltechnik, bleiben im Verborgenen, andere hingegen sind deutlich sichtbar. Zum Beispiel die Dachbegrünung auf der Umschlaghalle und dem Bürogebäude mit ihren „natürlichen“ Kühlungs- und Klimatisierungseffekten nach innen und dem ebenso „natürlichen“ Mehrwert für die Biodiversität nach draußen. Oder die erstmals bei Dachser verbauten Unterkonstruktions-Dachbinder aus Holz.

Auf dem Multi User Warehouse sind Fotovoltaik-Module mit 1.000 kWp Leistung verbaut, die zur 100-Prozent-Grünstromversorgung im Dachser-Netzwerk beitragen. Berücksichtigt wurden zudem Lademöglichkeiten für Pkw und Lkw. Neben zwölf Ladestationen für Pkw mit der Option zur Erweiterung auf 50 weitere Ladepunkte werden derzeit mehrere Ladepunkte für E-Lkw fertiggestellt: Fünf sind für schnelles Laden mit bis zu 400 kW vorgesehen, „Demnächst werden wir in Unna die erste Megawatt-Ladestation bei Dachser in Betrieb nehmen“, →

“



E-Mobilität ist fester Bestandteil des Niederlassungskonzepts



Das Multiuser-Warehouse ist auch ein Sonnenkraftwerk



Unsere Mitarbeitenden sind und bleiben unser größter Schatz.

Jürgen Sobkowiak, General Maanger, Dachser Dortmund

”

sagt Jürgen Sobkowiak. Möglich werde dies, weil die Stadtwerke Unna das Niederlassungsgelände mit einer Anschlussleistung von 3,9 Megawatt versorgt.

Luft-Luft-Wärmepumpen sorgen innen für eine nahezu emissionsfreie Beheizung und Kühlung der Büro-, Warehouse- und Umschlagflächen. Statt von Heizkörpern an den Wänden und von Fußbodenheizungen kommt die Wärme von oben, von beheizbaren Facettendecken. Diese können dank großflächiger Verlegung bereits mit einer sehr geringen Vorlauftemperatur effizient wärmen.

Mit dem digitalen Zwilling zu mehr Effizienz im Umschlag

„Auch mit Blick auf Digitalisierung ist unser neues Logistikzentrum innovativ und zukunftsfähig aufgestellt“, sagt Jürgen Sobkowiak und zeigt auf die mit optischen Scaneinheiten bestückte Hallendecke. Die aufwändige technische Ausstattung ist essenzieller Bestandteil des digitalen Zwillings @ILO im Umschlagterminal. Die in Deutschland und vor kurzem auch gesamteuropäisch preisgekrönte Technologie ermöglicht es, Packstücke im Terminal beim Eintritt, Aufenthalt und Verlassen vollautomatisch zu identifizieren, lokalisieren, vermessen und im Transportmanagementsystem zu erfassen. „Eine Innovation, mit der Dachser Geschichte schreibt“, sagt Jürgen Sobkowiak. „Wir zählen zu den ersten Niederlassungen im Dachser-Netzwerk, die beim Ausrollen dieser richtungsweisenden Technologie zum Zuge kamen. Dies beschleunigt die Prozesse und sorgt für mehr Transparenz im Stückgut-Terminal.“

Gegenüber vom Umschlaglager werden in Zukunft im Warehouse autonome Transportfahrzeuge (AMR) zum Einsatz kommen. Diese Roboter navigieren durch die Gassen und übernehmen wiederkehrende Aufgaben wie das ebenerdige Ein- und Auslagern von Paletten und entlasten so die Mitarbeitenden. Diese haben dann mehr Zeit und Freiraum für verschiedene anfallende zusätzliche Dienstleistungen wie zum Beispiel das Packen von Sortimentkartons oder Aktionspackungen, Etikettierung, Spezialverpackungen, Montagen oder den Displaybau.



Für das Dachtragwerk kamen Holzleimbinder zum Einsatz

Logistik von Menschen für Menschen

Für Jürgen Sobkowiak sind die Qualität und die Sicherheit von Tätigkeiten im Logistikarbeitsalltag entscheidend für den Erfolg einer Niederlassung und der damit verbundenen Netzwerkeffekte. „Unsere Mitarbeitenden sind und bleiben unser größter Schatz“, sagt der Niederlassungsleiter. Das spiegelt sich auch in Unna ganz klar wider. „Es ist einfach schön zu sehen, wie hier ein besonderes, hochfunktionales Logistikzentrum entstanden ist, das wie Mitarbeitende wie Kunden einlädt, zusammen Großes zu bewegen.“ Aber ehe er noch euphorisch wird, winkt der Sauerländer auch schon ab. Er will und muss niemanden in Richtung Innovationsbegeisterung bekehren. „Das Logistikzentrum Unna spricht für sich“, sagt er. Die operative Leitung der Niederlassung hat er im Februar an Steffen Strüver übergeben, ein erfahrener und vielfach bewährter Logistiker aus den eigenen Dortmunder Dachser-Reihen, bodenständig und zupackend ganz nach westfälischer Wesensart. Aber das ist jetzt eine neue Geschichte, die an einem anderen Tag erzählt werden soll.

M. Schick

Hochfunktionale Logistikanlagen sind die Spezialität des Bereichs Corporate Real Estate im Dachser Head Office. Am Leuchtturmprojekt in Unna arbeiteten über mehrere Jahre 20 Mitarbeitende an Planung und Umsetzung. Das alles in enger Kooperation mit weiteren Fachabteilungen und den Kolleginnen und Kollegen vor Ort, um den umfassenden Ansprüchen an Effizienz, Nachhaltigkeit und Zukunftsfähigkeit gerecht zu werden.

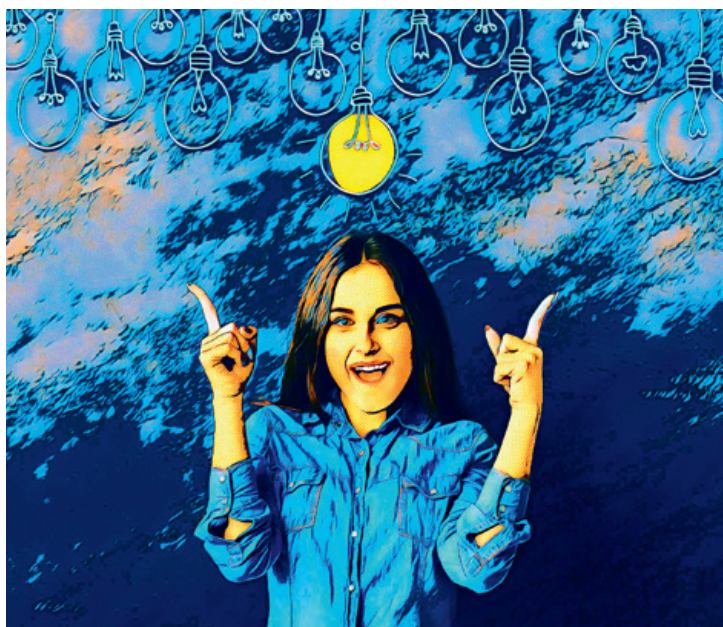
Menschen & Märkte

Mythos Multitasking

Jetzt noch schnell ins Meeting. Nebenbei E-Mails. Zwischendurch ein Chatfenster. Und da ist noch der Termin morgen, für den die Kollegen auf die Einladung warten. Und heute Abend nur nicht den Anruf zum Geburtstag der Schwiegermutter vergessen. Klarer Fall: Hier ist Multitasking gefragt. Der Begriff stammt aus der Informatik und beschreibt, dass ein Betriebssystem mehrere Prozesse in sehr kurzen Abständen abwechselnd aktiviert und damit scheinbar gleichzeitig bewerkstelligt. Tatsächlich ist für den Menschen das gleichzeitige Denken einzelner Gedanken ein Mythos. Die Neurowissenschaft spricht eher von Task-Switching – also einem permanenten Aufmerksamkeitswechsel, bei dem die Gedanken rasch zwischen den verschiedenen Tätigkeiten hin und her springen. Untersuchungen der University of Michigan mit Studierenden haben gezeigt: Wer sich nicht mindestens zehn Minuten am Stück auf eine Sache konzentriert und sich ihr ohne Unterbrechung widmet, braucht für alles bedeutend länger. Die Leistungsfähigkeit des menschlichen Gehirns sinke um bis zu 40 Prozent, wenn es ständig zwischen mehreren Tätigkeiten hin- und herwechseln muss. Ideen und Merkfähigkeit, so die Erkenntnis der Wissenschaft, brauchen kognitive Tiefe – und die entsteht nicht im Dauer-Ping-Pong. Da gilt die alte Regel: Eins nach dem anderen, in der Ruhe liegt die Kraft.



Da war doch was



Auf einmal ist es da: das helle Licht der Erkenntnis. Wie angeknipst. Allerdings kommt die beste Idee selten am Schreibtisch. Sie kommt im Auto, beim Laufen, unter der Dusche. Dummerweise ist kurz darauf das Licht schon wieder ausgeknipst. Es bleibt nur noch ein Gefühl übrig: „Da war doch was.“

Dass Ideen so flüchtig sind, ist kein persönliches Versagen, sondern ein kognitives Grundprinzip.

„Sobald ein ähnlicher Sinneseindruck einem bereits bekannten folgt, wird der alte gelöscht. Vergessen ist also keine Lücke in der Wahrnehmung, sondern der aktive Versuch des Gehirns, veraltete oder irrelevante Dinge nicht mehr zugänglich zu machen, um handlungsfähig zu bleiben“, erklärt Karl-Heinz Bäuml, Professor am Lehrstuhl für Entwicklungs- und Kognitionspsychologie der Universität Regensburg.

Die gute Nachricht: „Der allermeiste Teil von dem, was wir meinen, vergessen zu haben, verschwindet nicht von der Festplatte“, so Bäuml. Es fehlen zumeist einfach in dem Moment, indem wir angestrengt versuchten, etwas zu erinnern, die richtigen Schlüsselreize. Da könnte bewusstes Abstandnehmen vom allzu konzentrierten Erinnern helfen – im Auto, beim Laufen oder unter der Dusche.

