

AUSGABE 1/2019

DACHSER

magazin

DIE WELT DER INTELLIGENTEN LOGISTIK



VERBINDUNGEN

ALLES AUS EINER HAND
FÜR DIE WELTMÄRKTE

TSCHECHIEN

BRÜCKEN BAUEN
FÜR EUROPA

KARRIERE

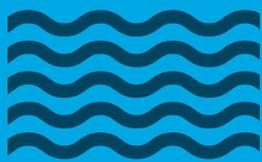
AUFSTEIGEN IN
DER LOGISTIK

ÜBER BRÜCKEN

Damit zusammenkommt, was zusammengehört, suchen Menschen schon immer nach Möglichkeiten, Brücken zu schlagen. Im Großen wie im Kleinen.



700 Meter maß die schwimmende Brücke über den Bosphorus, die der persische Großkönig Dareios I. 513 v. Chr. anlässlich seines Feldzuges gegen das Reitervolk der Skythen bauen ließ. Über 70.000 Soldaten sollen die Meerenge zwischen Asien und Europa darauf überquert haben.



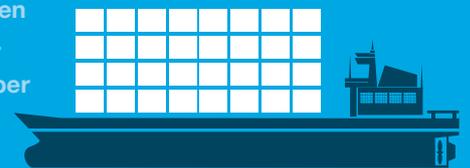
80.000 Kilometer werden bis Mitte dieses Jahrhunderts die Süßwasser-Kanäle weltweit messen, um Landwirtschaft und Industrie zu versorgen. Die Distanz, die diese künstlichen Flüsse und Leitungen überbrücken, entspricht dem doppelten Erdumfang.

565 Meter hoch ist die Beipanjiang-Brücke, die mit einer Länge von 1.341 Metern den gleichnamigen Fluss im Südwesten Chinas überspannt. Weltrekord! Die Brücke ist das Highlight der 3.000 Kilometer langen Autobahn G56, die Guangzhou mit der Grenze zu Myanmar verbindet.



343 Meter misst der höchste der sieben Brückenpfeiler des „Viaduc de Millau“ im Süden Frankreichs. Er überragt damit sogar den Eiffelturm. Die Autobahnbrücke über den Fluss Tarn ist außerdem eine der längsten Schrägseilbrücken der Welt.

0,0 Tonnen beträgt der Unterschied der Gewichtsbelastung auf die Stützen der Wasserstraßenbrücke in Minden an der Kreuzung von Mittellandkanal und Weser, wenn ein einige Tausend Tonnen schwerer Binnenfrachter darüber fährt. Hier greift das archimedische Prinzip, wonach ein schwimmender Körper genausoviel Wasser verdrängt, wie es seinem eigenen Gewicht entspricht.



7.845 Meter Gesamtlänge machen die Öresundbrücke zur längsten Schrägseilbrücke für kombinierten Straßen- und Eisenbahnverkehr in Europa. In Verbindung mit einer künstlichen Insel und dem Drogdöntunnel verbindet sie die dänische Hauptstadt Kopenhagen mit dem schwedischen Malmö. Jeden Tag nutzen etwa 70.000 Menschen die Verbindung.

TITEL

Global anschlussfähig:

Mit Kontraktlogistik und durchgängigen Systemen auf die Weltmärkte 04

FORUM

Menschen & Märkte: 10

Countdown für die transport logistic 2019; die 10.000-Jahre-Uhr; Nummer 1 im Stückgut

Essay: Schwer zu verstehen – Wie Sprache verbindet 14

KOMPETENZ

Warehousing: DIY in Northampton 16

Chancen in der Logistik: die Entdeckerin – aus dem Lager ins Traineeprogramm 20

Europa-Logistik:

Energie pur. Mit dem Batteriehersteller Arts Energy auf der Erfolgsspur 22

NETZWERK

News: Nachrichten aus der Dachser-Welt 26

Standortportrait: Tschechien – Brücken bauen für Europa 28

BUSINESS LOUNGE

Welthandel im Wandel: Bernhard Simon trifft Professor Christian Kille 32

GOOD NEWS

Ökologie: Mit den Bienen im Bunde 35



04



16



22



28

DACHSER eLetter:
Jetzt abonnieren!



Spannende Storys aus der Welt der Logistik. Ganz einfach anmelden unter: www.dachser.de/eletter



Impressum

Herausgeber: DACHSER SE, Thomas-Dachser-Str. 2, D-87439 Kempten, Internet: www.dachser.com **Gesamtverantwortlich:** Dr. Andreas Froschmayer **Redaktionsleitung:** Christian Auchter, Tel.: +49 831 5916-1426, Fax: +49 831 5916-8-1426, E-Mail: christian.auchter@dachser.com **Redaktion:** Theresia Gläser, Annette Rausch, Christian Weber **Redaktionsassistent:** Andrea Reiter, Tel.: +49 831 5916-1424, E-Mail: andrea.reiter@dachser.com **Gesamtrealisierung:** Schick Kommunikation, Kerschensteinerstraße 25, 82166 Gräfelfing, E-Mail: info@schick-kommunikation.de **Projektleitung:** Marcus Schick **Gestaltung:** Ralph Zimmermann **Bildnachweis:** alle Fotos Dachser außer thinkstockphotos.de (S. 1, 2, 3, 4, 5, 10, 12, 13, 14, 15, 22, 23, 27, 28, 29, 30, 31, 35), Wagner Group (S. 3, 16, 17, 18, 19), Dicsa (S. 6, 7, 9), KIT (S. 13), Tobias Koch (S. 20, 21), Arts Energy (S. 24, 25) **Illustration:** Ralph Zimmermann (S. 14, 15, 32, 33, 34) **Druck:** Holzer Druck und Medien Druckerei und Zeitungsverlag GmbH, Fridolin-Holzer-Str. 22-24, D-88171 Weiler im Allgäu **Auflage:** 40.000/59. Jahrgang **Erscheinungsweise:** 4 x im Jahr **Sprachen:** Deutsch, Englisch, Französisch, Spanisch **Übersetzung:** Klein Wolf Peters GmbH, München. Dieses Produkt besteht aus FSC®-zertifizierten und anderen kontrollierten Materialien.



GLOBAL ANSCHLUSSFÄHIG

Von Spanien nach Mittel- und Nordeuropa hinein auf die Weltmärkte: Dachser ebnet für Dicsa, einen der weltweit führenden Händler von hydraulischen und pneumatischen Leitungen sowie Hersteller von Edelstahllarmaturen, perfekt abgestimmte Wege zu Kunden in aller Welt.

Sie ist aus unserem Leben nicht wegzudenken: die technische Hydraulik. 1795 hatte Joseph Bramah die Idee, mit Wasserdruck eine Packpresse für Heu, Flachs und Baumwolle zu betreiben. Über Kolben und Pumpen gelang es dem englischen Ingenieur, die dabei aufgewendete Kraft mehr als zweitausendfach zu multiplizieren. Heute arbeiten Bagger, Radlader, Krane und Gabelstapler mit Hydraulik, in jedem Auto wird sie für die Lenkung und die Bremsen genutzt. Überall, wo schwere Lasten gehoben oder gesenkt werden müssen, kommt sie mit ihren Zylindern und Kolben, mit ihren robusten Rohr- und Schlauchverbindungen ins Spiel.

Entsprechend groß ist der Kreis industrieller Anwender auf der ganzen Welt. Dieses Potenzial haben die Cousins Irene und Daniel Carmen erkannt. Was 1983 als eine Vertriebsgesellschaft für den iberischen Markt an den Start ging, →



Feste Verbindungen
sind eine Spezialität
von Dicsa

Daniel Carmen,
Managing Director
Dicsa S.A.



„ Wir haben gemeinsam mit Dachser eine extrem leistungsfähige und effiziente Logistikstruktur geschaffen

ist heute, 36 Jahre später, einer der weltweit führenden Händler und mittlerweile auch Hersteller hochwertiger Edelstahlarmaturen, hydraulischen und pneumatischen Leitungen sowie dazugehörigen Anschlüssen und Komponenten aller Art geworden. Daniel Carmen fungiert als Geschäftsführer von Dicsa, Irene Carmen steht dem Unternehmen als Präsidentin vor. Fertigungs- und Distributionszentren befinden sich heute in der ganzen Welt – in Spanien, Italien, Deutschland und China. Allein das 20.000 Quadratmeter große Lager in Saragossa bietet Platz für mehr als 65.000 Artikel und verfügt damit über einen der vollständigsten und umfangreichsten Bestände in Europa. Von ihrem Hauptsitz in Saragossa, der zentralen Provinz im nordspanischen Aragonien, beliefert Dicsa (kurz für Distribuidora Internacional Carmen, S.A.), heute über 4.000 Kunden auf fünf Kontinenten.

Wer so tief in der Welt der Hydraulik steckt, bekommt zwangsläufig ein Gespür dafür, wie sich bedeutende Kraft- und Leistungssteigerungen durch gut verbundene Systeme erreichen lassen. Bei Dicsa bringt dies der Wahlspruch des Unternehmens auf den Punkt: growing together – gemeinsam wachsen. „Einer unserer Wachstumsmotoren ist der Export auf internationale Märkte. Hier konnten wir im vergangenen Jahr eine Steigerung von rund 30 Prozent verzeichnen“, erläutert der Geschäftsführer Daniel Carmen mit großer Begeisterung und Leidenschaft. Wenn er über Dicsa spricht, legt er ein Tempo vor als müsste die Zusammenfassung der Unternehmensgeschichte mit der stets anvisierten höchstmöglichen Liefergeschwindigkeit zum Kunden Schritt halten.

In 24 Stunden beim Kunden

Die Geschäftsidee von Dicsa trägt auch mehr als drei Dekaden nach der Gründung noch immer: „Wir richten zentrale Lager ein mit hydraulischen und pneumatischen Produkten für all die kleinen verarbeitenden Unternehmen, die stets auf eine große Bandbreite von Artikeln zugreifen müssen, diese aber nicht umfassend in eigenen Lagern vorhalten wollen oder können. Dicsa bietet ihnen innerhalb von 24 Stunden die entsprechende Warenverfügbarkeit. Unsere Kunden müssen dazu nicht mit vier oder fünf Logistikpartnern oder acht bis zehn Herstellern sprechen, sondern können alles bequem über uns abwickeln. Sie können telefonisch oder im Netz bestellen und haben die Teile am nächsten Tag“, fasst Irene Carmen das Distributionskonzept zusammen.

INFO

MIKADO

Die von Dachser entwickelte Lagermanagement-Software Mikado unterstützt und steuert alle Prozesse in den Warehouse-Zentren. Zudem überstellt Mikado dem EDI-Center sämtliche Auftrags-, Bewegungs- und Bestandsdaten. Dort werden sie konvertiert und sowohl an das ebenfalls von Dachser entwickelte Transportsystem Domino als auch an Kundensysteme weitergeleitet. An den Schnittstellen werden die Daten eingelesen und per Funk zwischen dem System und den mobilen Datenerfassungsgeräten (MDE) ausgetauscht. Wo es sinnvoll für die Prozesse ist, nutzt Mikado dabei auch die RFID-Technologie.

Mit Azkar, dem Vorläufer von Dachser Iberia, hatte Dicsa dazu schon sehr früh einen verlässlichen Logistikpartner gefunden, um sein 24-, manchmal sogar 12-Stunden-Leistungsversprechen zu erfüllen. „Das funktionierte von Anfang an hervorragend“, berichtet Moisés Beltrán, General Manager Aragón; Rioja & Navarra bei Dachser Iberia, der Dicsa seit vielen Jahren in Saragossa betreut.

Auf dem weiteren Internationalisierungskurs suchte Dicsa schließlich die Zusammenarbeit mit einem leistungsfähigen Europa-Logistiker in der Mitte des Kontinents. Da kam die Integration des iberischen Logistikdienstleisters Azkar in die Dachser-Familie, die 2013 begann und 2017 vollendet wurde, mit neuen, häufiger getakteten Anbindungen an ein eng geknüpftes europäisches Netzwerk gerade recht, erinnert sich Irene Carmen.

