

DACHSER magazin

Die Welt der intelligenten Logistik



**Klimaschutz
in Bewegung**
Wege zu emissions-
freien Lieferketten

In Hülle und Fülle

Der Warenstrom hat immer auch die Welt der Verpackung und Einhüllung in Bewegung gehalten. Es gilt die einfache Formel: Auf dem Transportweg ist Funktionalität alles.

200 Millionen

Bierdosen fanden 1937 in den USA ihren Weg zu durstigen Kehlen. Kurz zuvor hatte die Gottfried Krueger Brewing Company aus New Jersey die erste Bierdose auf den Markt gebracht. Verwendet wurden übliche Konservendosen, denen ein Öffner beilag, mit dem sich eine dreieckige Öffnung in den Deckel stoßen ließ.



2 Henkel und eine nach unten spitz zulaufende Form waren das Markenzeichen antiker Amphoren. Diese für das einzelne Aufstellen widersinnige Gestalt war für den Transport in Schiffsbäuchen gedacht. Dass die Tongefäße quasi in mehreren Schichten ineinandergesteckt werden konnten, sorgte für eine gleichmäßige Verteilung der Belastungspunkte und für Stabilität selbst auf stürmischen Passagen.

7.000

Varianten des Tetrapaks sind heute weltweit im Umlauf. Auf die Idee dazu war 1951 der Schwede Ruben Rausing gekommen. Er wollte mit kreativer Verpackungskunst den Milchtransport erleichtern. Tetrapaks wiegen nur einen Bruchteil von Glas, lassen sich gut stapeln, unproblematisch transportieren und sind günstig in der Produktion. Die namensgebende pyramidenförmige Gestalt eines Tetraeders wurde bald von der praktischeren Quaderform verdrängt. Der Name aber blieb.

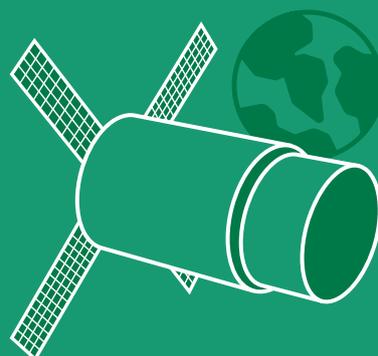


20 Fuß

oder 6,06 m Länge, 2,44 m Breite 2,59 m Höhe sind das Maß der Dinge in der Globalisierung. Die Idee zum 20-Fuß-Standardcontainer hatte in den 1930er-Jahren der US-amerikanische Trucker Malcolm McLean. Er störte sich an den langen Wartezeiten beim Entladen der Lastwagen. Beim Anblick einer Zigarettenschachtel kam ihm die Idee, den ganzen Lkw-Auflieger auf das Schiff zu laden, statt mühsam einzelne Kisten und Säcke vom Lkw auf das Schiff zu packen.

1.000 Grad Celsius

und mehr muss ein Weltraum-Container standhalten. Mit dem von einem deutschen Start-up entwickelten Atmos Space Cargo sollen künftig nicht nur Güter, beispielsweise für biologische Experimente, ins All befördert, sondern auch wieder zur Erde zurücktransportiert werden. Den Weg soll der autonome Weltraum-Container später selbstständig finden, ohne dass die kostbare wissenschaftliche Fracht beim Wiedereintauchen in die Atmosphäre beschädigt wird.



Message from the CEO



Liebe Leserin, lieber Leser,

„handle stets so, dass die Anzahl der Wahlmöglichkeiten größer wird.“ In diesen Tagen lohnt es sich, den „ethischen Imperativ“ ins Gedächtnis zu rufen. Der österreichische Physiker, Philosoph und Kybernetiker Heinz von Förster (1911–2002) hatte damit eine Handlungsmaxime formuliert, die daran ausgerichtet ist, was innerhalb eines geltenden Werteverständnisses gemacht werden darf oder kann. Bei Dachser bilden grundlegende, nicht verhandelbare Unternehmenswerte den Ordnungsrahmen. Sie sind ein innerer Kompass, an dem wir unser Handeln und Gestalten ausrichten – an allen Standorten rund um den Globus.

In Zeiten, in denen in Politik und Gesellschaft die Verlässlichkeit auf gewachsene Beziehungen, Partnerschaften und eine gemeinsame Verantwortung für eine gute Zukunft vermehrt in Frage gestellt wird, werden gegenseitiges Vertrauen und wertschätzendes Miteinander wichtiger denn je. Insbesondere dann, wenn wir uns im Sinne des ethischen Imperativs zusätzliche Wahlmöglichkeiten bei der Gestaltung der Zukunft erschließen wollen.

Wie dies auf ganz unterschiedlichen Ebenen im Logistikalltag gelingt, davon erzählen die Geschichten im DACHSER magazin. In dieser gedruckten Ausgabe und nun auch im DACHSER magazin digital. Ich lade Sie daher heute doppelt herzlich ein zu großen und kleinen Erkundungen der faszinierenden Welt der Logistik und der Begegnung mit Menschen, die unsere Welt mit Begeisterung und Innovationskraft jeden Tag in Bewegung halten.

Herzlichst Ihr

Burkhard Eling, CEO bei Dachser



Weitere CEO-Perspektiven
auf meinem LinkedIn-Profil



Kompetenz

16

Logistik unter Strom:
Energietanken mit ABB

20

Aus dem Zukunftslabor:
Autonome Lkw

22

Im Interview:
Thomas Hiemer, der neue
Dachser CFO

24

Berufsportrait:
Superstar der Luftfracht

26

LCL-Sammelgut:
Flexible Lieferketten
für die Lenze Gruppe

Netzwerk

30

Netzkompetenz:
News aus der Dachser-Welt

32

Corporate Citizen+:
20 Jahre Zusammenarbeit von
Dachser und Terre des Hommes

Titelstory

06

Klimaschutz in Bewegung:
Dachser-Wege zu
emissionsfreien Lieferketten

Forum

12

Menschen & Märkte:
Über das Loslassen

14

Panorama:
Eindruck machen – vom Wert
persönlicher Begegnungen





Jetzt entdecken: das neue DACHSER magazin digital

Seit mehr als sechzig Jahren berichtet das DACHSER magazin über die Welt der intelligenten Logistik. Es bringt dabei Kunden und Mitarbeitenden gleichermaßen die Strategien, Innovationen und Dienstleistungen von Dachser näher. Immer im Mittelpunkt stehen dabei die, die das alles jeden Tag möglich machen: die Menschen im globalen Logistiknetzwerk.