Die Hand denkt mit

Das papierlose Büro ist zweifellos eine gute Errungenschaft. Es schafft Ordnung am Arbeitsplatz, spart Energie und natürliche Ressourcen. Trotzdem sollte man den analogen Zettel nicht voreilig abschaffen. Das knittrige Post-it am Bildschirmrand mag banal wirken. Doch oft rettet genau es den entscheidenden Gedanken – während die perfekt strukturierte digitale Notiz-App nie wieder geöffnet wird. Der Grund liegt buchstäblich auf der Hand. Forschungen zeigen, dass Schreiben per Hand kognitive Prozesse stärker aktiviert als Tippen. Studierende, die im Experiment handschriftlich mitschrieben, verarbeiteten Inhalte tiefer und erinnerten sich besser. Der Grund liegt in der notwendigen Selektion und motorischen Einbindung. Oder anders ausgedrückt: Die Hand denkt mit. Es liegt daher nahe, dass Wissensarbeit beides gut gebrauchen kann: digitale Struktur und analoge Verankerung.



Der produktive Powernap

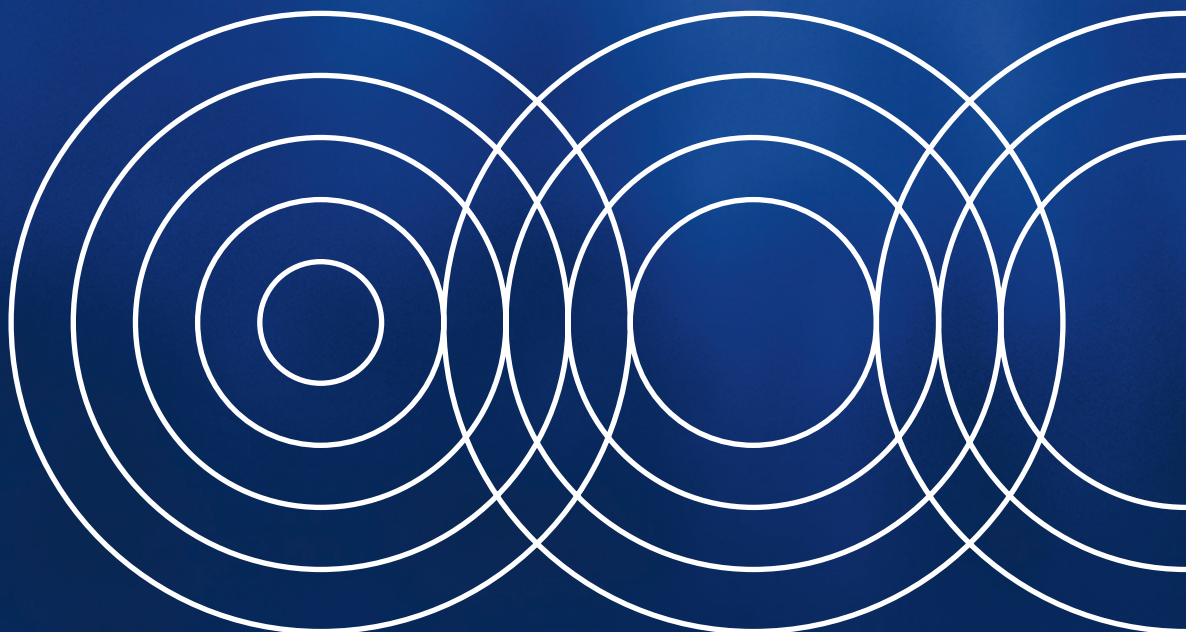


Ein kurzes Nickerchen – und das Gedächtnis gewinnt. In einer Studie, die im Fachmagazin „NeuroImage“ vorgestellt wurde, merkten sich Probanden bestimmte Kartenmuster. Nach 40 Minuten Pause schnitten jene mit Nickerchen deutlich besser ab: Sie erinnerten rund 85 Prozent, die Wachgebliebenen nur etwa 60. Der Grund: Im Schlaf bleibt das Gehirn aktiv. Es überträgt Informationen ins Langzeitgedächtnis, sortiert und festigt Eindrücke. Schlaf ist also keine Pause vom Denken, sondern dessen Verlängerung. Manchmal ist die wirkungsvollste Form der Konzentration: kurz die Augen zu schließen.

Weniger ist mehr

Unsere Gegenwart ist hochkomplex – technisch, wirtschaftlich, gesellschaftlich. Komplexität zu verstehen, ist keine Frage von immer mehr zusätzlichen Details, sondern vielmehr von kluger Reduktion. Die Fähigkeit, das Wesentliche zu erkennen und sichtbar zu machen, wird zur Schlüsselkompetenz einer vernetzten Welt.

120 Seiten, eng bedruckt, voller Fachbegriffe und Schachtelsätze: Betriebsanleitungen haben es in sich. Man blättert und sucht – und ist am Ende oft genauso schlau wie vorher. Aber es geht auch anders. Ganz anders. Heute halten wir Geräte wie Smartphones in der Hand, die Milliarden Rechenoperationen pro Sekunde verarbeiten. Kein Handbuch. Kein erklärendes Vorwort. Ein Fingertipp oder Wischer genügt. Der Bildschirm erklärt sich selbst: „Willkommen“ – und los geht’s. Der Blick ins Smartphone zeigt: Die Welt ist komplexer geworden. Ihr Zugang nicht. Denn wie die Technik mit großen Schritten voranschreitet, macht es auch ihr Design, vor dem heute zumeist das Kürzel UX steht. Die „User experience“ oder auf Deutsch das Nutzungserlebnis) definiert dabei die Einfachheit moderner Benutzeroberflächen von hochkomplexen IT-Architekturen, Algorithmen und Datenstrukturen. Im Vordergrund steht Orientierung. Und damit ein Gestaltungsprinzip, das älter ist als jedes Smartphone: Komplexität muss reduziert werden, damit sie handhabbar wird. Dann kann man auch ein Auto einfach „nur“ fahren, ohne es selbst konstruieren zu können. Aber wie wird unsere Welt im Alltag handhabbar? Antworten finden sich in der Kognitionswissenschaft. Studien zeigen: Unser Arbeitsgedächtnis ist begrenzt – zu viele Informationen überfordern es. Der Psychologe John Sweller beschreibt mit seiner



„Cognitive Load Theory“, wie rasch Überlastung entsteht, wenn Inhalte nicht strukturiert werden. Sein Kollege Daniel Kahneman hat in seiner viel beachteten Abhandlung „Schnelles Denken, langsames Denken“ aufgezeigt, dass Menschen Entscheidungen bevorzugt unter Bedingungen kognitiver Leichtigkeit treffen. Dazu gehören auch klar dargestellte Sachverhalte. Verständlichkeit ist so kein Luxus oder „Nice to have“, sie ist vielmehr elementare Voraussetzung für Handlungsfähigkeit.

Reduktion als Fortschritt

Die Idee, durch Vereinfachung zu gewinnen, ist keine ganz neue „Erfindung“. Bereits 1896 formulierte der amerikanische Architekt Louis Sullivan den Satz „Form follows function“. Danach sollte die äußere Gestalt eines Gebäudes oder Produkts zwingend aus dessen Verwendungszweck und Funktion abgeleitet werden. Das Bauhaus machte daraus ein Gestaltungsprinzip. An die Stelle von Erkern, Türmchen, Säulen und Verzierungen rückten die Bauhaus-Architekten klare Formen, viel Licht, Glas und Weiß. Der Industriedesigner Dieter Rams brachte ein solches Denken auf die bis heute zitierte Formel: „Weniger, aber besser.“

Allerdings ist die Kunst des Weglassens auch nicht der Weisheit letzter Schluss. Albert Einstein wird der Satz zugeschrieben: „Alles sollte so einfach wie möglich sein - aber nicht einfacher.“ Mit anderen Worten: Fortschritt entsteht dort, wo Komplexität nicht verleugnet, sondern strukturiert wird.

Die sich daraus ergebenden Anwendungsfelder sind weit: Eine Landkarte reduziert Landschaft. Eine Formel reduziert Naturgesetze. Eine Metapher reduziert Erfahrung. Modelle, Formeln, Bilder und sprachliche Verdichtungen sind so keine trivialen Vereinfachungen, sie sind vielmehr Schlüsselwerkzeuge für eine tieferes Verständnis und Erkenntnisgewinn.

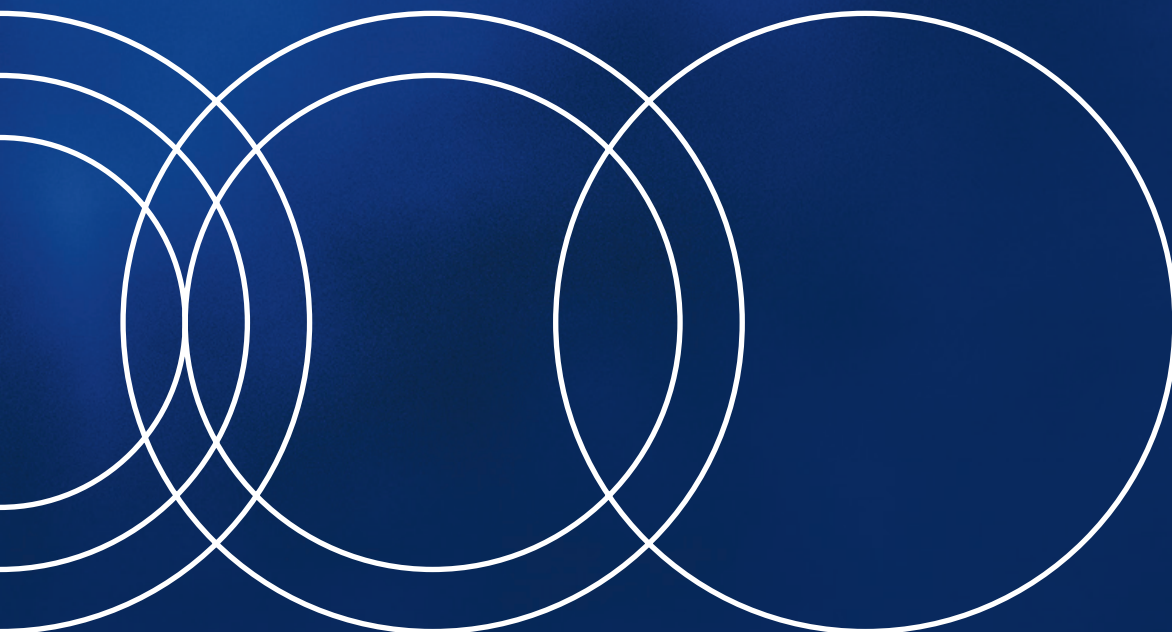
In Wirtschaft und Logistik entscheidet die Fähigkeit zur Verdichtung zunehmend über Wettbewerbsfähigkeit. Daran knüpft auch das Prinzip des „digitalen Zwillinges“ an. Er ermöglicht digitale Abbilder physischer Prozesse, um beispielsweise Warenströme, Lagerkapazitäten und -abläufe virtuell sichtbar zu machen. Der digitale Zwilling bildet reale Komplexität dabei nicht einfach eins zu eins ab – er strukturiert sie. Millionen Daten werden so verdichtet, dass Muster, Engpässe und Wechselwirkungen erkennbar werden.