So entstand schließlich auch die Zusammenarbeit zwischen Dicsa und dem Dachser Logistikzentrum Karlsruhe. Dicsa war damals speziell an der Lagerung, Kommissionierung sowie Distribution von schnell drehenden Artikeln für seine deutschen Kunden interessiert. „Wir haben daraufhin im Jahr 2016 einen täglichen Sammelgut-Linienverkehr von Saragossa ins Dachser-Lager Malsch bei Karlsruhe und zurück umgesetzt“, berichtet Bernd Großmann, General Manager European Logistics in Malsch, der schon 2007 mit seiner Niederlassung die Plattformaufgabe für Spanien übernommen hatte und deswegen schon früh in die Gespräche mit Dicsa involviert war. 2017 richtete Dachser dann

eine direkte tägliche Linie von Saragossa nach Italien ein. So konnten die Transportzeiten zur italienischen Zentrale von Dicsa in Modena verkürzt und das Wachstum des Unternehmens dank kürzerer Laufzeiten und besserer Qualität beschleunigt werden.

Kurze Wege innerhalb Europas

Der Erfolg ließ nicht lange auf sich warten. Das Interesse der Kunden in und um Deutschland war geweckt. Schon erhielt Dicsa die ersten Anfragen nach ihren technischen Produkten. In der Folge nahm zusätzlich ein eigenes Dicsa-Lager im Dachser-Logistikzentrum Karlsruhe seinen Betrieb auf. „Diese Neueröffnung verbesserte die Versandzeiten im Zentrum und Osten des europäischen Kontinents und ermöglicht die geforderten Lieferungen in 24 Stunden“, erklärt Florian Steinbrunn, Contract Logistics Manager, Dachser Logistikzentrum Karlsruhe.

„Wir sind beide Familienunternehmen und verfolgen ähnliche Philosophien, dadurch ist eine sehr gute Partnerschaft entstanden, die den Wachstumszielen auf beiden Seiten entgegen kommt“, sagt Daniel Carmen. „Sowohl uns als auch Dachser geht es darum, hohe Qualitätsstandards zu setzen, die Transportzeiten zu verkürzen und die Ware so früh wie möglich an die Dicsa-Kunden zu liefern. Und das bei maximal transparenten Prozessen.“

Die Grundlage dafür schafft eine gründliche, tiefgehende Analyse aller relevanten Parameter, wie zum Beispiel Sendungsdaten, Kommissioniermengen und Lagerkapazitäten. Auch die damit verbundenen sehr detaillierten Prozessbeschreibungen sind für ein erfolgreiches gemeinsames Handeln mitentscheidend. „Dazu braucht es ein Vertrauensverhältnis, wie es Dicsa und Dachser pflegen“, unterstreicht Florian Steinbrunn. Noch im ersten Jahr der Zusammenarbeit sei deshalb bereits eine eigens entwickelte EDI-Schnittstelle installiert worden, um Dicsa an das Dachser-eigene Warehouse-Management-System Mikado anzuschließen. „Damit war der Weg frei für den Ausbau einer langfristigen Zusammenarbeit“, so Steinbrunn. Der Fünf-Jahresvertrag von Dicsa mit dem Bereich Kontraktlogistik von Dachser in Karlsruhe weise dabei die Richtung.

Ein umfassendes Kontraktlogistik-Paket

Dachser übernimmt seither die Distribution für die Dicsa-Kunden in Deutschland, den angrenzenden Ländern sowie für Skandinavien. Dazu gehört auch ein Cross-Docking-Prozess: Ein Teil der Ware wird dabei von Saragossa nach Karlsruhe geliefert, wo diese mit dort bereits befindlicher Ware konsolidiert und anschließend zum Endkunden versendet wird. Darüber hinaus wickelt Dachser Air & Sea Logistics von der Niederlassung Karlsruhe aus die Container-Ankünfte von den Fertigungs- und Distributionszentren aus China ab. Von Hamburg oder Bremerhaven bringt Dachser sie auf ihren Weg ins Lager nach Karlsruhe.

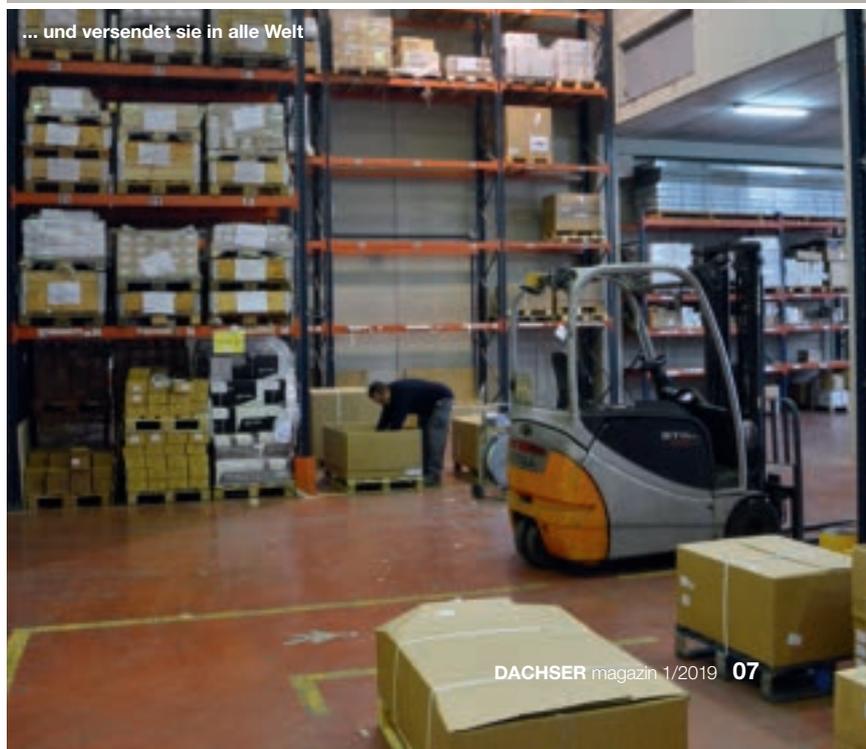
„Wir haben gemeinsam mit Dachser eine leistungsfähige und effiziente Logistikstruktur geschaffen“, sagt Dicsa-Geschäftsführer Daniel Carmen. „Die Zusammenarbeit →



Dicsa fertigt in Saragossa Leitungen ...



... und hochwertige Verbindungselemente ...



... und versendet sie in alle Welt

Dachser bietet höchste
Warehouse-Standards –
überall auf der Welt



ermöglicht uns, im Straßengüterverkehr unseren optimalen Aktionsradius von Spanien auf ganz West- und Mitteleuropa auszudehnen. Hier sind wir nun richtig gut aufgestellt und können zuverlässig und sehr gut planbar 80 Prozent unseres potenziellen Marktes in Europa abdecken“, so Carmen.

Was in Europa bestens funktioniert, soll nun auch in Nordamerika zum Tragen kommen, wo sich Dicsa noch stärker und sichtbarer am Markt positionieren will. „Wir sind an einem Punkt, an dem wir unser Modell weltweit replizieren wollen, angefangen in den USA“, erklärt Daniel Carmen. „Wir werden dabei erst einmal in kleinen Schritten vorangehen und uns anschauen, ob sich daraus panamerikanische Geschäfte ableiten lassen. Dazu haben wir neben einer Niederlassung in den USA auch eine Handelsvertretung in Argentinien gegründet.“

Auf bewährte Systeme und Prozesse muss Dicsa bei der Erschließung neuer Märkte nicht verzichten. „Insbesondere dank der durchgängigen IT-Systeme, allen voran die Warehouse-Management-Software Mikado, können wir unsere Kunden bei ihren Expansions- und Internationalisierungsplänen jederzeit unterstützen und ihnen einen unkomplizierten Marktzugang ermöglichen“, sagt Alexander Tonn, Managing Director European Logistics Germany und Corporate Director, Contract Logistics bei Dachser.

Eins-zu-eins gespiegelte Prozesse

Voraussetzung für die Umsetzung der Dicsa-Pläne war eine schnelle Warenverfügbarkeit in den USA. Bei einem Meeting der Dicsa-Verantwortlichen mit Dachser-Kontraktlogistik-Experten lotete Dicsa die Möglichkeiten eines schrittweisen Markteintritts in die USA aus. „Die Entscheidung fiel uns danach nicht schwer. Dann ging alles recht schnell“, freut sich Daniel Carmen. Zuvor hatte Thorsten Schönwetter, Director of Logistics Product Dachser USA, die Dachser-Warehouses in Atlanta und Chicago vorgestellt. Gemeinsam mit seinem Karlsruher Kollegen Florian Steinbrunn konnte er dabei aufzeigen, dass es dank Mikado, der bereits bei Dicsa etablierten Prozesse und der bestehenden EDI-Anbindung möglich ist, diese innerhalb kürzester Zeit eins zu eins von Europa in die USA zu spiegeln. „Wir können auf stabile IT-Schnittstellen aus Europa zurückgreifen und so eine hohe Prozesssicherheit für Dicsa in den USA herstellen“, sagt Schönwetter.

„Dieses Konzept hat uns auf Anhieb überzeugt“, erklärt Daniel Carmen. Noch während des Meetings habe man die Planung in wesentlichen Teilen finalisiert. Im engen Schulterschluss mit den Dicsa-Logistikexperten seien daraufhin die Prozesse und die Warehouse-Logik diesseits und jenseits des Atlantik synchronisiert worden.

In nur vier Monaten auf einen neuen Markt

„Nach nur vier Monaten, im September 2018, konnten wir aus dem Dachser-Warehouse Atlanta erste Dicsa-Produkte versenden“, berichtet Daniel Carmen. „Dank der uns gut

Bewährtes Zusammenarbeiten: Die Dicsa-Lenker Daniel und Irene Carmen und Moisés Beltrán, Dachser Iberia (v.l.)



bekanntem Systemumgebung aus Europa können wir nun wichtige Erfahrungen auf diesem neuen, wichtigen Markt sammeln.“ Kaum laufen die Geschäfte in Amerika an, hat die geschäftstüchtige Familie das nächste Ziel im Blick, China. Im Reich der Mitte boomen schließlich der Maschinen-, Anlage- und Automobilbau. Für Daniel Carmen ergibt sich so ein perfektes Spielfeld für Hydrauliken und Armaturen aller Art. „Unser Ziel ist es immer, den Kunden genau das zu geben, was sie brauchen. Ganz gleich wo auf der Welt.“ Wie gut, dass da die Dicsa- und Dachser-Philosophien so ähnlich sind. M. Schick

Kontraktlogistik ist der Königsweg der Logistik. Bei Dachser verbinden sich alle damit zusammenhängenden logistischen Funktionen entlang der Supply Chain der Kunden. Dazu zählen sämtliche logistische Leistungen. Zum Beispiel Transport/Spedition, Umschlag und Lagerung ebenso wie eine gezielte IT-Unterstützung, Qualitätssicherung, Consulting und Projektierung bis hin zu zahlreichen branchenspezifischen Value Added Services.

PROFIL



DICSA

ist weltweit einer der führenden Hersteller von Edelstahl-Armaturen und eine Referenz im Handel von hydraulischen Verbindungen, hydraulischen und pneumatischen Komponenten sowie von Bodenbelägen. Das 1983 gegründete Familienunternehmen mit Sitz im spanischen Saragossa beschäftigt rund 180 Mitarbeiter, verfügt in seinem Bereich über den umfassendsten und umfangreichsten Bestand in Europa und liefert in über 100 Länder auf fünf Kontinenten. 2018 verzeichnete Dicsa einen Umsatz von mehr als 50 Millionen Euro.

www.dicsaes.com



Botschaft aus Texas:
Zeit ist relativ

Zeitmessung

EIN TICK FÜR DIE EWIGKEIT

Mitten in Texas soll die „Uhr des langen Jetzt“ das Zeitgefühl entschleunigen – mit unverwüster Mechanik und viel gutem Willen für die nächsten 10.000 Jahre.