Nun haben wir das nächste Kapitel aufgeschlagen: mit dem DACHSER magazin digital, einer neuen Online-Plattform für News und Stories in deutscher und englischer Sprache. Das gedruckte DACHSER magazin wird es weiterhin geben, es erscheint künftig zweimal pro Jahr. So ergänzen und bereichern sich beide Magazine gegenseitig.

Das Markenzeichen beider Formate sind und bleiben hochwertige, sorgsam recherchierte und produzierte journalistische Beiträge. In ihnen wird die Logistikwelt von Dachser und seinen Kunden umfassend und authentisch erlebbar. Als Information und Inspiration, unterhaltend und immer mit Mehrwert. Viel Spaß beim Lesen und Surfen.



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:** Theresia Gläser, Andrea Reiter, Christian Weber **Vertrieb und Adressmanagement:** 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 **Layout:** Ralph Zimmermann **Bildnachweis:** alle Fotos Dachser außer Gettyimages (S. 2, 12, 13, 14, 21, 30), Lenze Gruppe (S. 28, 29), Katrin Harms (S. 4, 32), ABB (S. 16, 17, 19), Matthias Sienz (S. 22), Terre des Hommes (S. 33, 34) **Druck:** Holzer Druck und Medien Druckerei und Zeitungsverlag GmbH, Fridolin-Holzer-Str. 22-24, 88171 Weiler im Allgäu **Auflage:** 16.000/65. 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

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





Wie hier in Hamburg
bringt Dachser
die emissionsfreie
Innenstadtbelieferung
europaweit voran

Klimaschutz in Bewegung

Die Wirtschaft und damit auch die Logistikbranche befinden sich inmitten einer tiefgreifenden Transformation. Nachhaltiges Wirtschaften und Klimaschutz sind heute keine Kür mehr, sondern eine unternehmerische Notwendigkeit. Mit dem strategischen Schwerpunktprogramm DACHSER Climate Protection hat Dachser die Weichen auf Zukunft gestellt. Was den Straßen-güterverkehr angeht, spielt der Ausbau der E-Mobilität dabei eine Schlüsselrolle. Dachser ist hier seit genau zehn Jahren ein Impulsgeber.

Globale Erwärmung, Extremwetterereignisse, Dürren, Überschwemmungen, Ernteverluste ... Die Liste empirischer Belege für den menschengemachten Klimawandel wird immer länger und damit die Notwendigkeit immer dringlicher, klimaschädliche Treibhausgas-Emissionen weltweit zurückzufahren. Da ist auch die Logistik gefragt. „Es ist jedoch noch ein langer und steiniger Weg bis zur Dekarbonisierung“, stellt Dachser CEO Burkhard Eling fest. Tatsächlich steigt das Transportvolumen auf der Straße stetig – Schätzungen des Bundesverkehrsministeriums zufolge wird der Lkw-Güterverkehr in Deutschland bis 2050 um weitere 50 Prozent zunehmen. In Deutschland verursacht der Verkehrssektor rund 20 Prozent der CO₂-Emissionen. Weltweit ist laut einer Studie des Massachusetts Institute of Technology (MIT) der Gütertransport per Lkw, Flugzeug, Schiff und Zug für etwa acht Prozent aller CO₂-Emissionen verantwortlich – oder sogar elf Prozent, wenn man Warehouses und Häfen mit einbezieht, Tendenz steigend. Besonders herausfordernd ist der Straßengüterverkehr: Er macht laut MIT-Studie mit 2,2 Milliarden Tonnen CO₂ (Stand 2021) den Löwenanteil der Fracht-Emissionen aus und basiert bislang fast vollständig auf fossilem Diesel. „Die Umstellung der Straßentransporte auf nicht-fossile Alternativen wird einen langen Atem erfordern. Aus jetziger Sicht wird es zwei bis drei Jahrzehnte dauern, bis unsere heutigen Diesel-Lkw durch emissionsfreie Fahrzeuge ersetzt sind“, sagt Burkhard Eling. Dabei gehe es jedoch nicht nur um entsprechende Fahrzeuge, sondern insbesondere auch um den Ausbau der öffentlich verfügbaren Ladeinfrastruktur und der →





Wir analysieren das gesamte Umfeld sorgfältig, um sicherzustellen, dass es zu uns, unserem Netzwerk und den Bedürfnissen unserer Kunden passt.

Alexander Tonn, COO Road Logistics bei Dachser

nicht-öffentlichen Lademöglichkeiten. Auch die Netzanschlussleistung an Dachser-Standorte muss gesteigert werden sowie der Strom an sich in ausreichender Menge in Europa an der richtigen Stelle zur Verfügung stehen. „Diese Infrastruktur ist elementare Grundlage für den Umstieg auf batterieelektrische Fahrzeuge, die in Europa den Großteil der emissionsfreien Fahrzeuge ausmachen werden.“

Die Effizienz weiter steigern

Effizienzsteigerung war und ist für Dachser der erste Hebel beim Klimaschutz. Die einfache Rechnung dahinter: Jeder vermiedene Leerkilometer und jede bessere Auslastung bedeuten weniger Emissionen. „Dies kommt dem Klimaschutz UND der Profitabilität zugute“, so der Dachser CEO. „Daher lohnt sich jede Anstrengung.“

„Dachser arbeitet seit Jahrzehnten an Nachhaltigkeitsthemen und ist dabei ständig mit neuen, oft komplexen Herausforderungen konfrontiert“, sagt Stefan Hohm, Chief Development Officer (CDO) bei Dachser. „Sei es durch gesetzliche Vorgaben, technologische Entwicklungen oder veränderte Erwartungen der Kunden.“ Bereits vor einigen Jahren habe Dachser dazu das strategische Schwerpunktprogramm DACHSER Climate Protection gestartet. „Wir verstehen Nachhaltigkeit und Klimaschutz als elementare Aufgaben innerhalb unserer Verantwortung als Unternehmen für Gesellschaft und Umwelt. Daher unterstützen wir aus tiefer Überzeugung die Klimaziele der Weltgemeinschaft durch eine umfassende Klimaschutzstrategie“, erläuterte damals Burkhard Eling den langfristigen, generationenübergreifenden

Ansatz, alle Aktivitäten des Unternehmens zum Klimaschutz zu bündeln. Impulsgeber zu sein, so Hohm, hieße für Dachser aber auch, die Kosten-Nutzen-Ratio immer im Blick zu behalten, und weder die eigene Organisation noch die Kunden auf diesem Weg zu überfordern. „Um das langfristige Ziel von Netto-Null-Emissionen zu erreichen, investiert Dachser gezielt in Projekte und Partnerschaften, um alternative Antriebe zur Marktreife zu bringen.“