Das Ergebnis ist nicht weniger Realität, sondern mehr Transparenz. Entscheidungen lassen sich fundierter treffen, Risiken früher erkennen, Prozesse effizienter steuern. Der digitale Zwilling steht exemplarisch für eine neue Form intelligenter Vereinfachung: Er reduziert, ohne zu verfälschen.

Wenn Bilder die Welt erklären

Doch Reduktion birgt auch Risiken, insbesondere wenn Vereinfachung in Simplifizierung umschlägt und Differenzierung und Kontext verloren gehen. Der Grat zwischen Klarheit und Verkürzung ist schmal. Gerade dann, wenn Menschen heute zu sehr auf Algorithmen und Künstliche Intelligenz vertrauen. Zwar kann KI beliebige Datenmengen analysieren, Muster erkennen und Visualisierungen erzeugen. Sie kann Komplexität bündeln, sie kann aber auch neue Intransparenz schaffen. Und damit eine neue Dimension der Ahnungslosigkeit. Um aber die immer komplexere Welt zu verstehen und mit ihr zu wachsen, bleibt trotz immer ausgefeilterer digitaler Assistenz am Ende nur eins: genau hinschauen, nachfragen und verstehen wollen. Die gute Nachricht aus der Evolution und Kulturgeschichte: Das hat der Mensch noch immer geschafft, auch ohne Betriebsanleitung.

M. Schick



Lieferkette für Pulverlacke **neu gedacht**



Volatile Märkte, hohe Produktvielfalt, steigende Kundenanforderungen: Mit der Unterstützung von Dachser stellt die Schweizer IGP Pulvertechnik AG ihre Supply Chain strategisch auf den Prüfstand. Aus Analyse, Vertrauen und Partnerschaft entsteht ein flexibles Logistikmodell für die Zukunft.

Das Schweizer Gipfelpanorama ist überwältigend, die karminrote Farbwolke an der Bergflanke ein Hingucker – hinter Stefanie Strub ist ein Motiv aus einer Marketing-Kampagne der IGP Pulvertechnik AG zu sehen, als sie sich im Video-Call einwählt. „Das ist so imposant, wie unser Unternehmen“, sagt sie, um gleich auf den Punkt zu kommen: „Unser Pulverlacksortiment umfasst über 17.500 verschiedene Artikel, darunter allein 1.600 Weißtöne.“ Für Stefanie Strub verbindet sich mit diesen Zahlen eine große Herausforderung. Denn sie ist Head of EU Logistic beim Pulverlackhersteller IGP mit Stammsitz in Wil im Schweizer Kanton St. Gallen. Wenn eine riesige Variantenvielfalt zusammentrifft mit hohen Serviceanforderungen und steigenden Kundenerwartungen an Warenverfügbarkeit und Liefertreue, ist Supply Chain Management auf höchstem Level gefordert – erst recht in einem Marktumfeld, das sich aktuell immer schneller und oft überraschend verändert.

Stabile Supply Chain ohne Wenn und Aber

Im Jahr 2024 hat IGP rund 15.000 Tonnen Pulverlack produziert. Die Pulverlacke von IGP finden sich wieder auf Fassaden, Möbeln, Industrieanlagen oder im Fahrzeugbau. Kein Produkt gleicht dem anderen, kaum ein Auftrag folgt dem vorherigen Schema. Und doch müssen Lieferketten immer gleich funktionieren: zuverlässig, effizient und in kürzester Zeit. „Unser Anspruch ist es, für unsere Kunden da zu sein – egal ob sie Gebinde von 20 oder 200 Kilogramm bestellen. Innerhalb von 24 bis maximal 48 Stunden muss die Ware EU-weit ausgeliefert sein. Ohne Wenn und Aber“, sagt Stefanie Strub. „Der Wettbewerb schläft nicht. Es geht für uns daher immer um Qualität, Zeit und Verlässlichkeit – bei jedem einzelnen Auftrag und jeder einzelnen Sendung.“

Logistiklösung auf dem Prüfstand

Wie bringt man diese Anforderungen mit stabilen, zukunftsfähigen Prozessen zusammen, ohne an Flexibilität und Kosteneffizienz zu verlieren? 2021 stellte IGP seine europäische Logistiklösung auf den Prüfstand. Gemeinsam mit dem Fraunhofer Institut erfolgte im ersten Schritt eine Netzwerkanalyse mit Fokus auf Kosteneinsparungen und Verbesserung interner Prozesse. Das Ziel: mehr Transparenz, eine einheitliche ERP-Datenplattform für alle IGP-Gesellschaften und die Vereinheitlichung von Prozessen. Der direkte Weg in die operative Optimierung? Nicht ganz. „Wir wollten keinen →



IGP bringt umfassende Expertise für ein breites Produktspektrum mit

klassischen Beraterprozess“, so Stefanie Strub. „Wir wollten jemanden, der unser Business versteht und mit uns gemeinsam neue Lösungen entwickelt – aus der Praxis für die Praxis.“

Das Schweizer Unternehmen wandte sich an Dachser. Die Logistiker aus der Niederlassung im grenznahen, auf der deutschen Seite des Bodensees gelegenen Steißlingen brachten bereits mehr als ein Jahrzehnt Erfahrung im Warehousing und Transport sowie bei Zolllösungen für IGP mit. „Die Optimierung der Supply Chain war für uns der nächste Schritt. Nicht aus reiner Effizienz-sicht, sondern als strategisches Projekt mit offenem Ausgang“, betont Stefanie Strub. Gegenseitiges Vertrauen sei dabei elementar. „Wir fühlten uns bei Dachser zu jedem Zeitpunkt gut verstanden und nie in irgendein Schema gepresst. Es hilft uns dabei enorm, dass die Experten, allen voran unsere Projektmanagerin im Dachser-Team, immer ansprechbar für uns sind.“

Supply Chain Optimization: Gemeinsam besser werden

Die Ausgangslage stellte sich für die Planer durchaus komplex dar: sechs Lagerstandorte in Europa, teils sehr spezialisiert und oft mit eigenen IT-Prozessen. Erschwerend hinzu kamen unterschiedliche Zuständigkeiten, variable Transportstrecken, zollrechtlich anspruchsvolle Konstellationen. „Wir wussten, dass

wir funktionieren“, sagt Stefanie Strub. „Aber wir wussten nicht, wie gut wir wirklich sind, welches Potenzial wir haben bei unserer Supply Chain – oder ob wir uns vielleicht sogar schon selbst ausbremsen.“

Diese kritische Selbstreflexion und die Bereitschaft zur Öffnung legten den Grundstein für ein umfassendes Projekt mit dem Supply Chain Optimization-Team aus der Dachser-Zentrale in Kempten. Initiiert auf operativer Ebene, mit klarer strategischer Perspektive: „Wir haben gefragt: Was können wir gemeinsam bewegen, was können wir gemeinsam besser machen?“, erinnert sich Tobias Rasch, Department Head Supply Chain Transformation bei Dachser.

Angesichts der außergewöhnlichen Komplexität des Produk-sortiments, des hohen Exportanteils und der zunehmenden Marktdynamik stellte sich den Planern die Frage: Wie lassen sich Lagerhaltung, Produktionsversorgung und Distribution effizienter aufeinander abstimmen – und zwar ohne Abstriche bei Verfügbarkeit, Liefergeschwindigkeit und Qualität?

Keine Lösung von der Stange

„Wir haben realisiert, dass wir unsere Lieferkette grundsätzlich und ganzheitlich neu denken müssen“, sagt Stefanie Strub. „Uns war wichtig, nicht nur einen einzelnen Stellhebel zu bewegen, sondern gemeinsam mit unserem Logistikpartner den



Supply Chain Optimization ist keine fertige One-fits-all-Lösung von der Stange. Sie entsteht im gemeinsamen Denken, in der Analyse, im Durchdringen der realen Anforderungen – und vor allem durch gegenseitiges Vertrauen.

Tobias Rasch, Department Head Supply Chain Transformation bei Dachser





Endlich können wir Funktionen entlang unserer gesamten Liefer- und Wertschöpfungskette orchestrieren.

Stefanie Strub, Head of EU-Logistic, IGP Pulvertechnik AG

”

gesamten Material- und Informationsfluss strategisch in den Blick zu nehmen.“ Damit war der Ausgangspunkt gesetzt für einen intensiven Co-Creation-Prozess mit Dachser. „Supply Chain Optimization ist keine fertige Lösung von der Stange. Sie entsteht im gemeinsamen Denken, in der Analyse, im Durchdringen der realen Anforderungen – und vor allem durch gegenseitiges Vertrauen“, weiß Tobias Rasch.

IGP hatte frühzeitig signalisiert, dass man offen sei für einen datenbasierten, systemischen Optimierungsansatz. Dabei ging es nicht um rein operative Verbesserungen, sondern um eine langfristige strategische Zusammenarbeit. „Gemeinsam haben wir eine umfassende Analyse der Ist-Prozesse entlang der gesamten Lieferkette vorgenommen – von Lagerstandorten über Sicherheitsbestände bis hin zur Transportsteuerung“, erklärt Tobias Rasch.