Immer mit der Ruhe: Wenn zwischen einem Tick und Tack ein ganzes Jahr liegt, läuft diese Uhr auch noch in 10.000 Jahren. Und genau das hat seit über 20 Jahren eine Gruppe von Wissenschaftlern, Ingenieuren, Designern und Philosophen bei der Entwicklung eines gigantischen Zeitmessers für die Ewigkeit im Sinn. Nun ist es soweit. Seit einigen Monaten läuft die Installation der 150 Meter hohen mechanischen „Uhr des langen Jetzt“, tief im Inneren des Sierra-Diablo-Gebirges in West-Texas. Die Idee dazu stammt von Danny Hillis, dem Gründer der Technologie- und Innovationsfirma Applied Invention und der gemeinnützigen Long Now Foundation. Auch Amazon-Chef Jeff Bezos ist als Sponsor und Eigentümer des Landstücks, auf dem die Uhr entsteht, mit von der Partie.

„Wenn man etwas bauen will, das 10.000 Jahre lang Bestand haben soll, müssen einige strategische Erwägungen bedacht werden. Nur Objekte, die sich unter der Erde befinden, haben überhaupt eine Chance, so lange zu halten“, sagt der Industriedesigner Alexander Rose, der als geschäftsführender Direktor der Stiftung das Projekt leitet.

Während die Baukolonne bereits einen riesigen Stollen in den Berg bohrt, wird die Uhr in mehreren Teilen gebaut, die schließlich einzeln in den Schacht hinabgelassen und dort in Präzisionsarbeit zusammengesetzt werden.

Aber warum macht man das alles? Wird die Menschheit überhaupt die nächsten 10.000 Jahre überleben und dann noch auf diese Uhr schauen können? „Wir sind eine ziemlich hartnäckige Gattung“, ist Rose überzeugt. „In Wirklichkeit geht es weniger darum, ob wir überleben, als vielmehr darum, wie wir überleben. Mit der Uhr bezwecken wir, dass die Leute genau darüber nachdenken.“

Leitmesse für Logistik

VERBINDUNGEN SCHAFFEN

Auf der transport logistic 2019 präsentiert Dachser vom 4. bis 7. Juni in München sein Leistungsportfolio auf 600 Quadratmetern in Halle B6.

Mitarbeiter aus allen Teilen des weltweiten Dachser-Netzwerks bilden die Messe-Crew und sorgen auch in diesem Jahr für ein internationales Flair am Messestand. Das neue Standkonzept greift das Messethema „Connectivity“ auf und zeigt, wie und wo die Logistik-Services des Familienunternehmens den Kunden klare Mehrwerte bieten: im persönlichen Gespräch genauso wie über Screens oder in Vorträgen und Präsentationen auf einer Bühne am Stand.

„Die transport logistic wird für uns und unsere Messebesucher auch in diesem Jahr wieder ein besonderes Highlight“, verspricht Birgit Kastner-Simon, Corporate Director

Corporate Marketing bei Dachser. „Für uns ist die Messe eine wertvolle Plattform, um uns als Top-Player in der globalen Logistikbranche zu präsentieren.“

Impulsgeber für die globale Logistik

Die transport logistic ist die Bühne für das Who is who der internationalen Logistikwelt und findet alle zwei Jahre in München statt. Als weltweite Leitmesse für Logistik, Mobilität, IT und Supply Chain Management ist sie Geschäftsplattform und Impulsgeber für die globale Logistik- und Transportbranche. Über 2.000 Aussteller aus mehr als 60 Ländern sind auch in diesem Jahr vertreten.



Dachser ist ein Magnet
auf der Messe

Raum und Infrastruktur

VERNETZTES PLANEN

Raum- und Bauplanung
wachsen digital zusammen

Datenintegration macht's möglich: Planung und Bau urbaner Infrastrukturen stehen vor einer Revolution. Weil alles immer und überall miteinander kommuniziert.

Wie können Straßen und Verkehrsbauwerke wie Brücken sicherer werden? Eine Frage, die Bau- und Raumplaner schon immer umtreibt. Doch weil bislang ihre digitalen Systeme nicht ausreichend vernetzt oder nicht kompatibel sind, gehen der AEC-Branche (Architektur, Ingenieur- und Bauwesen) auf dem Weg vom Entwurf bis hin zu Fertigstellung und Objektbetreuung immer wieder wichtige Daten verloren. Zum Beispiel bei einer Autobahnbrücke: Wenn über die gesamte Nutzungsdauer Projektbeteiligte Daten aus einer früheren Phase des Bau- und Wartungsprozesses benötigen, müssen Planer, Architekten und Ingenieure diese Informationen heute häufig manuell reproduzieren – wichtige Informationen können dabei verloren gehen, der damit verbundene Zeitaufwand und das Fehlerrisiko sind zum Teil enorm.

Was in logistischen Netzwerken, wie bei Dachser, längst gelernt und selbstverständlich ist, könnte nun jedoch auch die AEC-Branche revolutionieren: nämlich eine umfassende Datenintegration und das Managen vieler unterschiedlicher Schnittstellen innerhalb komplexer Netzwerke. So sind mittlerweile moderne geographische Informationssysteme, kurz GIS, in der Lage, auch 3D-Modellierungen von Raumumgebungen zu erstellen. Diese Daten lassen sich

mit dem sogenannten Building Information Modeling, abgekürzt BIM, verknüpfen. So werden alle Informationen eines Bauprozesses systematisch erfasst und analytisch abgleichbar.

Den Raum mitdenken

Durch das Erweitern der BIM-Planung um ein raumbezogenes Element, nämlich den Daten des GIS, eröffnet sich eine neue, ganzheitliche Perspektive auf die Planung, den Bau und den Betrieb von Straßen, Brücken, Flughäfen oder Schienennetzen. So kann GIS zum Beispiel auf grundsätzliche Hochwassergefahren hinweisen und Bauplanern umfassende Informationen für die Auswahl von Standort, Ausrichtung und sogar von Werkstoffen für ein Projekt liefern.

Und es geht noch weiter. Vernetzte, zukünftig vielleicht autonome Fahrzeuge könnten „live“ Informationen aus der Umgebung zum Datenpool beisteuern, etwa zur Straßengeometrie, wie Fahrstreifensperrungen, Änderungen der Verkehrsführung oder Gefahrenzonen. Diese stehen dann den Bau- und Infrastrukturplanern in Echtzeit zur Verfügung und helfen ihnen bei der Planung und Instandhaltung bestehender und neuer Straßen.



DACHSER RÜCKT AUFS PODEST

Im aktuellen Ranking „Top 100 der Logistik“ macht der Logistikdienstleister Dachser im deutschen Markt einen Platz gut und belegt nun den dritten Platz der umsatzstärksten Logistikunternehmen. Bei den landgebundenen Stückgutverkehren behauptet Dachser Platz 1. Die Erhebung „Top 100 der Logistik“ wird seit 1995 alljährlich von der Fraunhofer-Arbeitsgruppe für Supply Chain Services (SCS)

zusammen mit der Fachzeitschrift DVZ und der Bundesvereinigung Logistik herausgegeben und gilt als wichtiges Barometer für das Wachstum in der Logistik-Branche. So stieg das Umsatzvolumen der Top-100-Unternehmen im Jahr 2017 auf rund 64,4 Mrd. Euro. 2015 waren es noch 60,6 Mrd. Euro. Somit ist die Branche in den letzten Jahren um rund 6,3 Prozent gewachsen.



INNOVATION IM PALETTEN-HANDLING

Auf der Logistikbühne haben sie im wahrsten Sinne des Wortes eine tragende Rolle: die Packmittel, allen voran verfolgungspflichtige Ladungsträger wie Paletten und Gitterboxen. Um jedes Jahr Abermillionen Tonnen Güter umschlagen zu können, ist ein reibungsloser, jederzeit transparenter Packmitteltausch unverzichtbar. Dazu wartet Dachser jetzt mit einer richtungsweisenden Innovation auf: dem „Modul Optimierte Packmittel Abschreibungs System“ (MOPAS).

MOPAS digitalisiert das Procedere im Packmitteltausch. Wurden in der Vergangenheit noch Packmitteldifferenzen über einen monatlichen Belegversand auf Packmittelkonten verbucht, können sie mit MOPAS nun beleglos, direkt und unmittelbar zwischen den Dachser-Niederlassungen abgestimmt werden. Ein autorisierter Hallenmitarbeiter erfasst dazu vor der Ausgangsverladung digital etwaige Packmitteldifferenzen, der Fahrer bekommt dies gleich auf seinen PEN (Pallet Exchange Note) gespielt. Die Abstimmung zwischen den Niederlassungen erfolgt im Anschluss beleglos und zeitnah. In einer späteren Entwicklungsstufe werden Kunden dann ihren Rückbelastungsbeleg in digitaler Form erhalten. MOPAS ist die konsequente Weiterentwicklung des professionellen Leergutmanagements bei Dachser.

Dachser verfügt über ein sehr effizientes Verwaltungssystem für Ladungsträger und bietet beim Palettentausch einen werthaltigen Value Added Service. Ein Aufwand, der vom Kunden geschätzt wird, denn er sorgt für eine reibungslose, transparente Abwicklung sowie sichere Versorgung mit Leergut.

Solarenergie

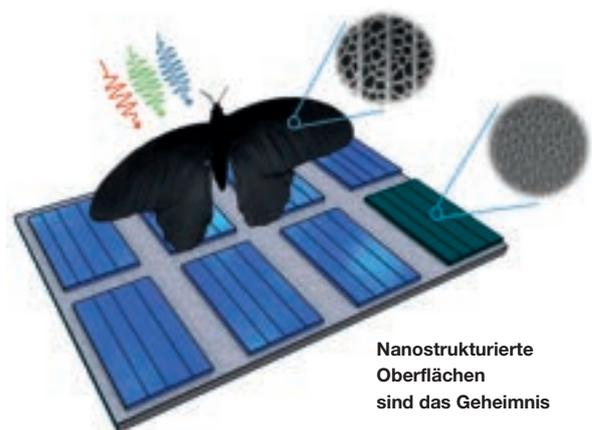
MACH'S WIE DER SCHMETTERLING

Wenn es um Energieeffizienz geht, lohnt es sich, bei der Natur vorbeizuschauen. Von Schmetterlingsflügeln inspirierte Photovoltaik schafft eine um bis zu 200 Prozent höhere Absorption.

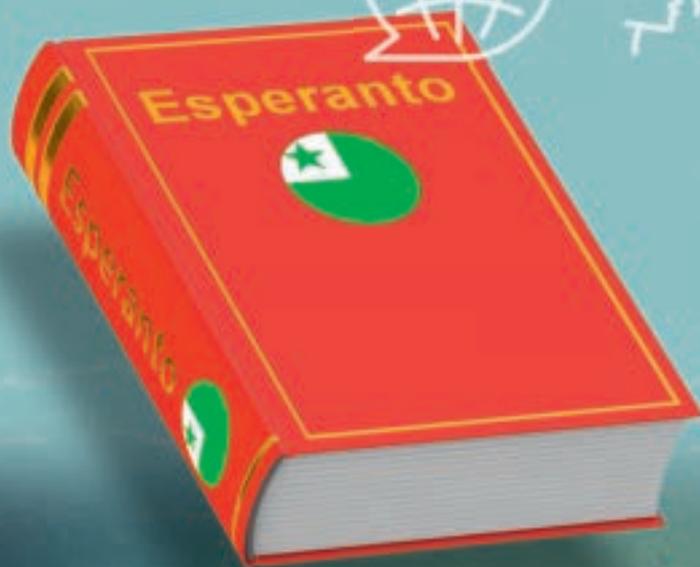
Sein Name könnte leicht in die Irre führen: *Pachliopta aristolochiae* – „gewöhnliche Rose“. Mit einer gewöhnlichen Blume hat dieser Schmetterling nicht viel gemein. Forscher des Karlsruher Instituts für Technologie (KIT) haben sich seine extrem schwarzen Flügel einmal näher angeschaut und mithilfe von Mikrospektroskopie entdeckt, dass deren Oberfläche Nanostrukturen mit kleinsten Löchern aufweist. Damit kann der Schmetterling Licht über ein breites Spektrum deutlich besser absorbieren als glatte Oberflächen.

Für die Solarenergie ergeben sich daraus bisher ungeahnte Möglichkeiten. „Das Optimierungspotenzial, das eine Übertragung dieser Strukturen für die Photovoltaik hat, fiel deutlich höher aus, als wir vermutet hatten“, sagt Dr. Hendrik Hölscher vom Institut für Mikrostrukturtechnik (IMT) am KIT. In der Folge ist es den Wissenschaftlern gelungen, die beim Schmetterling identifizierten Nanostrukturen auf der Siliziumschicht einer Dünnschicht-Solarzelle nachzubilden. Das Ergebnis ist verblüffend. Die Licht-Absorptionsrate stieg um bis zu 200 Prozent.