E-Mobilitäts-Geschichte geschrieben

Technologieentwicklung betreibt Dachser mit Augenmaß und Weitblick zugleich. Dafür stehen beispielhaft die kleinen und großen Meilensteine der E-Mobilität entlang logistischer Lieferketten. Den ersten Schritt auf dem Weg zur E-Mobilität hatte Dachser vor genau zehn Jahren mit „El Carrito“ gemacht. Der kleine, wendige E-Transporter bewegte sich aus einem Micro-Hub (ein öffentliches Parkhaus in der Innenstadt mit Lkw-Einfahrt) mit einer Geschwindigkeit von knapp 7 km/h bei voller Beladung und einem Wenderadius von nur 1,65 Meter leise surrend durch die Altstadtgassen von Málaga im Süden Spaniens. 2017 war Dachser dann Erstkunde des vollelektrischen FUSO eCanter Leicht-Lkw von Daimler, brachte zwei dieser batterieelektrischen Fahrzeuge in Berlin und Stuttgart zum Einsatz. Ein Jahr später wurde das Innovationsprojekt zur emissionsfreien Stückgutbelieferung in der Stuttgarter Innenstadt im Rahmen des Bundeswettbewerbs „Nachhaltige Urbane Logistik“ ausgezeichnet.

Was als Projekt gestartet war, nahm danach Fahrt mit DACHSER Emission-Free Delivery auf. Hier werden in einer festgelegten Zone ungekühlte Sendungen ausschließlich emissionsfrei zugestellt – per Lastenrad und E-Lkw. 2019 komplettierten die ersten eActros-Schwer-Lkw von Mercedes-Benz den voll elektrischen Fahrzeugmix für die Stuttgarter Innenstadt. 2021 hatte Dachser die emissionsfreie Stadtbeflieferung bereits auf elf europäische Metropolen ausgeweitet, bis Ende 2025 sollen es 25 sein.

Seit Juli 2023 ist in der tschechischen Landesgesellschaft ein Volvo FH Electric im Regelbetrieb – eines der ersten E-Lkw-Modelle bei Dachser für längere Strecken. Nach sechzehn Monaten hatte dieser schwere batterieelektrische Lkw bereits über 200.000 Kilometer zurückgelegt. Er schafft etwa 330 Kilometer mit einer Ladung. Auch andere Dachser-Niederlassungen setzen dieses Lkw-Modell im Regelbetrieb ein. Das zeigt, wie gut Elektromobilität inzwischen auch in der Logistik-Branche und auf großen Distanzen und im Dauereinsatz funktionieren kann – sofern genügend Elektrizität und Ladeinfrastruktur zur Verfügung stehen.



E-Mobilität wirkt im Kleinen wie im Großen



Mehr als 100 E-Lkw betreibt Dachser

Im Januar 2025 startete in Hamburg der 100. Elektro-Lkw mit einem Gesamtgewicht größer als 3,5 Tonnen den Praxiseinsatz. Der 16-Tonner vom Typ Volvo FL Electric mit Kühlaufbau beliefert seither zuverlässig Hamburg und das Umland mit frischen Lebensmitteln.

Derweil stellen immer mehr große E-Trucks im Dachser-Netzwerk ihre Alltagstauglichkeit unter Beweis. Sie glänzen nicht nur im Verteilerverkehr, sondern kommen mit immer leistungsfähigeren Batterien regelmäßig auch für weitere Routen mit längeren Fahrzeiten zum Einsatz.

Die nächste Entwicklungsstufe in Richtung emissionsfreier Lieferketten markieren zwölf vollelektrische E-Lkw vom Typ MAN eTGX, die Dachser Anfang 2025 in Dienst gestellt hat. Diese Ultra-Lowliner-Sattelzugmaschinen erweitern die stetig wachsende E-Lkw-Flotte nun auch im Bereich der Volumentransporte mit sogenannten Megatrailern. Sie können in Doppelstock-Verladung bis zu 67 Paletten pro Transport aufnehmen. Hinzu kommen die eActros 600 von Mercedes-Benz Trucks, die mit einer Reichweite von 500 Kilometern flexibel einsetzbar sind. Die ersten zwölf Fahrzeuge dieses Typs wurden bereits ab Ende 2024 an die Dachser-Tochter Brummer ausgeliefert.

Forschung aus der Praxis für die Praxis

Es gehe Dachser dabei nicht darum, „auf jeden aktuellen E-Mobility-Trend aufzuspringen“, erklärt Alexander Tonn, COO Road Logistics bei Dachser. „Wir analysieren das gesamte Umfeld sorgfältig, um sicherzustellen, dass es zu uns, unserem Netzwerk und den Bedürfnissen unserer Kunden passt.“ Genau deshalb habe Dachser Anfang 2022 spezielle E-Mobility-Sites in Freiburg, Hamburg und im südbadischen Malsch bei Karlsruhe eingerichtet. An diesen Standorten erprobt man unter realen Bedingungen, wie sich ein Fuhrpark mit batterieelektrischen Fahrzeugen betreiben lässt: von der Ladeinfrastruktur über das intelligente Lastmanagement bis zur Wartung der Fahrzeuge. Diese Erfahrungen fließen in Konzepte ein, die in den kommenden Jahren schrittweise auf das gesamte Netzwerk ausgerollt werden sollen. Ganzheitlich gedachter Klimaschutz, so die Erkenntnis dahinter, fängt im Kleinen an, um daraus den Impuls für Veränderungen im Großen zu setzen. Bei Dachser ist dies vielfach gelernt und erfolgreich auf den Weg gebracht. **M. Schick**

Nachhaltigkeit wird bei Dachser auf vielen Ebenen umgesetzt. Davon erzählt eine Vielzahl an Berichten und Storys im DACHSER magazin digital. Einfach den QR-Code scannen und Innovationen zum Klimaschutz erleben



Steile Lernkurve beim Klimaschutz

Klimaschutz, soziales Engagement und nachhaltige Unternehmensführung sind bei Dachser tief verankert. Über bereits Erreichtes, aktuelle Schwerpunkte und zukünftige Maßnahmen sprechen Dachser CEO Burkhard Eling und Stefan Hohm, Chief Development Officer (CDO) bei Dachser.

Herr Eling, aktiver Klimaschutz ist Teil der integrativen Verantwortung von Dachser und mündet heute im unternehmensübergreifenden strategischen Schwerpunktprogramm DACHSER Climate Protection. Wie kam es dazu?