Denken in Szenarien

Basierend auf den Analysen und mit Hilfe eines speziellen Software-Tools wurden verschiedene Szenarien entwickelt und durchgespielt. „In jedem Modell musste berücksichtigt werden, wie sich neben den Kosten die Laufzeiten verändern“, erklärt Tobias Rasch die Herangehensweise. „Ein No-Go für IGP wäre das Verschmelzen der Europa-Distribution in einem zentralen Standort gewesen, wo dann zwar Synergien zu heben wären, die Laufzeiten dann aber bis zu drei oder vier Tage betragen hätten. Das würde definitiv nicht funktionieren. Zugleich haben wir festgestellt, dass uns bestimmte Redundanzen Flexibilität vorgaukelten, aber in Wahrheit Prozesse verkomplizierten“, berichtet Tobias Rasch. Um der Sache auf den Grund zu gehen,

hätten die Dachser-Experten gemeinsam mit IGP den aktuellen Zustand erst einmal „nachgebaut“. Basierend darauf wurde dann mithilfe eines internen Algorithmus analysiert und durchgerechnet: Welche Standorte kommen überhaupt infrage, wenn nicht nur die Kostenseite, sondern auch die Laufzeiten zu berücksichtigen sind.

Die Vorteile der daraus abgeleiteten Standortlösung überzeugten IGP. „Durch die Konsolidierung optimieren wir nicht nur Lager- und Transportkosten, sondern vereinfachen auch die Steuerung“, stellt Stefanie Strub fest. Das gilt auch für die Optimierung der zollrechtlichen Abwicklung. Als Schweizer Unternehmen mit hohem Exportanteil ist IGP auf reibungslose Zollprozesse angewiesen. Das Ziel: minimale Schnittstellenverluste und maximal transparente Prozesse ohne unnötige Zeitverluste an der Grenze.

Standorte orchestrieren

So übernehmen die neu positionierten Standorte klar zugewiesene Funktionen innerhalb der IGP-Supply Chain: Produktionsversorgung, zentraleuropäischer Umschlag oder spezialisierte Kundenbelieferung. „Damit verbindet sich für uns in der Logistik ein echter Perspektivwechsel“, sagt Stefanie Strub. „Plötzlich haben wir nicht mehr nur Standorte verwaltet – endlich können wir nun Funktionen entlang unserer gesamten Liefer- und Wertschöpfungskette orchestrieren.“

Besonders wichtig für die Logistiker: Jeder Umsetzungsschritt wird im laufenden Betrieb realisiert: kein disruptives Reset, sondern ein kontrollierter Übergang in ein neues Modell. „Unser Ziel war nicht, in möglichst kurzer Zeit alles anders zu machen, sondern gemeinsam eine Struktur zu schaffen, die langfristig trägt – auch unter sich verändernden Marktbedingungen“, betont Rasch. Für Stefanie Strub sind die Vorteile aus dem Optimierungsprozess schon jetzt zu greifen: „An die Stelle isolierter Dateninseln treten künftig durchgängige Informationen: zu Lagerbeständen, Laufzeiten, Zollprozessen und Kapazitäten. Planungen können dann schneller angepasst, Engpässe früher erkannt, Kunden besser informiert werden. Unsere Lieferkette wird nicht nur effizienter, sie wird vor allem reaktionsfähiger und flexibler.“

Tobias Rasch sieht deswegen in dem gemeinsamen Projekt den „Prototyp für moderne, partnerschaftlich getriebene Supply Chain Optimization“ mit einer steilen Lernkurve für alle Beteiligten. „Es ging nie nur um Prozesse. Sondern darum, gemeinsam zu denken, voneinander zu lernen und operative Realität mit strategischer Weiterentwicklung zu kombinieren. Das hat Zukunft. Ganz besonders auch in herausfordernden Zeiten.“

M. Gelink

Im Profil: IGP Pulvertechnik AG

Als das Familienunternehmen 1968 gegründet wird, zählt es zu den Pionieren der aufstrebenden Pulverlackindustrie. IGP entwickelt, produziert und vertreibt seither als einer der führenden Anbieter Pulverlacklösungen für Oberflächenanwendungen in der Architektur, in der Industrie- und Transport-Branche sowie für die Beschichtung von Holz. Heute ist IGP mit Stammsitz in Wil (CH) mit 21 Tochtergesellschaften und Vertriebspartnern weltweit präsent und beschäftigt rund 600 Mitarbeitende. igp-powder.com

Aus dem Zukunftslabor

Faszination Vibe Coding

Software-Entwicklung mit KI statt manuellem Programmieren: Die enormen Potenziale des Hype-Themas „Vibe Coding“ faszinieren aktuell die unterschiedlichen Stakeholder der Digitalisierung in Unternehmen aller Branchen. Wer hier mitdiskutieren will, sollte sich aber elementarer Unterschiede zwischen beiden Programmierwelten bewusst sein.

Milliarden von Software-Codezeilen wurden in den vergangenen Jahrzehnten kreiert, um digitale Visionen und Konzepte Wirklichkeit werden zu lassen. Auch in der Logistik sind viele kleine und größere IT-Systeme und Programme entstanden, ohne die eine effiziente Supply Chain heute nicht mehr vorstellbar wäre. In vielen Unternehmen ist dabei eine Zweiteilung zu finden: Auf der einen Seite Menschen, die aus Anwendersicht digitale Lösungen und Innovationen konzipieren und in Auftrag geben. Also Prozess- und Produktexperten, die eine klare Vorstellung davon haben, wie digitale Lösungen im operativen Alltag einen Nutzen erbringen können. Und auf der anderen Seite Menschen, die solche Ideen und Konzepte in eine IT-Architektur und konkrete Programmzeilen übersetzen, also Software-Entwickler und -Architekten. Nur wenn beide Gruppen eng vernetzt miteinander zusammenarbeiten, können derzeit intelligente digitale Lösungen entstehen.

Neue Ansätze durch KI

Künstliche Intelligenz und vor allem Large Language Models (LLM) rütteln nun an diesem seit Jahrzehnten bewährten Erfolgsmodell. „Vibe Coding“ soll die Softwareentwicklung revolu-

tionieren. Das Versprechen: Jeder kann ab sofort Computerprogramme erschaffen, und das ganz ohne Programmierfähigkeiten. Wie bei jedem neuen Hype-Thema sind die Erwartungen auch an Vibe Coding extrem hoch. Nicht alle Hoffnungen und Versprechen werden sich in der Praxis erfüllen. Aber, das Potenzial ist groß und wir werden diese Zukunftstechnologie mehr und mehr bei allen Stakeholdern der Digitalisierung im Einsatz sehen.

Intuitives Erstellen von einfachen Prototypen

Vibe Coding wird oftmals als Überbegriff für alle Arten von KI-unterstützter und KI-geführter Software-Programmierung verwendet. Eigentlich beschreibt Vibe Coding aber eine Form der Software-Entwicklung, bei der ein „Entwickler“ keine Ahnung mehr von Programmiersprachen und Programm-Codes haben muss. Mittels spezieller AI-Tools wie Bolt.new oder Lovable beschreibt er mittels gut formulierter textbasierter Prompts das gewünschte Ergebnis. Zum Beispiel eine Webseite mit bestimmten Eingabefeldern, Datenbankzugriffen und Ausgabeformaten. Er bekommt sofort ein anwendbares Ergebnis, das schrittweise verbessert und optimiert werden kann. Man gibt sich einem mehr intuitiven Gestaltungsprozess (Vibe) hin, so hat es KI-Forscher Andrej Karpathy erstmals im Februar 2025 in einem Internet-Post beschrieben und den Begriff des „Vibe Codings“ erschaffen.

Schon heute funktioniert diese Art des Programmierens erstaunlich gut, wenn es darum geht, Ideen schnell umzusetzen und erste einfache Prototypen zu entwickeln. Prozess- und Produktexperten benötigen nun in den ersten Phasen einer Software-Entwicklung nicht mehr unbedingt einen Entwickler. Keine Lösung ist Vibe Coding derzeit aber für komplexere Prototypen oder sogar das Erschaffen von Programmen im Unternehmensumfeld. Denn der von der KI erzeugte Code ist in der Regel schlecht strukturiert, ineffizient und enthält nicht selten Sicherheitslücken. Vibe Coding im Umfeld einer hoch performanten Unternehmensarchitektur ist momentan nicht vorstellbar.

KI-Agenten als nächste Evolutionsstufe

In diesen Bereich der Software-Entwicklung könnte aber in Zukunft das „Agentic Coding“ die Art des Programmierens revolutionieren. Anstatt Aufgaben wie das Erstellen von Benutzeroberflächen, in sich geschlossene Programmlogiken und deren Dokumentation selbst durchzuführen, nutzt ein erfahrener



Software programmieren mit KI: Vieles ist möglich, aber nicht alles

Software-Entwickler spezielle KI-Agenten, die diese Aufgaben übernehmen und den Zeitaufwand des Programmierens deutlich reduzieren könnten. Herausforderungen gibt es aber noch beim Erstellen umfangreicher Änderungen und komplexer Funktionen. Nicht selten verändern die KI-Agenten dabei auch ungewollt andere Programmteile und bestehende Abläufe. Bekannte Tools fürs Agentic Coding sind Cursor oder Claude Code. Zukünftig werden solche „Coding Agenten“ auch im gesamten Softwarelebenszyklus, von der Entwicklung über den Betrieb bis hin zur Fehleranalyse und -behebung, unterstützen können.

Unterstützung für Entwickler

Am meisten genutzt wird künstliche Intelligenz derzeit beim Programmieren mittels Tools, die dem Entwickler beim Schreiben der Code-Zeilen assistieren. Bestimmte Code-Abschnitte werden von der KI vorgeschlagen und vom Entwickler angepasst und freigegeben. Oder die KI überprüft Code-Abschnitte und schlägt dem Entwickler Verbesserungen vor. Auch für IT-Architekturpla-

nungen kann die KI gezielt Vorschläge erarbeiten und Überprüfungen vornehmen. Dennoch bedarf es bei dieser Art des KI-assistierten Programmierens weiterhin des Know-hows eines erfahrenen Software-Entwicklers.

Der Überbegriff Vibe Coding ist sicherlich mehr als ein kurzfristiger Hype. Sehr schnell werden die unterschiedlichen innovativen KI-Tools Einzuhalten in der gesamten Kette der Software-Entwicklung und bestehende Strukturen verändern. Wer über Vibe Coding spricht, sollte sich aber im Klaren sein, ob wirklich „Vibe Coding“ gemeint ist, oder ob von „Agentic Coding“ oder „AI-assisted Coding“ gesprochen wird.