Das rechnet sich in vieler Hinsicht: Die lichtabsorbierende Schicht in Dünnschicht-Photovoltaik-Modulen ist bis zu tausendmal flacher als herkömmliche kristalline Silizium-Solarzellen. Daher fällt der Rohstoffbedarf deutlich kleiner aus. Bisher lagen die Absorptionsraten der dünnen Schichten allerdings auch unter denen kristalliner Zellen. Deshalb werden sie überwiegend dort eingesetzt, wo nur wenig Strom benötigt wird, etwa in Taschenrechnern oder Armbanduhren. Die mit Schmetterlingsflügeln erreichte Steigerung der Absorption kann nun solche Dünnschicht-Zellen auch für größere Anwendungen wie Photovoltaik-Anlagen auf Dächern wirtschaftlich attraktiv machen. „Dies ist vor allem für europäische Lichtverhältnisse interessant, da hier häufig diffuses Licht herrscht und das Licht nur selten senkrecht auf die Solarzellen fällt“, sagt Hendrik Hölscher.



Nanostrukturierte
Oberflächen
sind das Geheimnis



” Nichts kann besser gefährlichen Missverständnissen vorbeugen als eine gemeinsame Sprache



Kommunikation
braucht immer Sender
und Empfänger



SCHWER ZU VERSTEHEN

6.000 Sprachen, unzählige Dialekte: Mit dieser Vielfalt macht sich die Menschheit das Leben schwer. Dass der internationale Austausch heute dennoch erstaunlich gut funktioniert, hängt stark mit früheren Handelsströmen zusammen.

Ludwik Lejzer Zamenhof war schon als Kind außerordentlich sprachbegabt. Aufgewachsen in einer multikulturellen Region des russischen Zarenreichs, sprach er mit dem Vater Russisch, mit der Mutter Jiddisch und mit Freunden Polnisch. In der Schule standen Griechisch, Latein und Englisch auf dem Lehrplan, nebenbei lernte er Deutsch, Französisch und Hebräisch. Noch vor seinem 30. Geburtstag beherrschte Zamenhof eine zehnte Sprache – eine, die er selbst entwickelt hatte.

Vorgestellt 1887, wurde Zamenhofs „Internationale Sprache“ bald unter dem Namen Esperanto (übersetzt Hoffnung) bekannt. Auch wenn sie es nie aus der Nische schaffte, gibt es bis heute überzeugte Anhänger der Kunstsprache. Ganz wie der Erfinder sehen sie darin ein Mittel, um internationale Konflikte zu reduzieren. Ihr Credo: Nichts kann besser gefährlichen Missverständnissen vorbeugen als eine gemeinsame Sprache.

Schon im Alten Testament wird bedauert, dass Menschen kein gemeinsames Vokabular haben. Schuld daran ist in der Deutung der Bibel ein ambitioniertes Bauvorhaben: In Babylon sollte ein Wolkenkratzer entstehen – als Brücke ins himmlische Reich. Wütend über diese Anmaßung, so die Bibel, schuf Gott eine Vielzahl von Sprachen, so dass sich die Menschen untereinander nicht mehr verstanden.

Komplizierte Zusammenarbeit

Linguisten streiten darüber, ob es tatsächlich einmal so etwas wie eine gemeinsame Ursprache gab. Einig sind sie sich darin, dass die Vielfalt im Laufe der Jahrtausende zugenommen hat – heute werden rund 6.000 verschiedene Sprachen gezählt. Den internationalen Austausch macht das reichlich kompliziert. Man denke nur an die Europäische Union, in der viele Dokumente in 24 Amts- und Arbeitssprachen kursieren. Die Versuche, der „babylonischen Verwirrung“ mit Kunstsprachen entgegenzuwirken, gelten dennoch als gescheitert.

Stattdessen gaben in der Kulturgeschichte bislang stets ökonomische Supermächte den Ton an. Die Ausbreitung ihrer Sprachen folgte Handelsströmen, zunächst ganz im Wortsinne über Flüsse, später dann über Straßen und Meere. Eine frühe Dominanz als Verkehrssprache – Lingua

Franca – erreichte im Vorderen Orient der frühen Antike etwa Akkadisch. Ausgehend vom Mittelmeerraum erlangten später Griechisch und Latein einen ähnlichen Status in Europa.

Erstaunlich ist, wie beständig solche Verkehrssprachen sind. Latein etwa war für europäische Wissenschaftler noch Jahrhunderte nach dem Untergang des Weströmischen Reiches der kleinste gemeinsame Nenner. Heute dominiert im internationalen Austausch auf jeglichen Fachgebieten Englisch – obgleich das ausgedehnte Kolonialreich der Briten längst Geschichte ist und auch die ökonomische Vorherrschaft der USA bröckelt. Man lernt eben nicht schnell mal eine neue Fremdsprache, nur weil sich die geopolitischen Rahmenbedingungen verändern.

Digitale Türöffner

Ganz neue Verkehrssprachen haben Computer hervorgebracht. Sie tragen Namen wie C++, Java oder Python – statt geografischen Gegebenheiten folgt ihre Verbreitung fachlichen Zugehörigkeiten und persönlichen Präferenzen. Eine universelle Programmiersprache ist dagegen nicht in Sicht. Die Folge: Immer wieder scheitern IT-Großprojekte an komplexen Schnittstellen, die Daten aus einem Programm für ein anderes übersetzen sollen.

Das Wirrwarr an Sprachen – ob analog oder digital – kann man pessimistisch als Wunsch der Menschen deuten, sich künstlich von anderen abzugrenzen. Oder aber man sieht daran vor allem eine Anpassung an äußere Begebenheiten. So war für die Inuit in frühen Zeiten sicherlich ein anderer Wortschatz hilfreich als für die Ureinwohner am Amazonas. Und wer fürs Web programmiert, braucht andere Befehle als ein Softwarearchitekt für selbstfahrende Autos.

Ein Segen des Informationszeitalters ist, dass sprachliche Unterschiede kaum noch echte Barrieren darstellen. Dank immer besserer Übersetzungsprogramme können wir heute Dokumente aus nahezu jedem Winkel der Welt lesen. Auch Live-Übersetzungen bei Videotelefonaten oder bei Gesprächen vor Ort sind schon möglich. Obgleich mit anderen Mitteln, treiben die digitalen Helfer so Zamenhofs Vision voran: Sie sorgen dafür, dass sich Menschen besser verstehen – und legen so die Basis für gegenseitiges Verständnis. S. Ermisch



Es gibt rund 300 Wörter, die in allen Sprachen existieren und die gleiche Bedeutung haben. Mit dabei: ich, du, nein, alles, gross, klein, Frau, Mann, essen, sehen, hören, Sonne, Mond, Wasser, Feuer, Nacht, Land.

SPRÜHENDE IDEEN

Das Unternehmen Wagner Spraytech UK ist auf Wachstumskurs, die Lagerfläche muss damit Schritt halten. Dachser schaffte Platz und übernahm innerhalb kürzester Zeit das Warehousing in Northampton – einschließlich umfangreicher Value Added Services.

Selbermachen steht hoch im Kurs. Mit mehr als 720 Milliarden Euro ist der europäische Markt für Do-It-Yourself-Produkte (DIY) rund ums Heimwerken, Bauen und Gärtnern groß. Nach den Deutschen sind auch die Franzosen und die Briten begeisterte Heimwerker.

In fast allen Märkten sind Produkte der WAGNER Group zu finden. Das Schweizer Unternehmen produziert weltweit mit 1.600 Mitarbeitern Geräte, mit denen Heimwerker, aber auch Industrie und Handwerker Lacke und Farben auftragen können. Die Produktpalette reicht vom Farbsprühsystem, mit dem Heimwerker renovieren können, über Profi-Geräte für das Lackieren, Farb- und Putzspritzen bis zu industriellen Beschichtungssystemen.

Im vergangenen Jahr stand WAGNER in Großbritannien vor einem Problem. Wagner Spraytech UK stieß in seinem alten Lager in Guildford, südwestlich von London, an Kapazitätsgrenzen. „Wir mussten einen Lager- und Logistikpartner finden, der unsere Anforderungen erfüllen konnte“, sagt Ian Pocock, Customer Service Manager bei Wagner Spraytech UK. Da man in Europa bereits eng mit Dachser zusammenarbeite, sei es selbstverständlich gewesen, mit Dachser UK zu sprechen. Am Ende stand die Entscheidung, das Warehousing direkt beim Logistikdienstleister anzusiedeln. →

Der Frühling kann kommen,
wenn farblich alles passt





Maciej Kwiek,
Business Development
Manager, Dachser UK

” Mit dem Einsatz von Mikado und der Lageroptimierung haben wir heute die volle Transparenz über alle Vorgänge, damit WAGNER seine Kunden effektiv bedienen kann

Wachsen mit der Nachfrage

Der neue Standort liegt rund 100 Kilometer nördlich von London, am Rande der Industriestadt Northampton im Herzen Englands. Dort betreibt die britische Landesgesellschaft von Dachser seit März 2014 ihr Logistikzentrum im Thomas Dachser Way. Die Niederlassung im Industriegebiet Brackmills Industrial Estate umfasst eine fast 6.000 Quadratmeter große Umschlaghalle, und ein über 10.500 Quadratmeter großes Lager für 20.000 Palettenstellplätze. Rund 26 Millionen Euro investierte Dachser in die moderne Logistikanlage.

Das starke Wachstum der seit 1975 tätigen britischen Dachser-Landesgesellschaft im Ex- und Import, in der Kontraktlogistik sowie bei den Value Added Services hatte das neue Gebäude notwendig gemacht.

Von Anfang an war das Logistikzentrum mit täglichen Direktverkehren an das globale Dachser-Netzwerk angeschlossen. Die verkehrsgünstige Lage macht es möglich. Das Industriegebiet liegt nur sechs Kilometer von der wichtigen Autobahn M1 entfernt, die London mit den Industriezentren des britischen Nordens verbindet. Bis Manchester sind es zum Beispiel rund 170 Kilometer.

„Es erfordert viel Vertrauen und auch ein bisschen Mut, das Warehousing auszulagern und sich mit neuen Prozessen auseinanderzusetzen“, kennt Maciej Kwiek, Business Development Manager und Projektleiter bei Dachser die

Herausforderungen der Umstellung. Auch WAGNER habe sich an eine neue Umgebung anpassen müssen. Geholfen habe dabei die enge Zusammenarbeit zwischen den Logistikverantwortlichen des Unternehmens und von Dachser. Für Dachser begleiteten neben Kwiek auch Kundenserviceleiter James Simmonds und Kontraktlogistik-Leiter Grant Ryan sowie eine Reihe von Mitarbeitern die Umstellung.

Gute Vorbereitung ist alles

Die größte Herausforderung sei der Zeitrahmen gewesen, der für den Umzug vorgegeben war. „Wir mussten das Lager in Guildford leeren und den Lagerbestand nach Northampton verlagern, ohne die Lieferungen an die Kunden zu beeinträchtigen“, erinnert sich Pocock. Gelöst wurde dies durch eine Aufteilung der Lieferungen in Produkte mit hoher und niedriger Versandgeschwindigkeit sowie einer Kombination des Versands von beiden Standorten.

„Jeder Umzug ist natürlich erstmal eine Herausforderung“, ergänzt Kwiek. Aber beide Seiten hätten vorausschauend geplant. „Das ist wieder ein gutes Beispiel, wie wichtig die Vorbereitung, eine klare Kommunikation mit dem Kunden und ein ordentlicher Zeitplan sind“, erklärt Kwiek. Die eigentliche Umstellung ging dann relativ schnell und ruhig über die Bühne.