Burkhard Eling: Das klare Bekenntnis zu den Dachser-Kernwerten „Nachhaltigkeit“ und „integrative Verantwortung“ spielten für unsere Nachhaltigkeits- und Klimaschutz-Aktivitäten von Anfang an eine zentrale Rolle. Und zwar gleichermaßen bei Management und Gesellschaftern, unseren Mitarbeitenden und den Kunden. Es gab und gibt ein steigendes Interesse aller Beteiligten, aktiv zum Klimaschutz beizutragen und natürlich auch den gesetzlichen Verpflichtungen mit praktikablen Lösungen zu entsprechen.

Stefan Hohm: Dachser hat vor etwa zehn Jahren mit konkreten Maßnahmen begonnen, Klimaschutz in den Logistikalltag zu integrieren. Den strukturierten Auftakt machten dann Modellvorhaben zur emissionsfreien Belieferung in den Innenstädten. Dieses Engagement haben wir dann ab 2019 ausgeweitet auf globalen Klimaschutz, die Eindämmung von Treibhausgasen, die Steigerung der Transport- und Energieeffizienz bis hin zu Forschungsvorhaben zu alternativen Antrieben. Nach einem ersten Vorprojekt ging dann DACHSER Climate Protection 2021 offiziell an den Start, um den Wandel in der Logistik aktiv zu

gestalten hin zu Niedrig- und Null-Emissionstechnologien. Seit Jahresbeginn wurde ein eigener Fachbereich „Corporate Sustainability“ eingerichtet. Hier werden unsere Nachhaltigkeits- und Klimaschutzaktivitäten zentral gebündelt und verantwortet.

B. Eling: Über allem steht die Frage: Wo in unseren unterschiedlichen Geschäftsfeldern können wir in welcher Geschwindigkeit unsere Klimaziele erreichen? In diesem Jahr werden wir daher an einem Zero-Emission Transition Plan arbeiten, der auch mit kommenden Berichtspflichten konform ist.

Welche Technologien hat Dachser dabei vorrangig im Blick?

S. Hohm: Im Laufe unserer Beschäftigung mit Technologien für den Transportsektor haben wir sehr konkrete Vorstellungen darüber gewonnen, was tatsächlich für unser Netzwerk in Frage kommt und was eher nicht. Auf dem Weg zum Null-Emissionsfahrzeug setzt sich im Nah- und Fernverkehr immer deutlicher der batterieelektrische Antrieb auf Grundlage erneuerbarer Energien durch. Wir beschäftigen uns ebenso mit synthetischen Diesel-Ersatz-Kraftstoffen wie HVO und haben verschiedene Tests mit Wasserstoff-Lkw gemacht. Hier sind aber noch deutlich mehr Fragen offen als Antworten gegeben werden konnten.



Praktischer Klimaschutz gelingt nicht im Alleingang. Wir stehen deswegen im ständigen intensiven Austausch mit den Niederlassungen, den vielen Experten aus den Fachbereichen und unterschiedlichsten Partnern aus unserem Netzwerk.

Burkhard Eling, CEO bei Dachser





Im Laufe unserer Beschäftigung mit Technologien für den Transportsektor haben wir sehr konkrete Vorstellungen darüber gewonnen, was tatsächlich für unser Netzwerk in Frage kommt und was eher nicht.

Stefan Hohm, CDO bei Dachser



B. Eling: In der Luft- und Seefracht ist der alternative Technologiepfad heute deutlich weniger klar als beim Lkw. Das hat auch damit zu tun, dass hier mit deutlich längeren Lebenszyklen bei Schiffen und Flugzeugen gerechnet wird. Wenn ein Modell zwanzig Jahre und länger am Markt ist, hat sich in der Technologieentwicklung die Welt schon vielfach gedreht, das macht Investitionen in eine Technologie schwieriger.

S. Hohm: Deswegen arbeiten wir und die Branche eher mit Brückentechnologien, wie der Beimischung von synthetischen Kraftstoffen – den Sustainable Aviation Fuels, SAF, oder den Sustainable Maritime Fuels, SMF – um die klimaschädlichen Emissionen zu senken. Zukünftig sollen in der Seefahrt grüne eFuels auf Basis von Methanol und Ammoniak zum Einsatz kommen. Erste Containerschiffe wurden hier auch schon in Dienst gestellt. Beide Kraftstoffe haben aber noch technische und wirtschaftliche Herausforderungen, die von den Reedereien in den kommenden Jahren gelöst werden müssen. Dass bereits bis zum Jahr 2050 in der Schiff- und Luftfahrt weltweit das Ziel von Netto-Null-Emissionen erreicht werden kann, scheint aus heutiger Sicht sehr ambitioniert.

Dachser will Impulsgeber sein beim Klimaschutz. Wie kann dieser Vorsprung gelingen und was erwarten die Kunden?

B. Eling: One step ahead zu sein, heißt nicht einfach vorzusprechen, sondern bei neuen Technologien auch die operative Praxistauglichkeit und Wirtschaftlichkeit im Auge zu behalten. Denn wir müssen bei unseren Logistikangeboten die Kundenerwartungen immer ganzheitlich erfüllen. Dazu gehört auch der Wunsch einiger Kunden, messbare Emissionsreduzierungen zu vereinbaren, die diese in ihre eigene Klimabilanz einfließen lassen können. Dies ist grundsätzlich möglich, wenn beide Seiten auch ein gemeinsames Verständnis zum Beispiel über daraus resultierende Mehrkosten entwickeln.

S. Hohm: Wichtig hierbei ist es auch, über ein tiefgreifendes Wissen zur Ermittlung des Carbon Footprints zu verfügen. Dies gilt für die Berechnung aller Treibhausgase in der Supply Chain (Scope 1–3) hinweg. Nur auf einer gesicherten Grundlage kann man dann auch in die Planung gehen und zielgerichtete Entscheidungen treffen, welche Maßnahmen zur Reduzierung von Emissionen wirklich sinnvoll und tatsächlich umsetzbar sind.

Auf welche weiteren Erkenntnisse und Erfahrungen bauen Sie bei der Zero Emission Transition?

B. Eling: Dass wir beim Klimaschutz eine steile Lernkurve haben, liegt maßgeblich an unserem gut ausgebildeten und hoch motivierten Team. Aber bei allem hier aufgebauten Know-how ist auch klar: Praktischer Klimaschutz gelingt nicht im Alleingang. Wir stehen deswegen im ständigen intensiven Austausch mit den Niederlassungen, den vielen Experten aus den Fachbereichen und unterschiedlichsten Partnern aus unserem Netzwerk.