Alle diese Technologien sind schon heute mit unterschiedlichen Vor- und Nachteilen verfügbar und setzen dabei unterschiedliche Fähigkeiten der Anwender voraus. Spannend ist, wie sich diese einzelnen Facetten der KI-Programmierung weiterentwickeln werden und wie sich dies auf die verschiedenen Berufsbilder der Digitalisierung auswirken wird.

Andre Kranke, Head of Corporate Research & Development bei Dachser

Im Rahmen der Serie „Aus dem Zukunftslabor“ werden Ergebnisse aus dem Bereich Corporate Research & Development präsentiert, die in enger Zusammenarbeit mit unterschiedlichen Fachbereichen und Niederlassungen sowie dem DACHSER Enterprise Lab am Fraunhofer IML und weiteren Forschungs- und Technologiepartnern entstanden sind.



Vom Praxistest zur **Blaupause**

Dachser zählt in Europa zu den Impulsgebern der E-Mobilität in der Logistik. In drei ausgewiesenen E-Mobility-Sites – in Freiburg, Malsch bei Karlsruhe und Hamburg – hat der Logistikdienstleister über drei Jahre nicht-fossile Antriebstechnologien und deren Anforderungen an die Ladeinfrastruktur erforscht. Einblicke in ein wegweisendes Zukunftsprojekt bei einem Besuch in Hamburg.

Wenn man sich der Hamburger Dachser European Logistics Niederlassung von Süden her nähert, fällt er schnell ins Auge: ein neuer, großzügig angelegter Ladepark, mit ideal ausgelegten Parkbuchten für E-Lkw, die an 30 individuell steuerbaren Ladepunkten rund um die Uhr, sieben Tage die Woche, mit Strom versorgt werden können. „Dachser betreibt seit einigen Monaten einen der größten Lkw-Ladeparks Hamburgs“, freut sich Christoph Kellermann, Operations Manager European Logistics im Dachser Logistikzentrum Hamburg. Doch beim Weg dahin war wie so oft beim Thema Elektromobilität, einiges an Pionierarbeit zu leisten.

Es musste zunächst eine Fläche gefunden werden, auf der möglichst viele Fahrzeuge gleichzeitig laden können, ohne den laufenden Speditionsbetrieb zu beeinträchtigen. Nach intensiver Prüfung fiel die Entscheidung schließlich auf die Lkw-Wartezone direkt vor der Niederlassung. Gleichzeitig musste die optimale Anordnung der Ladesäulen gefunden werden, damit reibungsloses Laden für kompakte, aber auch schwere E-Lkw möglich ist. „Wichtig war es, dass alles gut zu unseren operativen Abläufen passt. Zudem haben wir uns die Möglichkeit der Erweiterung offengelassen“, ergänzt Christoph Kellermann.

Der Ladepark ist ein weiterer Meilenstein in Sachen Elektromobilität bei Dachser. Mit wegweisenden Entwicklungsschritten hat Dachser Hamburg als einer von drei E-Mobility Sites im Netzwerk bereits Erfahrung. So nahm hier Anfang 2025 mit dem Volvo FL Electric der hundertste Elektro-Lkw bei Dachser mit einem Gesamtgewicht größer als 3,5 Tonnen den Betrieb auf. „Im Rahmen unserer langfristigen Klimaschutzstrategie mit Fokus auf Effizienz, Innovation und integrative Verantwortung war es uns wichtig, frühzeitig Praxiserfahrungen mit emissionsfreien Fahrzeugen zu machen“, sagte Alexander Tonn, COO Road Logistics bei Dachser, anlässlich der feierlichen Fahrzeugübergabe. „Dennoch haben wir noch einen weiten Weg zu gehen, um die E-Mobilität auch wirtschaftlich zu gestalten.“

Antriebsforschung trifft auf speditionellen Alltag

Für den Start mit den ersten batterieelektrischen Schwerlastfahrzeugen in der Hansestadt galt es zunächst die Grundlagen zu schaffen. „Wir mussten uns erst einmal das notwendige technologische und physikalische Know-how aneignen, um die Möglichkeiten und Begrenzungen der E-Mobilität in der Logistik zu verstehen“, berichtet Ralf Hansen, General Manager des Dachser Logistikzentrums Hamburg. Die ersten Fahrzeuge hätten noch einige „Kinderkrankheiten“ mitgebracht, die immer wieder zu längeren Werkstatt- und Ausfallzeiten führten – „ein ‚No go‘ im getakteten Lieferverkehr.“

Umso mehr sah sich Dachser veranlasst, das Thema E-Mobilität ganzheitlich anzugehen und grundlegend zu erforschen. 2022 hatte das Unternehmen daher begonnen, seine Niederlassungen in Freiburg, Hamburg und Malsch bei Karlsruhe zu „E-Mobility-Sites“ zu entwickeln und dort schwerpunktmäßig emissionsarme Technologien und Abläufe sowie das intelligente Strom- und Lastmanagement zu erforschen und auf Praxistauglichkeit zu testen. Über alle drei Standorte hinweg baute Dachser die Netzanschluss- und Transformatorleistungen massiv



Im Test:
leistungsfähiges
Laden

aus – vervielfachte sie insgesamt. Konkret: Der Hamburger European Logistics Standort wurde von 630 auf 1.500 Kilovoltampere (kVA) und der separat gelegene Food Logistics Standort von 1.000 auf 1.500 kVA erweitert; Freiburg und Karlsruhe jeweils auf 2.500 kVA (von zuvor 630 kVA). Parallel dazu wurden Schnellladekonzepte mit bis zu 400 kW DC-Leistung aufgebaut, ebenso Lastmanagement- und Abrechnungssysteme in Kombination mit Photovoltaikanlagen und auch einem Batteriespeicher.

Steile Lernkurve

Mit solchen physikalischen Leistungsgrößen musste sich das Team von Christoph Kellermann erst einmal vertraut machen. „Wir haben uns Schritt für Schritt für die E-Mobilität ‚elektrisiert‘ und so unseren fachlichen Blick in einer steilen Lernkurve geschärft“, berichtet Kellermann. „Als die ersten größeren E-Lkw im Jahr 2023 bei uns in Hamburg ankamen, hatten wir anfangs nur zwei Ladesäulen mit vier Ladepunkten mit 180 kW-Leistung. Wenn eine Ladesäule ausfiel, konnten wir am nächsten Tag nicht fahren.“ Solche Engpässe gibt es dank des neuen Ladeparks heute nicht mehr.

Ein zentrales Erprobungsthema der Dachser E-Mobility-Sites sind die Themen Stromversorgung und Lastmanagement. „Wir brauchen genügend elektrische Leistung, damit bei uns und in der Nachbarschaft nicht die Lichter ausgehen, wenn irgendwann 150 Lkw am Tag und nachts 70 Lkw zur fast gleichen Zeit laden müssen“, sagt Christoph Kellermann. Derzeit gebe es im Gewerbegebiet am Moorfleet-Graben eine Ringleitung, an die alle Unternehmen angeschlossen seien.

Fahrnachwuchs über Fahrerlebnis gewinnen

Neben solchen technisch-physikalischen Themen beschäftigt Dachser wie auch die gesamte Branche immer dringlicher das Thema Fahrermangel – und welche Rolle dabei die E-Mobilität spielen kann. „Viele alteingesessene Fahrer trauen der Entwicklung nicht, sind skeptisch und haben Angst, mit leerem →



Der neue E-Lkw-Ladepark in Hamburg

Bereits seit 2018 setzt das Unternehmen batterieelektrische Fahrzeuge unter anderem im Rahmen des nachhaltigen Stadtbelieferungskonzepts „DACHSER Emission-Free Delivery“ ein. Die Fahrzeugflotte mit alternativen Antrieben wird im Nah- und Langstreckenbereich stetig ausgebaut.

Akku nicht an ihr Ziel zu kommen“, weiß Fuhrparkleiter Daniel Lewandowski. Der Fahrernachwuchs sei da aufgeschlossener. „Seit 2019 haben bei uns über 50 Berufskraftfahrer-Azubis gelernt. Aktuell bilden wir 16 angehende Berufskraftfahrer aus. Und hier kommen E-Lkw sehr gut an. Der Nachwuchs weiß vor allem das entspannte, leise und vibrationsarme Fahren sowie die hohe Fahrdynamik zu schätzen. Da ist richtig Power im Spiel. Wer einmal elektrisch gefahren ist, kommt schnell auf den Geschmack.“ Der Haken dabei: Von den 40 Fuhrunternehmern und Servicepartnern, mit denen Dachser in Hamburg zusammenarbeitet, bildet derzeit keiner Berufskraftfahrer aus. Auch E-Lkw sind dort so gut wie nicht vertreten. „Mit etwa 270.000 Euro ist die Eingangsinvestition in wirtschaftlich herausfordernden Zeiten für die allermeisten zu hoch. Und bei einem Diesel muss man auch keine eigene Tankstelle dazukaufen“, sagt Hamburgs General Manager Ralf Hansen. „Hier wollen wir bei Dachser mit gutem Beispiel vorangehen und unseren Partnern Wege zur Wirtschaftlichkeit und Nachhaltigkeit aufzeigen.“

In der langjährigen Praxiserprobung der E-Mobilität, berichtet Fuhrparkleiter Daniel Lewandowski, habe sich eine deutliche Entwicklung nach vorne gezeigt: „Noch vor einigen Jahren mussten die E-Lkw oft in die Werkstatt. Für Reparaturen braucht es aber entsprechend qualifizierte Hochvolt-Techniker, die anfangs nur sehr begrenzt zu Verfügung standen. War der Spezialist krank oder im Urlaub, stand das Fahrzeug. Stillstand kann sich aber keiner in der Transportbranche leisten. Gut, dass sich der Werkstattdienst heute deutlich verbessert hat.“ Speziell die E-Lkw für die Verteilerverkehr erwiesen sich mittlerweile im speditionellen Alltag

als technologisch sehr ausgereift. „Die Hersteller setzen aktuell gerade mehr und mehr auf Fernverkehrs-Lkw wie Sattelzugmaschinen oder Wechselbrückenfahrzeuge, die auch viel Mautersparnis bringen“, stellt Christoph Kellermann fest. „Hoffentlich bleiben bei der weiteren Fahrzeugentwicklung dann nicht die elektrischen Verteilerverkehrer unter 18 Tonnen irgendwann auf der Strecke. Denn Mautersparnisse lassen sich aufgrund der wenigen Autobahnkilometer hier bei der Investition nicht gegenrechnen.“