Eine weitere Herausforderung war, sicherzustellen, dass alle Kundenanforderungen von WAGNER an Dachser kommuniziert wurden. Dafür erstellte WAGNER für jeden Kunden eine detaillierte Prozessakte. Zudem galt es von Anfang an, die Prozesse auf die Besonderheiten der DIY-Branche auszurichten. „Unser Logistikdienstleister muss in Sachen Warehousing eine breite Palette abdecken können“, sagt Pocock. „Denn die Ware muss für die spezifischen Anforderungen der DIY-Branche vorbereitet werden.“

Im Tagesgeschäft werden die Container mit Geräten und Produkten aus den USA und aus China von verschiedenen Dienstleistern von britischen Häfen direkt nach Northampton gebracht. „Die hauptsächlich von Dachser durchgeführten Value Added Services bestehen darin, die Bestände nach klaren Vorgaben aufzubereiten“, erläutert Ian Pocock. Dazu gehören die Kennzeichnung der Paletten, Kartons und der einzelnen Waren sowie das Umladen im Wareneingang aus den Containern auf sortenreine Paletten, die beim Empfänger bestmöglich präsentiert werden können.

Die Aufträge werden per EDI aus dem SAP-System direkt an Dachser Northampton übermittelt. „Es gibt einen ständigen Fluss an Mails und Telefonaten, um sicherzustellen,



Heimwerken auf
professionelle Art



So gelingt der Anstrich gleichmäßig und sauber

dass alles für beide Seiten reibungslos läuft“, erklärt Pocock den täglichen Ablauf. „Da unser britisches Büro nur zwanzig Minuten von Northampton entfernt ist, können wir bei auftretenden Problemen schnell reagieren.“

„Dachser führt für uns auch Inspektionen an hochwertigen Gütern durch, um sicherzustellen, dass der Hersteller die Waren in der von uns erwarteten Qualität liefert. Das geht natürlich nur, weil wir von Anfang an ein sehr gutes, vertrauensvolles Arbeitsverhältnis hatten“, betont Ian Pocock. Für WAGNER übernimmt Dachser zudem die Ersatzteillogistik, das Retourenmanagement sowie auch den Versand an e-Commerce Händler.

Auf 3.500 Palettenstellplätzen organisiert Dachser mehr als 270 unterschiedliche Artikel für WAGNER. „Mit dem Einsatz der Warehousemanagementsoftware Mikado haben wir die volle Transparenz über alle Warehouseprozesse, damit WAGNER seine Kunden effektiv bedienen kann“, erläutert Maciej Kwiek. Das ermögliche auch hohe Mengen im Warenausgang. „Hier galt es, die Prozesse im Warehouse auf die festen Abfahrtszeiten abzustimmen, um keine verspäteten Lieferungen an die DIY-Märkte und Einzelhändler zu riskieren“, sagt Kwiek.

Wer in Großbritannien tätig ist, der muss sich derzeit nicht nur über das tägliche Geschäft, sondern auch über die politische Entwicklung Gedanken machen. „Der Brexit sorgt dafür, dass uns nicht langweilig wird“, nimmt es Kwiek mit britischem Humor. „Wir stellen uns auf die Entwicklungen ein, im engen Kontakt mit unseren Kunden.“ Der ist vorbereitet. „Für den Brexit haben wir den Lagerbestand unse-

rer Schnelldreher erhöht, um einen Puffer für drei bis vier Monate zu schaffen“, sagt Ian Pocock. Allerdings könne niemand vorhersagen, was passieren werde. Maciej Kwiek ergänzt: „Wir blicken sehr optimistisch in die Zukunft, der DIY-Markt in Großbritannien bleibt hochinteressant. Und gerade in eher unsicheren Zeiten zahlt sich eine vertrauensvolle Zusammenarbeit, wie wir sie mit WAGNER haben, besonders aus – für beide Seiten.“

A. Heintze

Auf der Suche nach der besten Möglichkeit, seine Skier zu wachsen, erfand 1927 der norwegische Ingenieur Erik Andreas Rotheim die Spraydose. Damit schuf er die technische Grundlage für alle weiteren Verfahren zum Ausspritzen oder Verteilen von Flüssigkeiten oder halbflüssigen Massen.

IM PROFIL

WAGNER Gruppe

WAGNER ist ein marktführender Hersteller von technologisch hochwertigen Geräten und Anlagen zum Auftragen von Nass- und Pulverlacken, Farben und anderen flüssigen Materialien auf Oberflächen. Die Produktpalette des 1947 von Josef Wagner in Friedrichshafen gegründeten Unternehmens reicht vom DIY-Farbsprühsystem über Profi-Geräte für das Lackieren, Farb- und Putzspritzen bis zu komplexen industriellen Beschichtungssystemen. In Großbritannien betreibt WAGNER seit 1970 mit Wagner Spraytech eine eigene Vertriebsgesellschaft für den Import und die Distribution hochwertiger Spraytechnologie.

www.wagnergroup.com



Motiviert in eine Zukunft
in der Logistik

CHANCEN
IN DER LOGISTIK

DIE ENTDECKERIN

Begonnen hat Izabela Jurkowska als Mitarbeiterin im Umschlag, inzwischen ist sie Trainee im Food-Bereich bei Dachser in Berlin-Schönefeld. Zupacken können und dabei immer mehr lernen und wissen wollen – das kommt gut an in der Logistik-Welt.

Von nichts kommt nichts – unter diesem Motto steht auch der berufliche Weg von Izabela Jurkowska. Nachtschichten als Zeitarbeiterin waren 2015 für sie der Einstieg bei Dachser. Eigentlich wollte die junge Frau mit polnischen Wurzeln nach dem Abbruch ihres Studiums einfach mal etwas Neues ausprobieren. Und sie fand schnell Gefallen an der Arbeit im Dachser Logistikzentrum Berlin-Brandenburg in Schönefeld. „Ich habe am Anfang ganz klassisch Waren gescannt und wollte mich erst mal beweisen“, erzählt Izabela Jurkowska. „Zunächst weiß man ja nie genau, was einen erwartet. Aber die Arbeit hat mir gleich Spaß gemacht, und da legt man gerne mal eine Schippe drauf.“

Der Einstieg gelang ohne Probleme. Nach und nach lernte sie die ganze Vielfalt der Logistik-Welt kennen und schätzen. Nach vier Monaten Zeitarbeit wurde Izabela Jurkowska von Dachser übernommen und konnte fortan in allen Berei-

chen des Lagers arbeiten. Die Mitarbeiter in Schönefeld sorgen unter anderem dafür, dass die Supermärkte in Berlin und Brandenburg mit gekühlten und ungekühlten Lebensmitteln versorgt werden.

Potenzial erkannt

Ihre Vorgesetzten bei Dachser waren ebenfalls zufrieden mit der Arbeit ihrer jungen Kollegin. Schnell erkannte man ihr Potenzial, auch für das gesamte Dachser-Netzwerk. Anfang 2018 wurde Izabela Jurkowska, nach einer Einarbeitung im Head Office in Kempten, nach Italien entsandt. Dort unterstützte sie die Transformation von Papp Italia zu Dachser Italy Food Logistics und schulte Kollegen. „Ich kenne die Prozesse im Lager sehr gut und spreche außerdem fließend Englisch. Da hat mein Chef wohl gedacht, dass das ganz gut passen könnte“, erzählt Izabela Jurkowska. Und damit lag er gleich mehrfach richtig: Die

Es gibt zwei Möglichkeiten, Karriere zu machen: Entweder leistet man wirklich etwas, oder man behauptet, etwas zu leisten. Ich rate zur ersten Methode, denn hier ist die Konkurrenz bei weitem nicht so groß.

Danny Kaye (1911 – 1987),
Schauspieler und Sänger

” Ich habe viele Möglichkeiten bekommen, mich weiterzuentwickeln und dazuzulernen

Izabela Jurkowska

etwa 50 italienischen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter waren begeistert von der jungen Frau aus Deutschland und sie selbst erlebte „eine unvergessliche Zeit und mein bisheriges Dachser-Highlight“.

Auch fernab der Heimat bekam Izabela Jurkowska bei der Arbeit im Team, genauso wie nach Feierabend, das berühmte Dachser-Familiengefühl live mit. „Die Mitarbeiter werden bei Dachser wertgeschätzt. Wenn es mal in einer Abteilung nicht so passt, oder es eine Änderung in der persönlichen Lebenssituation gibt, wird sehr geduldig nach einer passenden Lösung gesucht“, so Jurkowska: „So entsteht eine Win-win-Situation.“

Das große Ganze im Blick

Seit Oktober 2018 ist die einstige Lagermitarbeiterin Trainee der Food-Leitung bei Dachser in Berlin-Schönefeld. Izabela Jurkowska durchläuft in ihrer 18-monatigen Ausbildung verschiedene Abteilungen – vom QM-Bereich über die Disposition bis zum Warehouse. Und wird wegen ihrer sprachlichen und fachlichen Kompetenzen immer wieder für spezielle Projekte außerhalb ihrer Niederlassung Schönefeld eingesetzt. Anfang 2019 flog sie nach Irland, um die Mitarbeiter von Johnston Logistics bei der vollständigen Integration in das Dachser-Netzwerk zu unterstützen und zu schulen. Zwar kommt Izabela Jurkowska aus der Welt der Lebensmittellogistik, Johnston Logistics transportiert wiederum Industriegüter. Jedoch gleichen sich die Prozesse und Systeme im gesamten Dachser-Netzwerk, daher ist die Unterstützung der jungen Kollegin auch in Irland gefragt.

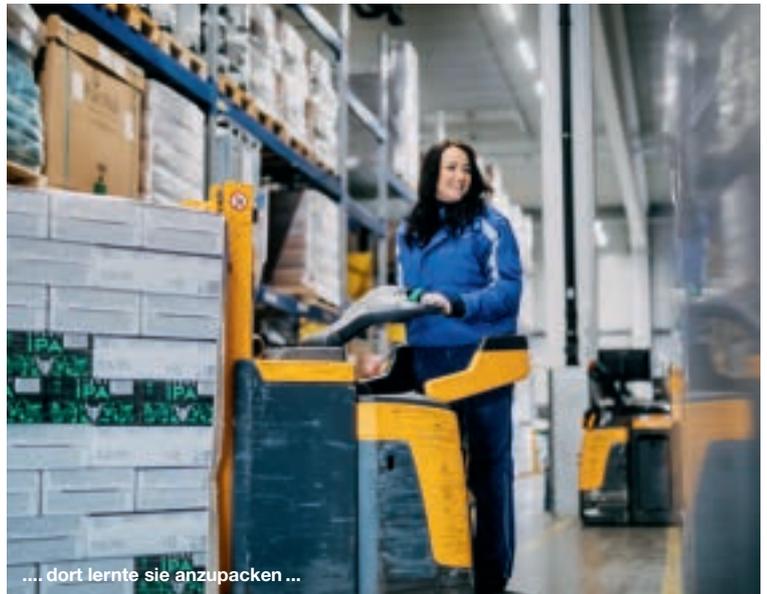
Das ist aber längst noch nicht alles, was sich im Leben der Logistik-Aufsteigerin tut: Nach Feierabend absolviert Izabela Jurkowska ein Bachelor-Fernstudium im Logistik-Management. „Dachser unterstützt mich dabei. Aber natürlich bleibt bei 40 Stunden Arbeitszeit und etwa 20 Stunden pro Woche für das Fernstudium nicht mehr viel freie Zeit.“ Zu ihren größten Hobbys zählen ihre zwei Ponys. „Auch wenn ich viel zu tun habe – bei den Pferden kommt man dann ganz schnell wieder auf andere Gedanken und kann gut abschalten.“

Nach beinahe vier Jahren in der Schönefelder Niederlassung zieht Izabela Jurkowska eine positive Bilanz: „Ich bin bei Dachser angekommen. Ich habe viele Möglichkeiten bekommen, mich weiterzuentwickeln und dazuzulernen. Dass ich damals einfach mal was Neues ausprobiert habe, hat sich für mich definitiv gelohnt.“

L. Becker



Erste Erfahrungen sammelte sie im Lager ...



... dort lernte sie anzupacken ...



... heute studiert sie noch nebenbei



ENERGIE PUR

Batterien für so unterschiedliche Anwendungen wie Solar-Straßenlampen, Notfallbeleuchtung, für elektrische Heckenscheren, den Militärfunk oder Beatmungsgeräte – hergestellt in der französischen Provinz. Vor gerade einmal fünf Jahren als eigenständiges Unternehmen gegründet, hat sich der Batteriehersteller ARTS Energy zu einer ernst zu nehmenden Größe entwickelt. Auch dank kluger Logistik.