S. Hohm: Ein gutes Beispiel dafür sind unsere drei E-Mobility-Sites in Hamburg, Freiburg und Malsch bei Karlsruhe, wo wir gemeinsam nach Lösungen für den Einsatz von Null-Emissions-Fahrzeugtechnologien sowie das intelligente Strom- und Lastmanagement suchen. Hier machen wir es mit den dortigen Niederlassungen möglich, Technologien und Ladeinfrastrukturen über einen längeren Zeitraum in der Praxis auszutesten. Dass bei solchen Tests dann auch klar wird, was nicht funktioniert, ist für uns wichtig und hilfreich. Der Vorteil ist, dass Fehler, die wir an diesen Standorten machen, dann bei der Umsetzung im Netzwerk nicht nochmal gemacht werden müssen.

B. Eling: Auf diesem Weg zum strukturierten Wissensaufbau kommt es darauf an, Wichtiges von Unwichtigem zu trennen und unterschiedliche Möglichkeiten und Ansatzpunkte der Zero-Emission-Transition im Blick zu haben. Wir sind ein Impulsgeber, weil wir nicht nur darüber reden, sondern längst auch ins konkrete Handeln gekommen sind.

Menschen & Märkte

Ich bin dann mal offline

Die Digitalisierung lässt die Welt zusammenrücken, die Möglichkeiten der Vernetzung erleichtern an vielen Stellen das Leben und Arbeiten. Die Kehrseite der Medaille: Dauerhafte Erreichbarkeit, unendliches Scrollen und permanenter Input können Stress verursachen. Die Lösung: Digital Detox, die digitale Auszeit. Studien zeigen: In der Freizeit die Benachrichtigungen bei eingehenden News abzustellen, zwischendurch den Rechner in den Ruhezustand zu versetzen oder das Handy mal ganz offline zu schalten, senkt Stresshormone, verbessert den Schlaf und fördert die Konzentration.

In Schulen sind deswegen Smartphones in Ländern wie Frankreich und Italien seit längerem tabu. Auch in Großbritannien, den Niederlanden und Deutschland wird der Ruf nach einem Handyverbot in Klassenräumen lauter. Eine Studie der Universität Augsburg bestätigt dem Aussperren des Smartphones einen signifikanten, aber insgesamt doch eher bescheidenen Effekt. Zwar verbessert sich dadurch meist das soziale Wohlbefinden, das gilt aber nicht unbedingt für schulische Leistungen. Parallel zu den Verboten sollte daher Schülern ein verantwortungsvoller Umgang mit der Technologie vermittelt werden. Im Idealfall, so die Forscher, werde eine Medienkompetenz erreicht, die ein Smartphone-Verbot überflüssig mache.



Moment mal ... Die Kunst des Wartens



Ob Warten nervt oder entspannt wahrgenommen wird, hängt von kulturellen Normen ab. Sogenannte monochrome Kulturen, wie sie in Westeuropa, den USA oder Japan verbreitet sind, betrachten Zeit als linear und „wertvoll“ – Pünktlichkeit ist Pflicht, Verzögerungen bedeuten verlorene Effizienz: „Zeit ist Geld“. Japanische Züge sind so präzise getaktet, dass sich Betreiber sogar öffentlich entschuldigen, wenn die Abfahrt 20 Sekunden zu früh ist. Polychrone Kulturen wie in Indien, Lateinamerika oder im arabischen Raum sehen Zeit hingegen als flexibel. Aufgaben und Gespräche überlappen, soziale Beziehungen sind wichtiger als starre Zeitpläne. Warten wird nicht als Problem empfunden, sondern als Teil des Lebens.

Ein Hoch aufs Nichtstun



Andere Länder, andere Entspannungsrituale: Ganz gleich, ob es sich um die schwedische Fika-Kaffeepause, die Siesta in Spanien oder Riposo in Italien handelt: Entscheidend ist der kulturübergreifende Konsens, dass Pausen nicht Ausdruck von Faulheit sind, sondern produktiver machen und die mentale Gesundheit fördern. Eine besondere Form des Abschaltens ist das japanische Inemuri, was so viel bedeutet wie „anwesend sein und doch schlafen“. Kurzschlaf am Arbeitsplatz oder in öffentlichen Verkehrsmitteln ist in Japan kulturell akzeptiert und wird teils sogar als Zeichen von Fleiß gewertet. Die wichtigste Regel für Inemuri lautet: Solange man niemanden stört oder behindert, kann man an jedem öffentlichen Ort ein Nickerchen halten.

Kleine Schritte – große Wirkung

Die japanische Kaizen-Philosophie („kontinuierliche Verbesserung“) kommt nicht nur seit Jahren erfolgreich im Geschäftsprozess zum Tragen, sondern wird von Arbeitspsychologen auch als Werkzeug zur Stressreduktion gesehen. „Kleine Schritte – große Wirkung“ bringt es das Gesundheitsportal Medindia auf den Punkt. Studien hätten gezeigt, dass die Aufteilung von Aufgaben in kleinere Aktionen die Motivation am Arbeitsplatz, aber auch im Privaten um bis zu 80 Prozent steigern könne. Dies gebe ein Gefühl der Kontrolle – und Kontrolle senke Stress. Eines aber geben die Autoren zu bedenken: Kaizen wirke nur, wenn es positiv und partizipativ umgesetzt werde – falsch verstanden könnte dauernder Verbesserungsdruck sonst selbst Stress erzeugen.



Japanisch:
kai „Veränderung, Wandel“,
zen „zum Besseren“

Krisen? Chancen nutzen!

Resilienz gilt in der Psychologie als Fähigkeit, sich trotz Widrigkeiten gesund anzupassen. Unerwartetes Chaos – sei es eine Krise im Job oder ein privater Schicksalsschlag – kann aber diese Anpassungsfähigkeit auf die Probe stellen. Laut dem European Journal of Personality helfe bei der Stressbewältigung, wenn man die Situation „reframed“ – also umdeutet weg von reiner Bedrohung, hin zu „Welche Gelegenheit bietet sich mir hier?“. Dann kommt das Konzept der Antifragilität ins Spiel: Wer flexibel mit Unsicherheit umgeht, wird nicht nur stabiler, sondern besser. Das Sprichwort „Was uns nicht umbringt, macht uns stärker“ findet hier wissenschaftliche Bestätigung.



Panorama

Eindruck machen



Digitale Plattformen spielen ihre Stärke bei der schnellen Kontaktaufnahme und unkomplizierten Kommunikation aus. Doch prägende Beziehungen entstehen auch in Zeiten von KI und Big Data noch zufällig bei persönlichen Begegnungen – im Privaten genauso wie im Geschäftsleben.