Von der Forschung in den Logistikalltag

Nach Abschluss des Projekts Dachser E-Mobility Sites sind einige wichtige Erkenntnisse gewonnen worden, aber auch weiterhin viele Fragen offen. Derzeit sind die Teams der Dachser E-Mobility-Sites dabei, all die über drei Jahre gewonnenen Erkenntnisse und Erfahrungen zusammenzutragen für die Erstellung eines „Blueprint“ für das Dachser-Netzwerk. So auch in Hamburg, wo das Projektteam nun alle Mosaiksteine des Projekts am Standort zusammenfügt. Schon jetzt steht für Christoph Kellermann fest: „E-Mobilität ist in der Logistik angekommen und auch nicht mehr wegzudenken. Auch wenn der Weg zur emissionsfreien Transportlogistik noch weit ist, die E-Mobility-Sites haben ihn mit vorgezeichnet. Für Dachser, aber sicher auch für andere Marktteilnehmende.“ Nun komme es darauf an, aus der so gewonnenen ganzheitlichen Perspektive bodenständige Lösungen für den Logistikalltag zu entwickeln. **M. Schick**

Der lange Weg zu Netto-Null-Emissionen

Seit 2022 hat Dachser in drei E-Mobility-Sites unterschiedliche Aspekte der E-Mobilität in der Logistik erforscht. Wie geht es mit dem Projekt weiter? Nachgefragt bei Stefan Hohm, Chief Development Officer bei Dachser.

Herr Hohm, mit DACHSER Emission-free Delivery bringt Dachser seit 2018 einige Erfahrung mit der E-Mobilität mit. Was sollte darüber hinaus das Forschungsprojekt der E-Mobility-Sites bringen?

Stefan Hohm: Es ging um die Erforschung neuer E-Antriebskonzepte im Transportsektor. Gestartet sind wir mit der ersten Generation kleinerer E-Lkw für den Verteilerverkehr. Nach und nach kamen dann weitere batterieelektrische Fahrzeuge hinzu, die Akkus und auch die Reichweiten wurden größer – und die Technik zuverlässiger. Hinzu kam der Ausbau der Ladeinfrastruktur. Gleichzeitig stieg der Strombedarf der Niederlassungen deutlich, was den Ausbau von Netzanschlüssen und Transformatoren erforderlich machte – ein Prozess mit langen Planungs-, Genehmigungs- und Lieferzeiten und vielen beteiligten Netzbetreibern. Lastmanagement, oder auch die Einbindung von Batteriespeichern sowie die optimale Positionierung der Ladepunkte auf dem Gelände – all das sind viele Einzelthemen, die teilweise sehr komplex sind. Hier setzten die E-Mobility Sites an.

Was waren unerwartete Herausforderungen oder Erkenntnisse, mit denen vor Projektstart keiner gerechnet hatte?

Aus heutiger Sicht überrascht rückblickend, dass sich der batterieelektrische Antrieb im Fernverkehr schneller durchgesetzt hat als erwartet. Anfangs gingen wir bei Dachser eher davon aus, dass Wasserstoff im Fernverkehr eine zentrale Rolle spielen würde; inzwischen zeigt sich, dass moderne E-Lkw mit Reichweiten von bis zu 500 Kilometern große Teile der Systemverkehre abdecken können.

Welche Erkenntnisse konnten Sie hinsichtlich der Ladeinfrastruktur gewinnen?

Das Projekt hat klar gezeigt, wie anspruchsvoll der Ausbau der Strominfrastruktur ist: lange Lieferzeiten für Trafos, komplexe Abstimmungen mit rund 800 Netzbetreibern in Deutschland, die Notwendigkeit langfristiger Planungshorizonte und eine professionelle Notfallplanung für Ladeausfälle. Auch Themen wie standardisierte Abrechnung von Ladevorgängen für Unternehmer oder die Einbindung von Batteriespeichern erwiesen sich als deutlich komplexer als zunächst angenommen.

Wie fließen die Lehren und Erfahrungen nun in den Logistikalltag bei Dachser ein?

Nun geht es darum, die an den drei Forschungsstandorten gewonnene Erfahrung zu skalieren und die Transformation hin zu nicht-fossilen Antrieben im gesamten Road Logistics Netzwerk wirtschaftlich tragfähig und einem Plan folgend weiterzutreiben. Damit diese Entwicklung konsequent vorankommt, braucht es jedoch klare Rahmenbedingungen: planbare und investitions-sichere politische Vorgaben, die den wirtschaftlichen Einsatz von E-Lkw unterstützen; einen schnellen und flächendeckenden Aufbau öffentlicher Ladeinfrastruktur an Autobahnen; ausreichend Netzkapazitäten und schnellere Netzausbauten an Logistikstandorten sowie weniger Bürokratie bei Genehmigungen.



Stefan Hohm,
CDO bei Dachser

Innovative Supply-Chain-Lösungen als Erfolgsfaktor und Wettbewerbsvorteil



Welche Potenziale lassen sich mit innovativen Supply-Chain-Lösungen erschließen? Antworten gibt die aktuelle Studie „Logistik als Verkaufsargument für die chemische Industrie“. Die Autoren Prof. Dr. Christian Kille und Dr. Andreas Backhaus analysieren in ihrer Arbeit die Neupositionierung der Logistik als Erfolgsfaktor und Wettbewerbsvorteil für Chemieunternehmen.

Die Chemieindustrie steht vor grundlegenden Veränderungen. Geopolitische Fragmentierung, Energiewende, technologische Innovation und auch die Kreislaufwirtschaft prägen ein Umfeld, in dem traditionelle Wettbewerbsvorteile zunehmend verloren gehen. In diesem Kontext gewinnt die Logistik, die bislang oft nur als unterstützende Funktion betrachtet wurde, an strategischer Bedeutung.

Im Zuge einer Studie wurden 69 neue Logistikdienstleistungen untersucht, die Kunden von Chemieunternehmen einen deutlichen Mehrwert bieten können. Bei der Betrachtung dieser Dienstleistungen stand im Vordergrund, konkrete Potenziale der Logistik aufzuzeigen, damit Chemieunternehmen künftig nicht mehr allein über Produktspezifikationen oder Preise konkurrieren, sondern sich über Supply-Chain-Kompetenzen und einen konkreten Kunden-Dienstleistungs-Mehrwert am Markt differenzieren.

Logistik als Wettbewerbsvorteil in der chemischen Industrie

Die Frage „Können Sie liefern?“ ist heute längst überholt. In Zeiten dynamischer Veränderungen und zahlreicher Risiken entlang der Lieferketten wird stattdessen gefragt: „Haben Sie die Kompetenz, zuverlässig, transparent und nachhaltig zu liefern?“ Wenn ein Logistiker hier mit „ja“ antworten kann, hat er das Potenzial, seinen Kunden aus der Chemieindustrie einen Wettbewerbsvorteil zu verschaffen.

Im besten Fall kann die Logistik angesichts der aktuellen Herausforderungen der Chemieunternehmen nicht nur unterstützend wirken, sondern entscheidend dazu beitragen, diese zu bewältigen. →



Geschultes Personal macht den Unterschied

Denn die genannten Herausforderungen entstehen nicht isoliert, sondern sind unmittelbare Folgen der tiefgreifenden strukturellen Veränderungen, die die Chemieindustrie derzeit prägen. Acht in der Studie identifizierte Megatrends – von der Rohstoffsicherheit bis hin zu veränderten regulatorischen Anforderungen – beeinflussen die Logistikprozesse und wirken damit direkt auf die Leistungsfähigkeit der gesamten Supply Chain ein. Aus den Megatrends ergeben sich 21 konkrete Herausforderungen, denen sich Chemieunternehmen und ihre Logistikpartner stellen müssen. Sie lassen sich in acht Cluster einordnen: Kapazitätsverfügbarkeit, Nachhaltigkeit und regulatorische Compliance,

DACHSER Chem Logistics

DACHSER Chem Logistics steht für sichere und effiziente Logistiklösungen für verpackte chemische Produkte inklusive Gefahrgut. Mit einem global integrierten Netzwerk aus Land-, Luft- und Seefracht sowie umfassender Gefahrgut- und Gefahrstoffkompetenz erfüllt DACHSER Chem Logistics höchste Sicherheits- und Qualitätsstandards der Chemiebranche. Abgerundet wird dies durch länderspezifische Fachkompetenz mit erfahrenen Teams in den einzelnen Ländern sowie eine enge Zusammenarbeit mit verschiedenen Branchenverbänden. Ob Transport, Warehousing oder integriertes Lieferkettenmanagement – alle Dienstleistungen sind konsequent auf die Anforderungen der chemischen Industrie zugeschnitten und unterstützen Kunden dabei, ihre Logistikbilanz nachhaltig zu optimieren.

Prozessqualität in Supply Chain und operativer Logistik, Preis- und Kostendruck, Netzwerktransparenz, Prognosegenauigkeit sowie Kundenservice. Wenn die Logistik genau an diesen Punkten ansetzt, entwickelt sie sich zunehmend vom reinen Kostenfaktor zu einem strategischen Differenzierungsmerkmal.

Paradigmenwechsel durch Technologie-Fortschritt

Die Bewältigung dieser Herausforderungen erfordert einen Paradigmenwechsel. Technologien wie Künstliche Intelligenz, digitale Zwillinge und das Internet of Things eröffnen Möglichkeiten, die vor wenigen Jahren in diesem Maße noch nicht erreichbar waren. Auf Basis dieser neuen Potenziale und der wachsenden Herausforderungen haben sich die bereits erwähnten 69 Logistikdienstleistungen ergeben, von denen die relevantesten zehn Dienstleistungen tiefergehend bewertet werden, darunter Digitale Zwillinge, KI-gestützte Bedarfsprognosen und Real-Time-Visibility Plattformen.