Die Rue Ampère im westfranzösischen Nersac ist eine echte Randerscheinung. Optisch zumindest. Die nach dem französischen Mathematiker und Physiker André-Marie Ampère benannte Straße gibt sich unauffällig. Bescheidene Vegetation, viel Grau, gepflegte Tristesse – eine typische Industriestraße, wie sie es weltweit millionenfach gibt. Doch der Blick auf die dort ansässigen

Unternehmen zeigt: Die Straße hat es in sich. In Hausnummer 5 etwa hat Soppec seinen Sitz, Spezialist für Markierungsfarben und weltweit eines der führenden Unternehmen auf diesem Gebiet. Fünf Hausnummern weiter geht es um eine Technologie, die angesichts des immer umstritteneren Verbrennungsmotors gerade ziemlich Fahrt aufnimmt: Batterien. →



Logistik hilft beim Wachstum



Batterien für den Weltmarkt

Damit werden in naher Zukunft ja nicht nur immer mehr Autos angetrieben, sondern heute schon Produkte aller Art ausgerüstet. Elektrische Heckenscheren zum Beispiel. Oder Windräder und Solarleuchten. Fast 300 Mitarbeiter sind es, die in dem gerade einmal 3.000 Einwohner zählenden Örtchen im Département Charente für ARTS Energy arbeiten – ein Unternehmen, das 2013 aus dem mehrheitlich zum Mineralölkonzern Total gehörenden Batterie- und Akku-Hersteller Saft entstanden ist.

Die Kunden, die ARTS Energy mit wiederaufladbaren Nickel- oder Lithium-Ionen-Batterien beliefert, sitzen in aller Welt. Der Großteil des Umsatzes kommt jedoch aus dem europäischen Raum. Für deren Transport ist seit vier Jahren die Dachser Niederlassung in Niort zuständig, nördlich von La Rochelle gelegen.

Exklusive Partnerschaft

Die Zusammenarbeit zwischen Dachser und ARTS Energy hat sich stetig entwickelt. Zunächst hatte Dachser 20 Prozent des Transportaufkommens im Landverkehr übernommen und für den Batteriehersteller Kunden in Österreich, Belgien, Tschechien, Spanien und Polen beliefert. Ein Jahr später waren es schon über 50 Prozent. Inzwischen wickelt Dachser den gesamten Transport auf der Straße ab – neben dem Heimatmarkt Frankreich vor allem nach Deutschland, Großbritannien, in die Niederlande und nach Spanien. Außerdem ist Dachser nach einer Testphase seit einem Jahr Exklusivpartner für den Bereich Seefracht. Von der Firmenzentrale in Nersac werden die Waren per Lkw zum Hamburger Hafen transportiert und von dort in die Vereinigten Staaten, nach Kanada, Hongkong, Australien oder nach Singapur verschickt. Dank Dachser Interlocking ein lückenloser Prozess. Und wenn es mal schnell gehen muss, kann Dachser auch Luftfrachtservices für den Kunden organisieren.

„Arts Energy hat mit Dachser einen Partner gefunden, der immer daran interessiert ist, die Abläufe und die Qualität seiner Services zu verbessern. Wir sind sicher, dass die Zusammenarbeit noch lange Bestand haben wird“, sagt Anthony Mériet, Leiter Logistik bei Arts Energy. Dazu

IM PROFIL



Die Firmenhistorie von ARTS Energy ist zweigeteilt: Seit 2013 firmiert das Unternehmen unter seinem aktuellen Namen. Davor war der Batteriehersteller Teil des französischen Saft-Konzerns, der mehrheitlich zu Total gehört. In der Firmenzentrale im westfranzösischen Nersac produziert ARTS Energy wiederaufladbare Batterien für diverse Technologiebereiche. Zu den Schwerpunkten gehören Medizin, professionelle Elektrowerkzeuge, Verteidigung und Luftverkehr sowie Beleuchtungssysteme.

www.arts-energy.com



Roboter arbeiten immer mit



Anthony Mériet,
Leiter Logistik bei
ARTS Energy

“ ARTS Energy hat mit Dachser einen Partner gefunden, der immer daran interessiert ist, die Abläufe und die Qualität seiner Services zu verbessern

trage vor allem ein ausgeprägter Sinn für die Bedürfnisse des Kunden bei. Darüber hinaus war es auch die Liefergeschwindigkeit, die die Batterie-Experten von der Zusammenarbeit mit Dachser überzeugt hat. Transporte nach Österreich zum Beispiel werden heute innerhalb von zwei Tagen erledigt – früher dauerte es doppelt so lang, bis die Ware dort ankam. Auch in Richtung Ungarn und Rumänien haben sich die Lieferzeiten inzwischen halbiert. Das passt perfekt zur Unternehmensphilosophie des Batterieherstellers, der zu seinen Werten Agilität, aber auch technische Exzellenz zählt. Und der im Markt vor allem dadurch auffällt, dass er das einzige Unternehmen seiner Zunft ist, das seine Produkte in Europa herstellt, während der Rest der Konkurrenz in Asien sitzt.

Aus der Provinz in die ganze Welt

Auf 17.000 Quadratmetern produziert ARTS Energy seine wiederaufladbaren Batterien verschiedenster Kategorien und arbeitet dabei mit Unternehmen wie Panasonic, Sony

und Samsung zusammen. 70 Prozent des Umsatzes (im vergangenen Jahr 38 Millionen Euro) kommen heute aus dem Export und in den nächsten Wochen und Monaten steht vor allem der Ausbau des Nordamerika-Geschäfts auf der Agenda. Im Augenblick erzielen die Batteriespezialisten aus Nersac zwölf Prozent ihres Umsatzes auf dem nordamerikanischen Markt, über ein Joint Venture mit der US-Firma Amigo Tec sollen daraus in den kommenden Jahren deutlich mehr werden.

Und im angestammten Terrain, im Heimatmarkt Frankreich, mischt ARTS Energy seit Ende vergangenen Jahres im Kompetenzzentrum Aerospace Valley mit. Das in Toulouse, Bordeaux und Montpellier angesiedelte Technologiecluster dient dem Ziel, die Entwicklung von so futuristisch anmutenden Themen wie autonome Luftfahrtsysteme weiter voranzutreiben. Generell geht es dort um Motorisierung und Transport – nur eines von vielen Produktfeldern, in denen ein Batteriehersteller wie ARTS Energy gerade ziemlich gefragt ist.

G. Schreier

Im Experiment mit einem Froschbein, das, als es in Kontakt mit Kupfer und Eisen kam, immer wieder zuckte, stellte der italienische Arzt Luigi Galvani im Jahr 1780 per Zufall einen Stromkreislauf her. Der Physiker Alessandro Volta dachte die Sache weiter und erfand 1800 die erste elektrische Batterie.

(von links) Stefan Hohm, Dachser, Dr. Petra Seebauer, Herausgeberin des Fachmagazins Logistik Heute, Hella Abidi, Andre Kranke, beide Dachser, Svenja Schulze, Bundesumweltministerin



Nachhaltige Logistik

DACHSER ERHÄLT BUNDESPREIS

Dachser hat eine emissionsfreie Lieferzone für Stückgutsendungen in der Stuttgarter Innenstadt eingerichtet. Dafür wurde das Unternehmen jetzt beim „Bundeswettbewerb Nachhaltige Urbane Logistik“ ausgezeichnet.

In einem vier Quadratkilometer großen Zustellgebiet in der Stuttgarter Innenstadt erhalten Kunden ihre Stückgutsendungen komplett emissionsfrei. Zum Einsatz kommt dafür ein voll-elektrischer Leicht-Lkw vom Typ FUSO eCanter. Dieser stellt die Waren entweder direkt zu oder liefert sie am Mikrohub des Partners VeloCarrier an. Dort werden die Paletten abgeladen und auf elektrisch unterstützte Lastenräder umgeschlagen. Künftig soll noch der vollelektrischen 18-Tonner eActros von Daimler in Betrieb genommen werden. Aufgeladen werden die Elektro-Lkw's in der Dachser-Niederlassung Kornwestheim im Stuttgarter Norden, die wie alle Standorte des Logistikdienstleisters in Deutschland ihren Strom zu 100 Prozent aus Wasserkraft bezieht.

Ein modulares Konzept

Eine Toolbox bietet die dafür geeigneten Instrumente, um mit modularen Konzepten „DACHSER Emission Free-Delivery“ auch in anderen Innenstädten zu implementieren. Grund genug für eine ganz spezielle Auszeichnung beim „Bundeswettbewerb Nachhaltige Urbane Logistik“. Die Bundesumweltministerin Svenja Schulze übergab

den Bundespreis in Berlin persönlich an Stefan Hohm, Corporate Director Corporate Solutions, Research & Development bei Dachser. „Nachhaltige Lösungen sind auch für schwere, palettierte Warensendungen in Innenstädten dringend notwendig. Mit einer ganzheitlichen Lösung, die in Stuttgart Komponenten wie City-Hubs, elektrisch unterstützte Lastenräder, Elektro-Lkw sowie IT-gesteuerte Warenbündelung und Routenplanung kombiniert, geht Dachser voran und nimmt eine wichtige Vorbildfunktion in diesem Marktsegment ein“, hob Dr. Petra Seebauer, Herausgeberin des Fachmagazins Logistik Heute und Geschäftsführerin EUREXPO, in ihrer Laudatio hervor.

Dachser will sich jedoch keinesfalls auf den Lorbeeren ausruhen: „In der City-Logistik haben wir mit ‚Dachser Emission Free Delivery‘ in Stuttgart einen vielversprechenden Anfang gemacht. Es liegt allerdings noch ein weiter Weg vor uns, schon allein was die Verfügbarkeit von Lkw mit alternativen Antrieben angeht“, stellt Stefan Hohm fest. Für eine neue, nachhaltigere City-Logistik seien eine noch engere Zusammenarbeit aller Beteiligten und die Kombination vieler Maßnahmen notwendig.

+++ MEHR KAPAZITÄTEN IN POLEN +++

Dachser hat seine Kapazitäten in Polen ausgebaut und die Niederlassungen in Stryków und Poznan erweitert. In Stryków bei Lodz wurde unter anderem ein neues Umschlaglager in Betrieb genommen. Mit der Erweiterung haben sich die Kapazitäten mehr als verdoppelt. Im nächsten Schritt investiert Dachser in Stryków in die Modernisierung der bisherigen Umschlaghalle und den Bau eines modernen Bürogebäudes mit knapp 2.500 Quadratmetern, in dem künftig nicht nur die Verwaltung der Niederlassung, sondern auch die Zentrale von Dachser Polen sowie eine eigene Zollabfertigungsstelle beheimatet sein werden. Die Fertigstellung des Neubaus ist für Anfang 2020 geplant. In der Niederlassung in Poznan im Westen Polens hat Dachser das Umschlaglager um 2.600 Quadratmeter auf 5.600 Quadratmeter erweitert. Mit der Investition verdoppelt Dachser die Umschlaghalle und erhöht die Anzahl der Rampen von 26 auf 51. +++

+++ VERTRAUEN IN DEN ENGLISCHEN MARKT +++ Dachser baut im englischen Rochdale nahe Manchester ein neues Logistikzentrum. Die knapp 5.200 Quadratmeter große Anlage soll das bestehende Umschlaglager ablösen. In den Ausbau des 3,7 Hektar umfassenden Standorts investiert das Unternehmen 16 Millionen Euro. +++



Top-Expertise für Luftfracht

+++ NEUE PHARMA-ZERTIFIZIERUNG FÜR LUFTFRACHT +++ Die Dachser-Niederlassung am Frankfurter Flughafen hat die begehrte CEIV-Pharma-Zertifizierung der IATA für den weltweiten Luftfracht-Transport von Life Science & Healthcare-Produkten erhalten. Medikamente und andere pharmazeutische Produkte unterliegen als temperaturempfindliche und oftmals eilige Güter komplexen Vorschriften. Die in einem aufwändigen Prozess seit 2017 erreichte Zertifizierung bescheinigt Dachser höchste Service- und Qualitätsstandards. +++



Die neue Anlage in Coimbra

+++ QUALITÄTSSPRUNG IN PORTUGAL +++

Dachser baut seine Kapazitäten auf der Iberischen Halbinsel deutlich aus. In Coimbra in Zentral-Portugal wurde die Fläche der Niederlassung von 2.385 auf gut 6.300 Quadratmeter fast verdreifacht. Die Zahl der Tore stieg auf 37. Mit dieser Investition stärkt Dachser Iberia seinen Internationalisierungskurs und bietet Kunden ein noch breiteres Spektrum an Logistikdienstleistungen und Branchenlösungen. Zum Beispiel für den DIY-Sektor und die chemische Industrie. +++

**+++ TOUYA NEUER MANAGING DIRECTOR IN DEN USA +++**

Vincent Touya führt seit dem 1. Februar 2019 als neuer Managing Director die Geschäfte von Dachser USA. „Der amerikanische Markt bietet Dachser große Entwicklungsmöglichkeiten. Ich freue mich darauf, das Logistik-Serviceangebot des Unternehmens in den USA zu erweitern und den US-Kunden den Zugang zu dem globalen Logistiknetzwerk von Dachser zu erleichtern“, sagt Touya. Im Laufe seiner 30-jährigen Tätigkeit für Dachser hatte Touya mehrere Führungspositionen inne. Zuletzt war er für den Ausbau des Luft- und Seefrachtgeschäfts in Frankreich und Nordafrika verantwortlich. +++

BRÜCKEN BAUEN FÜR EUROPA

Die Tschechische Republik liegt im Herzen Europas, ihre stark produzierende Wirtschaft basiert zu einem Großteil auf Export. Perfekte Rahmenbedingungen für einen florierenden Logistikstandort.