Freund oder Feind, sympathisch oder unsympathisch, vertrauenswürdig oder falsche Schlange? Das Urteil über andere Menschen fällt unser Großhirn noch vor der Begrüßung: Mitunter reicht schon eine Zehntelsekunde, um jemanden in eine Schublade zu stecken. Und der erste Eindruck ist überraschend stabil, haben Studien gezeigt. Unser Gegenüber mag sich im Gespräch als äußerst kompetent und freundlich herausstellen – bei einem schlechten Ersturteil neigen wir dazu, positive Signale nur schwach zu gewichten. Umgekehrt sehen wir bei einem guten Ersturteil großzügig über alles hinweg, was dem entgegensteht. Evolutionspsychologisch lässt sich die schnelle Urteilsbildung gut erklären: Schließlich ging es in der Frühgeschichte rau zu – und Fremde richtig einzuordnen, konnte über Leben und Tod entscheiden. Doch auch heute haben die Blitzurteile noch enormen Einfluss auf Lebenswege. Man denke nur an die berühmte Liebe auf den ersten Blick. Oder an Bewerbungsgespräche: Freimütig räumen Personalentscheider in Befragungen ein, dass sie in vielen Fällen schon nach wenigen Minuten wissen, ob sie einen Kandidaten einstellen oder nicht.

Verloren im Metaverse

Zu datengetriebenen Informationsgesellschaften will die Macht der unbewussten Urteile nicht so recht passen. Digitale Plattformen versprechen einen faktenbasierten Ansatz: Dating-Apps filtern nach Hobbys, Vorlieben und Persönlichkeitsmerkmalen bei der Suche nach dem perfekten Match. Im Recruiting soll Künstliche Intelligenz aus der Flut der Bewerbungen nicht nur fachlich, sondern auch kulturell passende Kandidaten nach oben spülen. Karrierenetzwerke locken mit der Aussicht, dass der nächste Geschäftspartner nur einen Klick entfernt ist. Und muss man sich in Zeiten von Zoom, Teams & Co. überhaupt persönlich treffen? Für interessante Erkenntnisse hat diesbezüglich die Corona-Pandemie gesorgt: So hilfreich die digitalen Tools auch waren – schnell hörte man auch

Klagen darüber, wie ermüdend die ganzen Video-calls sind. Forscher führen dies darauf zurück, dass hier viele Spielregeln der sozialen Interaktion außer Kraft gesetzt sind: Zum einen lässt sich im digitalen 2D-Abbild die Körpersprache der Gegenüber schwerer deuten. Zum anderen steht man unter ständiger Beobachtung der Webcam, was in der kurzen Distanz zum Bildschirm ebenso Stress verursacht wie die Tatsache, dass man sich permanent selbst sieht. Besser machen will es das „Metaverse“ – nur mag sich bislang kaum jemand ein klobiges VR-Headset aufsetzen, um dann mit einem Cartoon-Figürchen umherzulaufen. Richten sollen es nun fotorealistische Avatare, die Mimik und Gestik detailgenau abbilden.

Raum für Zufälle

Doch auch wenn die Technik ausgefeilter wird – es bleibt ein grundsätzliches Problem der virtuellen Begegnungskultur: In aller Regel verabredet man sich zu digitalen Treffen sehr zweckgerichtet. Raum für den Plausch an der Kaffeemaschine, das Brainstorming in der Kantine oder den schnellen Zuruf im Großraumbüro lässt das nicht. Dabei gibt grade der informelle Austausch auch im Berufsleben oft wichtige Impulse. In Zahlen ist das zwar schwer zu fassen. Doch mit dem Gefühl, dass es analog schneller voran geht, fördern Unternehmen wieder die Arbeit im Büro – an der Spitze der „Back-to-Office“-Bewegung stehen ausgerechnet die Tech-Konzerne.

Und allen digitalen Vernetzungsmöglichkeiten zum Trotz: Geschäftliche Veranstaltungen in der physischen Welt sind wieder ähnlich stark gefragt wie vor der Pandemie. Einen starken Zulauf hatten zuletzt etwa Messen – was erstaunlich ist, wenn man bedenkt, dass das Format viele Jahrhunderte alt ist: Hatten sich schon in frühen Kulturen lokale Märkte und Basare ausgebildet, ließen sich im Mittelalter auf überregionalen Messen entlang wichtiger Handelsrouten Waren aus fernen Ländern bestaunen.

Stand damals der Direktverkauf im Vordergrund, geht es heute vor allem ums Marketing. Im Wissen darum, dass es für den ersten Eindruck keine zweite Chance gibt, investieren Unternehmen viel Zeit und Geld in ihre Messeauftritte. Man lockt Kunden, Partner und Fachkräfte – Zufallsbegegnungen sind dabei ausdrücklich erwünscht. Denn aus dem Smalltalk am Stehtisch kann eine langjährige Geschäftsbeziehung erwachsen, beim Schlendern durch die Hallen entdeckt man vielleicht einen passenden Zulieferer. Die steinzeitlichen, unbewussten Denkprozesse helfen bei der Navigation: Intuitiv erkennen wir, wer mit uns auf einer Wellenlänge liegt und wo es sich lohnt, einmal Hallo zu sagen.

S. Ermisch

Der erste Eindruck braucht Vorlauf. Dazu gehört, sich auf dem angesteuerten Parkett der Begegnung auszukennen. Andere Länder, andere Sitten und Gepflogenheiten. Fett-näpfchen stehen überall. Und sollte es einmal schiefgehen, raten Benimm-Coaches, über sich selbst zu schmunzeln und in die unwiderstehliche Kraft eines Lächelns zu vertrauen.



Volle Lade-Power auf dem Dachser-Betriebsgelände



Miteinander wachsen

Seit 15 Jahren beliefert Dachser für ABB Märkte in ganz Europa. Die Zusammenarbeit mit dem Energie- und Automatisierungskonzern geht dabei weit über den Warentransport hinaus. Beide Unternehmen treiben die Elektromobilität voran. Und so nutzt Dachser mittlerweile auch selbst die hochmoderne Ladeinfrastruktur von ABB, um E-Lkw auf die Straße zu bringen.