Diese Innovationen dürfen nicht als isolierte Insellösungen verstanden werden, sondern sollten in Richtung eines integrierten Ökosystems entwickelt werden. Dadurch übernimmt die Logistik eine neue Rolle und etabliert sich als Vertriebsargument in der Chemieindustrie.

Aus dieser Aussage leiten sich **sechs konkrete Handlungsempfehlungen** ab, die Logistikverantwortliche in Chemieunternehmen, aber auch bei Logistikdienstleistern berücksichtigen sollten:

1. Kollaborative Planung implementieren: Integrierte Planungssysteme, die Chemieunternehmen, Kunden und Logistikdienstleister verbinden, sind die Grundlage für verbesserte Transportauslastung und Zuverlässigkeit. Die Investition in gemeinsame Plattformen zahlt sich nicht nur durch reduzierte Leerfahrten, optimierte Lagerbestände und höhere Liefertreue aus, sondern auch durch die Realisierung von Resilienz in den Lieferketten aufgrund gemeinsamer Abstimmung. Entscheidend ist dabei die Bereitschaft aller Beteiligten, relevante Daten zu teilen und einen kulturellen Wandel hinsichtlich der Zusammenarbeit zu etablieren.

2. Szenario-Planung systematisieren: Die Dynamik in einzelnen Märkten erfordert robuste Planungsgrundlagen – idealerweise auf Basis von verschiedenen Strategien. Der Erfahrungsschatz sowie die Daten von Logistikdienstleistern ermöglichen die Entwicklung von Szenarien, die unterschiedliche Zukunftsbilder auf einer breiten Basis an Input-Faktoren durchspielen. Dies schafft Handlungsfähigkeit auch in turbulenten Zeiten, da im Idealfall unterschiedliche Szenarien bereits simuliert oder vorbereitet wurden.

3. Supply-Chain-Transparenz schaffen: End-to-End-Visibilität ist mittlerweile zu einer Notwendigkeit geworden, um die zahlreichen Risiken entlang der Lieferketten einschätzen und gegebenenfalls auf sie reagieren zu können. So ist ein proaktives Anpassen nicht nur von Transportrouten, sondern insbesondere auch von Produktionsabläufen, möglich.



Klare Konzepte
für Chemie-Kunden

4. Kundenservice durch Fachexpertise stärken: Chemielogistik ist bekanntermaßen belegt mit zahlreichen Anforderungen, Regularien und Sicherheitsnotwendigkeiten. Die Einbettung von perfekt zugeschnittener Expertise in den Kundenservice beschleunigt Problemlösungen erheblich. Expertise-Zentren, die konkretes technisches, regulatorisches und logistisches Know-how für die Chemiesegmente bündeln, werden zum Differenzierungsmerkmal, um den Kunden bei jeglichen Herausforderungen entlang der Lieferkette zu unterstützen.

5. Regulatorische Compliance proaktiv managen: Die regulatorische Landschaft verändert sich kontinuierlich. Branchenspezifische Expertise zur Überwachung regulatorischer Änderungen und zur Angleichung an Compliance-Rahmenwerke ist komplex und aufwändig, aber unverzichtbar. Zukünftige Anforderungen sollten frühzeitig erkannt und rechtzeitig umgesetzt werden.

6. Nachhaltigkeitsziele operationalisieren: Ökonomie und Ökologie schließen sich in der Logistik nicht gegenseitig aus. Partnerschaften mit Logistikdienstleistern zur Evaluierung multimodaler Transport- und Lageroptionen erschließen CO₂-arme Alternativen, die auch kostengünstiger sein können, wenn alle Einflussfaktoren berücksichtigt und

angepasst werden können. Daraus sollen sich nachvollziehbare Nachhaltigkeitsaktivitäten und -ergebnisse ergeben, die Transparenz gegenüber Kunden und Investoren schaffen.

Vom Kostenfaktor zum strategischen Enabler

Die grundsätzliche Herausforderung liegt weniger in der technologischen Umsetzung, sondern vielmehr in dem Wandel der Wahrnehmung von Logistik insgesamt bei Chemieunternehmen und deren Kunden und speziell beim Vertrieb. Die Logistik ist nicht mehr eine Kostenstelle, die bei Gesprächen mit Kunden als Notwendigkeit genannt wird, sondern ein strategischer Enabler für eine größere Wettbewerbsfähigkeit des Kunden.

Deshalb gilt: Die Logistikverantwortlichen beim Chemieunternehmen sowie die beauftragten Logistikdienstleister sollten sich daher eher als Architekten für die Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit des Kunden des Chemieunternehmens sehen als nur als ein ausführendes Organ. Unternehmen, die Logistik als strategisches Instrument begreifen und systematisch ausbauen, werden sich konsequenterweise vom Wettbewerb abheben.

Prof. Dr. Christian Kille

Die Studie „Logistik als Verkaufsargument für die chemische Industrie“ von Christian Kille, Professor für Handelslogistik und Operations Management an der Technischen Hochschule Würzburg-Schweinfurt, und Dr. Andreas Backhaus, freier Dozent und Chemielogistikexperte, entstand in Kooperation mit DACHSER Chem Logistics.

Hier geht es zum kostenlosen Download.



Netzkompetenz



Emissionsfreie Lieferketten für Europas Metropolen

25 Städte, null lokale Emissionen

E-Fahrzeuge und Lastenräder in zehn Ländern Europas im Einsatz: Dachser baut seine emissionsfreie City-Logistik weiter aus.

DACHSER Emission-Free Delivery hat einen wichtigen Meilenstein erreicht. Die Zahl der emissionsfreien Liefergebiete in europäischen Städten wurde innerhalb von drei Jahren mehr als verdoppelt. Heute werden ungekühlte Stückgutsendungen in 25 Großstädten und Metropolregionen in zehn Ländern lokal emissionsfrei zugestellt. Die Umsetzung in Amsterdam, Barcelona, Berlin, Dortmund, Düsseldorf, Dublin, Freiburg, Hamburg, Köln, Kopenhagen, London, Madrid, Malaga, München, Oslo, Paris, Porto, Prag, Rotterdam, Stockholm, Straßburg, Stuttgart, Toulouse, Warschau und Wien, erfolgte jeweils unter individuellen lokalen Bedingungen.

Zum Einsatz kommen batterieelektrische Lkw, elektrisch unterstützte Lastenräder sowie Mikrohubbs in Innenstadtnähe. Aktuell betreibt Dachser dafür 60 E-Fahrzeuge und 13 Lastenräder.

Allein im Jahr 2025 legte das Unternehmen rund 1,8 Millionen Kilometer emissionsfrei zurück – durchschnittlich etwa 7.000 Kilometer pro Tag und sparte damit etwa 1.000 Tonnen CO₂-Äquivalente ein (auf Basis des nationalen Strommix).

Das Konzept „DACHSER Emission-Free Delivery“ wurde bereits 2018 entwickelt und zunächst in Stuttgart umgesetzt. Grundlage für die Ausweitung auf weitere Städte ist ein modulares Baukastenprinzip, das Niederlassungen an lokale Gegebenheiten anpassen können. Ziel ist es, die Dekarbonisierung der Logistik schrittweise und unter realistischen wirtschaftlichen Bedingungen voranzutreiben. Gleichzeitig verbessert die emissionsfreie Zustellung die Luftqualität in Innenstädten und bereitet Unternehmen auf mögliche Zufahrtsbeschränkungen für konventionelle Fahrzeuge vor.



Kristian
Jönsson

Nordics Region unter einer Leitung

Kristian Jönsson ist seit dem 1. Februar Managing Director Dachser Nordics und verantwortet in dieser Rolle das Geschäft der drei Business Lines Dachser European Logistics, Dachser Food Logistics und Dachser Air & Sea Logistics in den vier nordischen Landesgesellschaften in Dänemark, Finnland, Norwegen und Schweden. Die schrittweise Integration von Frigoscandia in das europäische Dachser Food Logistics Netzwerk ist derzeit im vollen Gange. Seit dem Jahreswechsel 2026 sind die norwegischen und finnischen Aktivitäten der Lebensmittellogistik-Tochter bereits integriert. In diesem Jahr folgt Dänemark.



Spatenstich in Steißlingen

Standorterweiterung in Süddeutschland

Dachser baut seine Logistikkapazitäten im Südwesten Deutschlands weiter aus. Am Standort Steißlingen (Logistikzentrum Hegau-Bodensee) entsteht ein neues Warehouse mit 8.950 Quadratmetern Fläche und Platz für rund 22.000 Paletten; zudem werden die bestehenden Umschlaghallen erweitert und Maßnahmen für nachhaltige Energieversorgung und den Ausbau der Elektromobilität umgesetzt. Gleichzeitig wird das bestehende Logistikzentrum für Industrie- und Konsumgüter im Gewerbepark Breisgau bei Freiburg erweitert. Es entsteht eine neue, auf 2–7 Grad Celsius gekühlte Umschlaghalle für Lebensmittellogistik. Die Inbetriebnahme ist für Juni 2026 geplant.

Dachser doppelt prämiert

Dachser hat innerhalb weniger Monate zwei bedeutende Auszeichnungen erhalten. Im Oktober 2025 wurde das Unternehmen in Berlin mit dem Eco Performance Award in der Kategorie „Große Unternehmen“ geehrt. Die Jury würdigte insbesondere das Engagement und strategische Vorgehen bei der Implementierung der Elektromobilität im Logistiknetzwerk. Im Februar 2026 folgte eine weitere internationale Auszeichnung: Gemeinsam mit dem Fraunhofer Institut IML erhielt Dachser den European Logistics Association Award für den digitalen Zwilling @ILO. Die innovative Technologie erstellt vollautomatisch ein aktuelles, digitales Abbild aller Packstücke, Assets und Abläufe im Umschlaglager. Das Ergebnis: mehr Transparenz und beschleunigte Prozesszeiten im Lager. Dies wurde bereits 2023 mit dem Deutschen Logistik-Preis prämiert.



Das Gewinner-Team von Dachser und Fraunhofer IML

Dachser UK jetzt auch in Nordirland

Mit der Eröffnung eines neuen Standorts in Belfast setzt Dachser seinen Wachstumskurs im Vereinigten Königreich fort. Die Leitung vor Ort übernimmt Nathan Gavin, ein erfahrener Logistikmanager mit umfassender Expertise in Transport und Supply Chain Management.