Die Moldau ist mehr als ein Fluss. Sie wurde schon als „Mutter aller Flüsse“ bezeichnet. Da wundert es nicht, dass ihr der Komponist Bedřich Smetana eigens eine romantische sinfonische Dichtung widmete. Jahrhundertelang ist der Traum, über die Moldau Europas Wasserstraßennetz enger zu knüpfen. Kostspielige Kanalbauten könnten für eine stabile Anbindung Tschechiens an Nord- und Ostsee sorgen. Doch der dafür wesentliche Abschnitt zwischen Moldau und Donau kam nie über das Planungsstadium hinaus.

Für das Land mit seinen 10,6 Millionen Einwohnern wäre die Umsetzung eines solchen Großprojekts, das Hamburg und Prag verbinden würde, ein großer Schritt. Entschei-

dend für den Warentransport ist jedoch aktuell das gut ausgebaute Straßennetz von über 130.000 Kilometern sowie die rund 10.000 Kilometer Schienen. Eine gut geknüpfte Infrastruktur, was sich im Logistics Performance Index der Weltbank 2018 mit Rang 22 widerspiegelt.

Insbesondere die Lage zwischen Deutschland, Polen, der Slowakei und Österreich machen die Republik zu einem idealen Ausgangspunkt für das Transport- und Logistikgewerbe. Dementsprechend ist die Tschechische Republik eines der beliebtesten Ziele ausländischer Direktinvestitionen in Mitteleuropa. Politische Stabilität, hohe Wachstumsraten und die lange Industrietradition sind weitere, entscheidende Pluspunkte des Standortes. →



Lädt ein zu
Brückenschlägen:
die Moldau in Prag



Das Dachser-Logistikzentrum in Kladno



Die Astronomische Uhr in Prag

Aufbruch in neue Märkte

So hatte Dachser mit der EU-Osterweiterung im Jahr 2004 neben den neuen EU-Mitgliedern Polen, Ungarn und Slowakei besonders Tschechien für den Aus- und Aufbau der Verkehre in Mittel- und Osteuropa ins Visier genommen. „Damit wollten wir den aufstrebenden Handel Deutschlands, aber auch anderer westeuropäischer Länder mit diesen Märkten stärken“, erinnert sich Michael Schilling, COO Dachser Road Logistics.

Hinzu kam, dass zur gleichen Zeit Otis, ein wichtiger Dachser-Kunde, seinen Produktionsstandort nach Břeclav in Tschechien verlegt hatte. Die logische Folge war die Gründung einer neuen Dachser Niederlassung in der Stadt

nahe der Grenze zu Niederösterreich. Das Logistikzentrum hat sich mittlerweile zu einem wichtigen Kontraktlogistik-Standort entwickelt.

Die größte Niederlassung im tschechischen Dachser-Netz ist Kladno, nordwestlich der Hauptstadt. Der Standort Hradec Králové befindet sich östlich von Prag. Weitere Standorte sind das Handelszentrum Brno im Südosten des Landes, České Budějovice im Südwesten sowie Ostrava nahe der polnischen Grenze. In Hradec Králové ist Dachser vor kurzem in eine größere Anlage umgezogen. Dort wurde die Zahl der Tore verdreifacht und alles für weiteres Wachstum, zum Beispiel bei Cross Docking-Aktivitäten, in der wichtigen Industrieregion vorbereitet.

Eine Air & Sea Logistics-Niederlassung befindet sich in Prag. Die Hauptstadt ist das Kraftzentrum des Landes, hier entsteht ein Viertel des Bruttoinlandsproduktes. Allerdings ist das verarbeitende Gewerbe in der Millionenstadt auf dem Rückzug. Stattdessen ist Prag das Verwaltungs-, Dienstleistungs- und Tourismus-Zentrum des Landes. Die industriellen Schwerpunkte liegen rund um Ostrava, Plzen und Brno.

Stabile Wachstumsraten

Die Logistik bildet eine der tragenden Säulen, auf denen Tschechien seine Spitzenposition in Mittel- und Osteuropa errichten konnte. Diese wird bestimmt von stabilen Wachstumsraten in den letzten fünf Jahren. Im Jahresvergleich stieg das Bruttoinlandsprodukt (BIP) im dritten Quartal 2017 um 4,7 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Nach aktuellen Schätzungen wird für das Jahr 2018 mit einem Zuwachs des BIP um 3,0 Prozent gerechnet. In den Folgejahren 2019 und 2020 soll die Wirtschaftsleistung um jeweils 2,5 Prozent zulegen.

Tschechien zeigt sich in vieler Hinsicht rekordverdächtig. Beim Bier ist das Land seit langem Weltspitze. Was die Qualität der über 50 Marken und den Verbrauch betrifft. Laut Statistik trinken die Tschechen am meisten Bier in der Welt, auf einen Einwohner umgerechnet nämlich ca. 140 Liter pro Jahr. Die Deutschen kommen mit ca. 130 Litern pro Kopf pro Jahr auf Platz 2.

Jan Pihar,
Managing Director
Dachser Czech Republic
European Logistics



„Unsere Kunden sind zum großen Teil B2B-Direktexporteure, die einen zuverlässigen Partner für Distributionslogistik in alle europäischen Länder brauchen

Mittelböhmen als „Speckgürtel“ der Hauptstadt Prag ist ein Schwerpunkt der Automobilindustrie. Die hat mit einer mehr als hundertjährigen Tradition nach wie vor eine große Bedeutung für das Land. Pro Jahr laufen rund 1,4 Millionen Autos von den Bändern, was Tschechien laut dem Verband AutoSAP zum fünfgrößten Pkw-Hersteller in Europa und der Nummer 17 in der Welt macht. Daher ist es vor allem die Autoindustrie, die zuliefernde Branchen wie Metallverarbeitung und Kunststoffherstellung boomen lässt. Eine starke Position hat traditionell der Maschinenbau. Aber auch bei Kraftwerksausrüstungen, Schienenfahrzeugen und Werkzeugmaschinen ist Tschechien auf Auslandsmärkten erfolgreich.

Insgesamt wurden 2017 Waren im Wert von 144,2 Milliarden Euro ein- und Güter im Wert von 161,2 Milliarden Euro ausgeführt. Wichtigster Handelspartner 2017 war Deutschland mit einem Anteil von 32,8 Prozent am Export und 29,8 Prozent beim Import. Platz zwei bei den Ausfuhren belegt die Slowakei mit 7,8 Prozent, gefolgt von Polen mit 6,1 Prozent. Beim Import liegt Polen mit 9,1 Prozent an zweiter Stelle, gefolgt von China (7,4 Prozent).

„Unsere Kunden sind zum großen Teil B2B-Direktexporteure, die einen zuverlässigen Partner für Distributionslogistik in alle europäischen Länder brauchen. Mit unseren 57 direkten Export-Sammelgutlinien in 13 Länder gehö-

ren wir zu den Marktführern in dieser Transportart“, sagt Jan Pihar, Managing Director von Dachser Czech Republic European Logistics.

Konstant steigende Qualität

In dem Maße, in dem das Außenhandelsvolumen in Tschechien steigt, entwickeln sich auch die Zahlen von Dachser Czech Republic. „Wir haben unser Leistungsportfolio im Laufe der letzten zehn Jahre gezielt ausgebaut. Dabei setzen wir auf organisches Wachstum in einem auf Nachhaltigkeit ausgerichteten Tempo,“ erläutert Landeschef Jan Pihar. „Wir sind heute in Punkto Qualität Marktführer in Tschechien und genießen dafür eine hohe Reputation bei unseren Kunden.“

Die Landesgesellschaft bietet diese hohe Qualität in einer großen Bandbreite logistischer Dienstleistungen, die über den Transport, Umschlag, Lagerung und Value Added Services hinausgehen. Ein Team von Kontraktlogistikern bietet Expertise in der Supply Chain Optimierung, Beschaffung, Just-in-time- und Just-in-Sequence-Lieferungen, Sourcing und professioneller Verpackung. Darüber hinaus übernimmt Dachser Tschechien die Gestaltung globaler Supply Chains durch Interlocking, also das nahtlose Ineinandergreifen von European Logistics-Dienstleistungen und Luft- und Seefracht-Transporten.

In letzter Zeit hat sich auch die chemische Industrie zu einem interessanten Kundenkreis entwickelt. „Wir haben einen Projekt Manager, der im Rahmen der Corporate Solution Dachser Chem-Logistics spezielle Lösungen für Chemiekunden entwickelt – dafür nutzen wir die hohen Netzwerkstandards im Gefahrgut-Management“, erklärt der tschechische Landeschef. Jede Niederlassung sei mittlerweile auf den Umgang mit Gefahrgut eingerichtet. „Wir setzen dazu entsprechend ausgerüstete Lkw ein und schulen regelmäßig unser Personal. Die Einhaltung unserer anspruchsvollen Qualitätsstandards werden ständig überprüft. Dafür haben wir dann auch das Zertifikat ‚Responsible Care‘ vom Tschechischen Chemieverband erhalten“, fügt er hinzu.

In die Zukunft blickt Jan Pihar voller Optimismus. Trotz – oder gerade wegen – der anstehenden großen Herausforderungen. Fachkräftemangel, Automatisierung und Digitalisierung stehen für ihn neben dem Ausbau der bestehenden Niederlassungen ganz oben auf der Agenda. „Wir lieben es, die Zukunft aktiv zu gestalten. Da sind wir gleichermaßen Romantiker wie auch Realisten“, sagt Jan Pihar. K. Fink

ZUR PERSON

Jan Pihar ist seit Januar 2019 neuer Managing Director von Dachser Czech Republic. Er hat damit die Nachfolge von Petr Kozel angetreten. Jan Pihar ist seit 2004 im Unternehmen und hatte seit 2008 die strategisch wichtige Niederlassung in Kladno geleitet.

IM PROFIL



Republik Tschechien

Fläche: 78.867 km²

Einwohner: 10,6 Millionen (2018)

Hauptstadt: Prag

Währung: tschechische Krone

BIP: 244,5 Mrd US-Dollar (2018 geschätzt)

BERNHARD SIMON TRIFFT... PROFESSOR CHRISTIAN KILLE

Wohin steuert die Weltwirtschaft? Und was heißt dies für Logistiker? Dachser CEO Bernhard Simon im Gespräch mit Professor Christian Kille über die Bedeutung von globalen Logistiknetzwerken in unruhigen Zeiten.