Harun Özdemir hat Feierabend, für heute sind seine Touren erledigt. Bevor es für ihn nach Hause geht, „betankt“ er noch seinen Lkw. Doch dazu geht es an keine gewöhnliche Diesel-Tankstelle. Der Tankschlauch ist ein Kabel mit einem großen Stecker. Ein Signal leuchtet grün auf, sobald er mit der Ladebuchse am Elektrofahrzeug verbunden wird. Mit seinem vollelektrischen Volvo-Truck der Dachser Niederlassung in Malsch bei Karlsruhe ist er im Pendelverkehr ins nahe Sasbach unterwegs. Nach nur etwas über einer Stunde sind die großen Akkus von Harun Özdemirs E-Truck geladen. Möglich macht dies die DC 400kW Schnellladesäule A400 von ABB E-mobility. Seit Ende 2024 ist die neue Lademöglichkeit bei Dachser in Malsch im Einsatz.

Ein weites Spektrum der Elektrotechnik

Diese Hightech-Ausstattung ist kein Zufall. ABB und Dachser verbindet seit über 15 Jahren eine vertrauensvolle Partnerschaft. „Was als reine expeditionelle Transportdienstleistung begann, hat sich nach und nach zu einer umfangreichen Zusammenarbeit mit verschiedenen Geschäftsbereichen von ABB entwickelt“, erklärt Caroline Schäfer, Key Account Manager European →

Die bei Dachser eingesetzten neuen A400-Ladestationen von ABB ermöglichen Hochleistungs-laden mit bis zu 400 kW für E-Lkw. Sie verteilen die Leistung dynamisch in 50-kW-Schritten, wenn zwei Fahrzeuge gleichzeitig laden. Diese „All-in-One“-Lösung optimiert Ladezeiten und steigert die Einsatzfähigkeit elektrischer Nutzfahrzeuge.

Logistics bei Dachser. „Wir kümmern uns vor allem um die europaweite Stückgutlogistik sowie Komplettlösungen. Die Sendungen starten aus Malsch sowie zwei weiteren deutschen Standorten. Aber auch aus Belgien, Ungarn und Frankreich werden ABB-Sendungen in verschiedene europäische Länder verschickt.“

ABB Electrifications ist die größte Business-Line des Unternehmens. Dazu gehört ABB Striebel & John mit Stammsitz im knapp 50 Kilometer von Malsch entfernten Sasbach. Hier wird verschiedenes Elektronik-Equipment produziert, mit einem täglich sehr hohen Ausstoß an neuer Ware. Das Spektrum reicht dabei von Wand- und Stand-schränken über Brandschutzgehäuse und Reihenschaltschränke für gewerbliche und industrielle Anwendungen bis hin zu Stromkreisverteilern, Kleinverteilern und Zählerschränken für den Wohnungsbau. Hinzu kommen DC Ladesäulen für die E-Mobilität von ABB E-mobility.

Bei steigender Nachfrage ist der Termindruck immer hoch. Weil aber die Rampensituation im Lager vor Ort beengt ist, spielt die Taktung der Pendelverkehre zwischen Sasbach und der Dachser Niederlassung in Malsch eine zentrale Rolle. Täglich fährt daher der E-Lkw vor, um die Ware zügig in das eng geknüpft Logistiknetz einzuspeisen. „Dachser zeichnet sich durch einen starken Fokus auf Qualität und Kundenzufriedenheit aus und wir schätzen die Verlässlichkeit des Unternehmens“, sagt Christopher Steffens, EL Transportation & Trade Leader, ABB. „Wichtig ist uns auch das Thema Nachhaltigkeit, dazu haben wir einen gemeinsamen Piloten in Sasbach gestartet und wir freuen uns darauf, neue Projekte in Angriff zu nehmen.“

Klimaschutz und Elektromobilität im Fokus

Es sind also nicht nur eingespielte Logistikprozesse, die Dachser und ABB verbinden. Auch das breite Produkt- und Lösungsportfolio elektrotechnischer Komponenten und Energieverteilersysteme passt perfekt zu den Klimaschutzstrategien beider Unternehmen. So rollt Dachser seit 2018 sein Konzept DACHSER Emission-Free Delivery mit Elektrofahrzeugen und Lastenrädern in 25 europäischen Metropolen aus und hat darüber hinaus seit Januar 2023 drei E-Mobility-Standorte in Freiburg, Hamburg und eben Malsch etabliert. Der Fokus liegt hier auf der Erprobung und Erforschung von Null-Emissionstechnologien sowie eines intelligenten Strom- und Lastmanagements für batterieelektrische Shuttle- und Linienverkehre mit Sattelzügen und Wechselbrücken-zügen sowie dem Aufbau einer entsprechend leistungsfähigen Ladeinfrastruktur.

Auch wenn E-Mobilität mit immer neuen, zum Teil hochklassigen batterieelektrischen Pkw-Modellreihen seit Jahren auf dem Vormarsch ist, steckt sie im Schwerlastverkehr eher noch in den „Kinderschuhen“. „Elektro-Lkw kommen erst nach und nach auf den Markt. Wir freuen uns deshalb, die neuen Fahrzeuge und Anwendungsfälle in der Praxis zu testen und so einen wesentlichen Beitrag zur Entwicklung emissionsfreier Transporte zu leisten“, sagt Bernd Großmann, General Manager des Dachser Logistikzentrums Karlsruhe. „Diese Erfahrungen gemeinsam mit unseren Kunden zu sammeln, ist eine Win-win-Situation für alle Beteiligten.“

Mehr Power für E-Lkw

Nach dem erfolgreichen Start in Dortmund und Nürnberg wurden mittlerweile mehr als zehn Hochleistungsladestationen von ABB E-mobility an verschiedenen Dachser-Standorten in Betrieb genommen. Dazu gehört seit kurzem auch eine A400-Schnellladesäule für Lkw in Malsch. Sie kann eine Leistung von bis zu 400 kW an ein einzelnes Fahrzeug abgeben. Ziehen sich zwei Elektrofahrzeuge gleichzeitig Strom an dem CCS-Gerät, verteilt es diese über eine dynamische Lastverteilung in 50-kW-Schritten gemäß der unterschiedlichen Lademuster.