Dachser ist jetzt auch in Belfast präsent

Gute Aussichten für Down Under



Der Industriehafen
von Melbourne



Im Wirtschaftsraum Asien-Pazifik spielt derzeit die Musik der Weltwirtschaft. Dachser ASL Oceania verbindet von Australien und Neuseeland aus Menschen, Märkte und Kontinente.

Ende letzten Jahres spielten die legendären australischen Hardrocker von AC/DC erstmals seit zehn Jahren wieder ein Konzert in ihrer Heimatstadt Melbourne – mit so durchschlagendem Erfolg, dass nach Berichten des australischen Nachrichtensenders ABC Erdbebenmessgeräte noch in 3,5 Kilometern Entfernung ausschlugen.

Von Australien und seinem südöstlichen Nachbarn Neuseeland gehen allerdings nicht nur vom Hardrock besondere Schwingungen aus, die weithin zu spüren sind. Sie haben aktuell auch bedeutenden Einfluss auf die Entwicklung des gesamten asiatisch-pazifischen Wirtschaftsraums. Hier prognostizieren Ökonomen des Internationalen Währungsfonds für 2025 und 2026 ein Wachstum von über vier Prozent, was klar über dem globalen und deutlich über dem europäischen Durchschnitt liegt. Und die Aussichten sind dauerhaft gut: Laut der Asian Development Bank (ADB) wird Asien im Jahr 2050 rund die Hälfte zum globalen Bruttoinlandsprodukt beitragen. „Zwischen den beiden Supergiganten China und Indien sowie weiteren bedeutenden Volkswirtschaften in Asien entwickeln sich Australien und Neuseeland zunehmend zu wichtigen Akteuren im Welthandel“, stellt Dr. Tobias Burger, COO Air & Sea Logistics bei Dachser, fest.

Nah an den wirtschaftlich prosperierenden Märkten

„Dachser ist da, wo unsere Kunden und ihre Märkte sind“, erklärt Dr. Burger. „Gezielte Akquisitionen ermöglichen es uns, neue Märkte schneller zu erschließen, unser Netzwerk zu verdichten und zugleich regional erforderliche Fähigkeiten zu erwerben, deren Aufbau intern zu lange dauern würde.“ Diesem Gedanken folgte Dachser 2023 bei der Übernahme der erfahrenen Luft- und Seefrachtspedition ACA International mit Sitz in Melbourne. Das Ergebnis: sechs neue ASL-Standorte in Australien und Neuseeland und die Gründung von Dachser ASL Oceania. „Mit der Integration von ACA International weiten wir das eigene Luft- und Seefrachtnetzwerk von Dachser nun auch auf die wirtschaftlich starken und eng mit Asien, Europa und Nordamerika vernetzten Länder Australien und Neuseeland aus“, so Dr. Burger.

Australien und Neuseeland sind auf der Weltkarte der Globalisierung nicht nur als wirtschaftlich prosperierend verzeichnet, sondern zudem fest in die internationalen Handelsströme eingebunden. Adam →

Cruttenden, einer der früheren ACA-Geschäftsführer und seit 30 Jahren in der Logistikbranche unterwegs, leitet als Managing Director Dachser ASL Oceania die Geschäftseinheiten in Australien und Neuseeland. Er sieht Dachser in Ozeanien auf einem guten Weg: „Der agile Kurs von Dachser und die konsequente Ausrichtung auf die Kunden treffen hier auf ein sehr reifes, aber auch anspruchsvolles Marktumfeld. Dabei ist es uns gelungen, das Sendungsvolumen seit der Akquisition um 30 Prozent zu steigern.“ Durch die Integration von Australien und Neuseeland in das Luft- und Seefrachtnetz von Dachser profitiert man nun in der Region von mehr als 40 Jahren Erfahrung in der internationalen Logistik und Zollabfertigung. „90 Prozent unseres Geschäfts machen Importe nach Ozeanien aus, da ist eine gewachsene Marktexpertise besonders viel wert.“

Mit langen Transportdistanzen gewachsen

Für Handelspartner aus Europa sind die bis zu 17.000 Kilometer Luftlinie umfassende Entfernung und die damit verbundenen langen Transportzeiten zwischen den Herkunftsländern der Lieferanten und Australien/Neuseeland ein zentrales Thema. Ihre Zielkunden in Ozeanien erwarten aufgrund der geografischen Gegebenheiten verlässliche Daten rund um Lagerbestände, Lieferfähigkeiten und Ankunftszeiten, um ihrerseits eingegangene Verpflichtungen gegenüber ihren Endkunden zu erfüllen. Dabei fällt zusätzlich ins Gewicht, dass auch die Entfernungen insbesondere innerhalb Australiens meist sehr groß sind. Die Mehrheit der rund 28 Millionen Einwohner lebt an der Ostküste Australiens in drei Städten: Sydney, Melbourne und Brisbane. Zwischen diesen Städten liegen jeweils etwa 800 Kilometer. Bis an die Westküste nach Perth, der Hauptstadt von Western Australia und einem wichtigen wirtschaftlichen Zentrum der Region, sind es von Melbourne rund 3.300 Kilometer.

Zoll- und Einfuhrexpertise, die sich auszahlt

Neben den großen Entfernungen sind auch die Einfuhrregularien zu beachten. „Insbesondere bei der Einfuhrzollabfertigung und der korrekten Klassifizierung von Produkten und Fertigungsmaschinen zahlen sich die Erfahrung und Expertise unserer Teams aus. Sie führen zu teils erheblichen Einsparungen bei den Zollgebühren“, stellt Cruttenden fest. Die Kunden von Dachser ASL Oceania wüssten das zu schätzen. Sie kämen dabei vor allem aus der Verpackungsindustrie, Heizung, Lüftung und Klimatisierung sowie aus der Modebranche, der Bauindustrie und dem Maschinenbau.

Ein Beispiel für die besonderen Anforderungen der Kunden von Dachser ASL Oceania entlang der Lieferkette sind Produkte und Maschinen rund um Heizung, Lüftung und Klimatisierung. „Hier haben wir oft mit empfindlichen Materialien und darin enthaltenen Gasen oder Flüssigkeiten zu tun, die eine spezielle Gefahrgutexpertise erfordern“, berichtet Cruttenden. „Wir bieten Kunden einen robusten, zuverlässigen und wirtschaftlichen Service. Im Mittelpunkt stehen leistungsstarke Informationssysteme, die unseren Kunden Transparenz über den gesamten Sendungsverlauf bieten und dabei gleichzeitig die Arbeitsabläufe optimieren.“



Das Opernhaus in Sydney

Vertrauensbeweis: langjährige Kundenbeziehungen

Das Ergebnis einer solchen Kunden- und Lösungsorientiertheit, unterstreicht Adam Cruttenden, seien stabile und nachhaltig gewachsene Partnerschaften mit den Kunden. „Die meisten unserer 20 wichtigsten Kunden sind schon seit über zehn Jahren bei uns.“ Diese wissen zu schätzen, dass die Ansprechpartner bei Dachser etwaige Probleme immer mit Dringlichkeit, Intensität und Energie angehen und eine schnelle Lösung sicherstellen.

Verlässlichkeit und Vertrauen gehen in der Logistik Hand in Hand – im persönlichen Dialog wie auch im digitalen Austausch. „Als große Stärke von Dachser werden unsere Informationssysteme wahrgenommen, die in Echtzeit Transparenz über die gesamte Lieferkette bieten“, sagt Adam Cruttenden. So könnte Dachser Oceania beispielsweise im Fashion-Bereich Konsolidierungen über verschiedene Lieferanten hinweg anbieten. „Aus dem Dachser-Netzwerk heraus übernehmen wir etwa für chinesische Modehersteller den Transport und das Handling ihrer Waren bis zum Empfänger, bringen das Transportetikett am Ursprungsort an und konsolidieren nach Lieferzonen. Auf diese Weise reduziert sich der Handling-Aufwand im Zielverteilzentrum erheblich, die Prozesse werden schneller und sind deutlich weniger störungsanfällig.“

Solche Kerndienstleistungen will Dachser Oceania für Kunden aus dem globalen Dachser-Netzwerk künftig noch weiter ausbauen und so die Integration Australiens und Neuseelands in die globalen Strukturen von Dachser weiter voranbringen. „Wir konzentrieren uns auf Geschäfte, die unseren Stärken entsprechen und aus denen langfristige Geschäftspartnerschaften entstehen“, sagt Adam Cruttenden. Dazu wolle Dachser Oceania zusätzliche Handelswege und Volumina erschließen, die der Logistiker derzeit noch nicht bediene.

Wohin führt der Weg von Dachser ASL Oceania? Für Adam Cruttenden ist die Richtung klar: „Die Dynamik in Australien und Neuseeland mag weniger laut auftreten als ein Konzert von AC/DC in Melbourne – doch ihr Impuls für den Welthandel ist klar wahrnehmbar. Mit Dachser ASL Oceania ist die Region nun fest und zukunftsorientiert in das globale Netzwerk von Dachser eingebunden.“

M. Schick



Das Leben verbessern

Sara Sahin aus Mosambik kochte früher über offenem Feuer – mit viel Rauch, Zeitaufwand und hohen Kosten für Holzkohle. Ein neuer, effizienter Kochherd aus einem Projekt von Terre des Hommes und Dachser erleichtert nun ihren Alltag, spart Holz, senkt CO₂-Emissionen und gibt ihr mehr Zeit für ihre Enkelkinder. Hier gibt es weitere Informationen zum Projekt:



Smartere Logistik. Stärkere Performance. Nachhaltiger Erfolg.



Wir machen globale Logistik für Sie so einfach und unkompliziert wie möglich, damit Sie sich auf das konzentrieren können, was für Sie am meisten zählt – Ihr Kerngeschäft.

Ihre Vorteile mit den Transport- und Logistklösungen von DACHSER:

- Flächendeckendes weltweites Stückgut-Netzwerk mit täglichen Verbindungen

- Lokale Ansprechpartner und gebündelte IT-Infrastruktur
- Zeitersparnis durch integrierte Services und Prozesse

Weitere Informationen und einen Ansprechpartner finden Sie hier.



dachser.de