Herr Simon, die Welthandelsorganisation WTO dämpft gerade immer deutlicher die Erwartungen an das wirtschaftliche Wachstum weltweit. Ist dies schon bei Dachser zu spüren?

Bernhard Simon: Dass sich die Konjunktur etwas abkühlt, ist zu spüren. Aber ob dies bereits Vorzeichen eines größeren Abschwungs sind, ist schwer zu sagen. Es ist in der Logistik normal, dass es Schwankungen in der Nachfrage gibt. Wir verzeichnen aber keine größeren Einbrüche. Allerdings ist das Luftfrachtaufkommen etwas zurückgegangen. Darin sehen einige Experten einen möglichen Frühindikator für konjunkturelle Veränderungen.

Prof. Christian Kille: Wenn das Mengenaufkommen etwas geringer ausfiele, wäre das gewiss für die Branche auch kein Drama. Dies böte angesichts chronischer Kapazitätsengpässe die Gelegenheit, auch einmal wieder durchzuatmen und nicht auf völlig überhitzten Märkten immer nur die Feuerwehr spielen zu müssen. Dann könnten sich alle endlich mehr auf die dringend anstehenden strategi-

schen und innovatorischen Fragestellungen konzentrieren.

B. Simon: Bei Dachser ist unser Credo, Überhitzungserscheinungen vorzubeugen. Wir steuern unsere Mengen sehr bewusst in einem bestimmten Korridor, der qualitäts-optimiert definiert ist.

Wo sehen Sie die größten Risiken in der Weltwirtschaft?

Prof. Chr. Kille: Das konjunkturelle Damoklesschwert schwebt derzeit wohl über China. Wenn dort etwas richtig schief läuft, würden wir in Europa das deutlich spüren. Rezession bedeutet im erfolgsverwöhnten China übrigens bereits ein Wachstum, wie wir es zuletzt in Europa verzeichneten und über das wir uns sehr freuen durften. Die Handelsstreitigkeiten zwischen China und den USA, die vielen Sorgen bereiten, waren hingegen zuletzt eher positiv für Deutschland und Europa. Frei nach dem Motto: Wenn zwei sich streiten, freut sich der Dritte. Langfristig sind solche Muskelspiele zwischen den größten Volkswirtschaften aber sicher problematisch. Die Weltwirtschaft ist schließlich ein eng verflochtenes System, in dem alles mit allem zusammenhängt.

B. Simon: Das größte Risiko stellen noch immer schwankende Wechselkurse dar. Denn diese entscheiden darüber, was der Kunde am Ende für sein Produkt zu zahlen hat. Das lässt sich sehr gut am Beispiel der Freigabe des Wechselkurses des Schweizer Franken gegenüber dem Euro ablesen, der sich 2015 in dramatischen Exporteinbrüchen des Landes niederschlug. Auch andere künstlich erzeugte Kostentreiber, wie der Brexit, wirken sich auf die Handelsströme aus, ohne diese aber grundsätzlich in Frage zu stellen. Deswegen sind wir allen Unkenrufen und allem politischen Getrommel zum Trotz immer gut gefahren, die Ruhe zu bewahren und uns flexibel aufzustellen. So können wir uns am besten auch vor Ort den Veränderungen auf den Märkten anpassen.

Prof. Chr. Kille: Wolfgang Lehmacher, der Leiter des Bereichs Supply Chain and Transport Industries beim World Economic Forum, hatte kürzlich den Begriff von der regionalisierten Globalisierung ins Spiel gebracht. Stark

” Wenn wir die Effizienz steigern und die zunehmend knappen Ressourcen besser nutzen wollen, brauchen wir einen Wandel im Denken

Professor Christian Kille





Menschen und Netzwerke sind die Taktgeber weltweiter Logistik

wachsende Regionen wie China oder Indien generieren Wachstum nicht mehr nur aus dem Export, sie brauchen vielmehr viele der von ihnen hergestellten Produkte selbst. Deswegen ist es für einen globalen Logistiker auch richtig, dort vor Ort zu sein, wo Wachstum entsteht und wo sich möglicherweise Märkte entwickeln, die es vorher noch gar nicht gegeben hat. Weltweit agierende Familienunternehmen wie Dachser sehe ich da im Vorteil. Globales Denken und eine lokale – heimatverbundene – Verortung geben sich hier die Hand. Sie ergänzen und verstärken sich gegenseitig.

Wie wichtig ist in Zeiten der Veränderungen und Unsicherheiten das Wertefundament eines Unternehmens?

B. Simon: Eine klare Werteorientierung ist Teil der Dachser-DNA. Aber wir können und wollen damit nicht die Weltverbesserer sein. Und erst recht nicht an die Stelle der Politik treten. Wir müssen uns vielmehr darauf besinnen, gute Geschäfte zu machen und attraktiv für Kun-

den und unsere 30.000 Mitarbeiter zu sein. Ganz gleich wo auf der Welt, ob hier in Deutschland, in Europa, in China, Indien oder in den USA. Dazu folgen wir einer grundethischen, auf Werten basierten Ausrichtung. Unseren Auftrag sehen wir dabei nicht darin, ideologischen Mustern zu folgen. Wir wollen vielmehr Menschen zusammenführen, um mit ihnen die Qualität und Zuverlässigkeit in die Logistik zu bringen, die unsere Kunden und wir selbst von uns als weltweiter Logistikdienstleister erwarten.

Prof. Chr. Kille: Mir gefällt dieser Anspruch. In der Logistik hört man immer wieder ein Jammern über die vermeintlich so schwierigen Umstände. Umso wichtiger erscheint es mir, Mitarbeitern immer wieder klar zu machen, dass sie in einem Unternehmen arbeiten, auf das sie stolz sein können.

B. Simon: Unternehmen sind nicht erfolgreich, weil sie am besten jammern können, sondern weil sie in der Lage sind, aus bestehenden Umgebungsbedingungen das Beste zu machen und Innovationskraft zu entwickeln. Anspruchsvolle Bedingungen sind eine Quelle für unternehmerische →



” Eine klare Werteorientierung ist Teil der Dachser-DNA. Aber wir können und wollen damit nicht die Weltverbesserer sein

Bernhard Simon

Qualität und Entwicklung. Mitarbeiter fordern von Unternehmen zu Recht eine Arbeitswelt, in der sie sich sicher fühlen und die ihnen Orientierung gibt. Dazu schaffen geliebte Werte den entsprechenden Rahmen.

Prof. Chr. Kille: Und objektiv gibt es selbst bei trübe- ren Konjunkturaussichten keinen Grund für die Branche, Trübsal zu blasen. Logistik verkörpert eine so große Vielfalt an Dienstleistungs- und Service-Angeboten, die für große Teile unserer komplex verflochtenen Wirtschaft unverzichtbar sind. Deswegen ist und bleibt die Branche im Großen und Ganzen immer auf einem guten, sicheren Weg. Auch in stürmischen Zeiten.

Welche Rolle spielt dabei die Weiterentwicklung von Logistiknetzwerken und wie stellt sich Dachser dabei auch auf notwendige Veränderungen ein?

B. Simon: Um die Qualität und die Zuverlässigkeit unserer Dienstleistung hoch zu halten und uns immer wieder neuen Herausforderungen stellen zu können, stützen wir uns auf ein Grundmuster von Lösungsverhalten, das sich nicht ständig ändert und damit beliebig wäre. Und das überall auf der Welt innerhalb des Netzwerks verstanden und akzeptiert wird. Gleichzeitig müssen wir unsere Netze immer wieder aufs Neue kalibrieren, um sie so für Innovationen zu öffnen. Das heißt für uns, auch Bewährtes zu überdenken, gegebenenfalls kritisch zu hinterfragen und dann bei Bedarf weiterzuentwickeln.

Prof. Chr. Kille: Das funktioniert am besten, wenn solche Kontinuitäten durch eine langjährige Geschäftsleitung gewährleistet werden. Das schafft Identifikation durch Beständigkeit. Veränderungen, gerade wenn sie disruptiv sind, verunsichern Menschen oder machen ihnen sogar Angst. Deswegen halte ich feste Leitplanken, wie sie naturgemäß bei Unternehmen mit langjähriger Führung gesetzt werden, für sehr hilfreich. Darin können sich die Akteure in einem sicheren Raum vorwärtsbewegen, ab und zu die Spur wechseln, verlieren aber nicht die Orientierung oder gar das Ziel aus dem Auge.

B. Simon: Netzwerkstandards, die idealerweise weltweit gelten, setzen solche Leitplanken. Sie sind unverzichtbar, damit sich die Beteiligten untereinander austauschen können und exakt verstehen. Das Dachser-eigene Warehousemanagement-System Mikado ist ein Beispiel dafür.

Es funktioniert überall auf der Welt gleich und sorgt so für einen durchgängigen und maximal transparenten Waren- und Datenstrom. Die daraus folgenden homogenen Prozesse reduzieren nicht nur erheblich die Fehleranfälligkeit, sie führen auch zu ganz anderen Geschwindigkeiten: in den Abläufen, bei Entwicklungen und Innovationen und deren Umsetzungen.

Prof. Chr. Kille: Dazu wäre es ideal, wenn es eine komplette Transparenz entlang der Supply Chain gäbe. Aber davon sind wir weit entfernt. Dazu müssten sich alle Beteiligten tief in die Karten schauen lassen. Und wer macht das schon?!

B. Simon: Die wichtigsten Daten kommen von Kunden. Auf ihnen basiert unser ganzer Steuerungsansatz. Der Datenschutz ist dabei ein hohes Gut und setzt der allumfassenden Transparenz zu Recht enge Grenzen. Big Data und vorausschauende Datenanalyse könnten helfen, dass beispielsweise Aktionen des Handels in neutralisierter Form, als „synthetische Daten“, in eine Datenwolke eingestellt werden. Damit ließen sich wie bei Stauberichten in Navigationssystemen Erkenntnisse zur Steuerung von Kapazitäten gewinnen, von denen alle profitieren. Aber das ist noch ein sehr weiter Weg.

ZUR PERSON

Prof. Dr. Christian Kille

leitet den Fachbereich Handelslogistik und Operations Management an der Hochschule Würzburg-Schweinfurt. Neben seiner Lehrtätigkeit an der Hochschule und deren MBA-Programm ist er seit 2010 Lehrbeauftragter der TU München und hält Gastvorlesungen im Rahmen des Master-Programms „Transport & Logistics“ für die TUM Asia in Singapur sowie für den Deutschen Akademischen Austauschdienst, DAAD, an der Tsinghua University in Peking. Seit 2013 ist Professor Kille Mitglied in der Jury der „Logistik Hall of Fame“.

Bernhard Simon

setzt gerade in Zeiten des Wandels auf interkulturelle Projektteams, die über Grenzen hinweg zusammenarbeiten und so immer wieder Lösungen für das Netzwerk hervorbringen. „Entscheidend für den Erfolg ist, dass man neugierig aufeinander ist und mit Spaß bei der Arbeit gemeinsam einen Wertbeitrag fürs Unternehmen erbringen will“, so Simon. „Dann lässt sich Großes bewegen.“

MIT DEN BIENEN IM BUNDE

Die Natur ist ein echter Logistikprofi. Das zeigt sich zum Beispiel im Bienenstock: Dieser verbindet höchste Produktivität, perfekte Organisation, vernetzte Kommunikation, schwarmintelligentes Warehousing und komplexe Liefer- und Beschaffungsketten miteinander. Doch den vorbildlichen Insekten geht es derzeit weltweit schlecht. Wissenschaftler warnen vor einem voranschreitenden Bienensterben. Die Folgen wären dramatisch, da bis zu 80 Prozent der Ernährungspflanzen von Bienen bestäubt werden. Im Rahmen eines Nachhaltigkeitsprojekts siedelt Dachser am Head Office in Kempten im Moment Bienenvölker an. Mit der insektenfreundlichen Bepflanzung wurde bereits begonnen.

GEMEINSAM IN DIE ZUKUNFT. VERNETZT ZUM ERFOLG.

DACHSER Contract Logistics

Mit der Kombination zentraler Dienstleistungen ermöglicht DACHSER Contract Logistics ganzheitliche Supply Chain Lösungen durch ein globales Transportnetzwerk, effizientes Warehousing, kundenspezifische Value Added Services, individuelles Consulting und integrierte IT-Systeme.