„Die Bereitschaft, neue Technologien wie die A400-Ladestation zu erproben, unterstreicht Dachsers Engagement für nachhaltige Innovation“, sagt Thomas Hering, Key Account Manager bei ABB E-mobility. „Unsere Partnerschaft basiert auf Vertrauen und einem offenen Austausch. Das konstruktive Feedback, das wir vom Dachser-Team erhalten, hilft uns, unsere Technologie gezielt auf die Bedürfnisse der Logistikbranche abzustimmen und nachhaltige Transportlösungen weiter voranzutreiben.“

Für Steven Croissant, Sales Manager im Dachser Logistikzentrum Karlsruhe, steht schon jetzt fest: „Die neue Schnellladesäule in Malsch ist ein weiterer wichtiger Schritt auf dem Weg zur Elektrifizierung und Dekarbonisierung von Lieferketten.“

Eine Toolbox für die Elektromobilität

In der Logistik komme es darauf an, 24 Stunden in Bewegung zu sein. Da gelte es, die Ladezyklen möglichst effizient und wirtschaftlich zu integrieren. „Anhand konkreter Strecken und Touren können wir mit unseren ABB-Ladestationen in der Praxis wirklich umfassend testen, was im Logistikalltag mit schweren E-Lkw geht und was nicht“, ergänzt Bernd Großmann. Ziel von Dachser sei es, mit



Eine leistungsstarke Ladeinfrastruktur ist der Schlüssel für emissionsfreie Verkehre



Erfahrungen mit emissionsfreien Transporten gemeinsam mit unseren Kunden zu sammeln, ist eine Win-win-Situation für alle Beteiligten.

Bernd Großmann, General Manager des Dachser Logistikzentrums Karlsruhe

”

den gesammelten Erkenntnissen aus den Feldversuchen eine Toolbox für den Aufbau einer E-Infrastruktur in den Niederlassungen zu entwickeln, die Kundenanforderungen, technologische Möglichkeiten und betriebswirtschaftliche Effizienz miteinander verbindet.

Das, so Steven Croissant weiter, wüssten auch die Fahrerinnen und Fahrer von Dachser zu schätzen. „Einmal mit dem E-Lkw unterwegs gewesen zu sein, bringt viele positive Erfahrungen

mit sich, insbesondere was den Fahrkomfort und die Arbeitsbelastung angeht. Wer einmal elektrisch unterwegs war, kommt davon nicht mehr los.“ Darin stecke nicht zuletzt auch viel Potenzial, den Fahrerberuf wieder attraktiver zu machen. Das unterschreibt auch Harun Özdemir. „E-Mobilität im Logistikalltag macht Spaß und hat Zukunft. Manchmal würde ich mir aber schon wünschen, dass es vielleicht ein bisschen schneller geht.“

M. Schick

“

Aus dem Zukunftslabor

Autonome Lkw: Auf zu Level 4

Weltweit arbeiten Wissenschaftler und Ingenieure am nächsten großen Meilenstein in der langen Geschichte des Transportwesens: das autonome Fahren auf öffentlichen Straßen.

Steuert seit der Erfindung des Rades vor rund 5.000 Jahren ein Kutscher bzw. seit rund 100 Jahren ein menschlicher Kraftwagenfahrer das Transportfahrzeug, so sollen in Zukunft auch sogenannte „virtuelle Fahrer“ zum Einsatz kommen.

In den vergangenen Jahren haben Forschende auf Basis von künstlicher Intelligenz speziell entwickelte Algorithmen trainiert, die mittlerweile in der Lage sind, ein Auto sicher durch den öffentlichen Verkehr zu steuern. Gefüttert werden die Algorithmen mit unterschiedlichsten Sensordaten. Dazu werden moderne Standardfahrzeuge mit zusätzlichen Sensoren wie Lidar, Radar, Kameras und Mikrofonen ausgestattet, die umfangreiche Informationen zum Verkehrsgeschehen liefern. Basierend auf diesen Daten und den erlernten Verhaltensweisen im Verkehr trifft der „virtuelle Fahrer“ autonom – also ohne weitere menschliche Unterstützung – seine Entscheidungen für das Führen des Fahrzeugs auf der Straße. Die besten KI-Algorithmen haben mittlerweile ein Sicherheitsniveau erreicht, das statistisch über dem einer durchschnittlichen menschlichen Vergleichsgruppe liegt.

Verschiedene Level

Aufbauend auf diesen Ergebnissen konnte im vergangenen Jahr in den USA ein wichtiger Schritt beim autonomen Fahren in die Praxis umgesetzt werden: Seit Juli 2024 kann jeder, der

will, in San Francisco ein selbstfahrendes Taxi nutzen. Ein frei buchbarer Transport von A nach B ohne menschlichen Fahrer in einem größeren öffentlichen Raum ist damit erstmals in der Geschichte des Transportes Wirklichkeit geworden.

Bisher sind bei serienmäßig produzierten Fahrzeugen nur Assistenzsysteme im Einsatz, die ein autonomes Fahren im Level 3 erlauben. Dies bedeutet, dass man im Pkw die Hand vom Lenkrad nehmen darf, um kurzzeitig andere Dinge zu erledigen. Der Fahrer muss jedoch jederzeit in der Lage sein, die Kontrolle über das Fahrzeug wieder zu übernehmen.

Die Einteilung in verschiedene Levels hilft, den Automatisierungsgrad eines Fahrzeuges anzuzeigen. Die Skala reicht von 0 bis 5. Bei Level 0 ist der menschliche Fahrer ohne jegliche Unterstützung unterwegs, Level 1 und 2 setzen auf Assistenzsysteme und Teilautomatisierung, wie adaptive Geschwindigkeitsregelung mit Spurhalteassistent. Level 5 ist komplett vollautonom, ohne Fahrer, unterwegs.

Taxis als Vorreiter

Die Robot-Taxis der Google-Tochter Waymo in San Francisco haben nun Level 4 des autonomen Fahrens erreicht. In einem definierten Gebiet kommt das Fahrzeug komplett ohne menschlichen Fahrer aus. Sollte eine Situation eintreten, bei der der virtuelle Fahrer nicht mehr weiterweiß, dann steuert dieser eine sichere Parkposition an und ein menschlicher Tele-Operator unterstützt den virtuellen Piloten aus der Ferne.

Die rund 250 Waymo-Taxis operieren nach einer längeren Testphase seit Sommer vergangenen Jahres im gesamten Stadtgebiet von San Francisco als frei buchbarer Service. Einfach per App bestellen, einsteigen und der virtuelle Fahrer im vollelektrischen Jaguar befördert den Fahrgast bequem und sicher zum Ziel. Aktuell wird das Angebot schrittweise auf weitere US-Städte ausgeweitet. Waymo hat mit diesem kommerziellen Echtbetrieb bewiesen, dass virtuelle autonome Fahrzeuge künftig zur Realität des Transportwesens gehören werden.

Autonomer Lkw in Entwicklung

Auch am virtuellen Lkw-Fahrer wird in den USA von Start-ups wie Kodiak oder der Daimler-Tochter Torc Robotics gearbeitet. Bereits in den kommenden zwei Jahren sollen Sattelzüge völlig autonom und ohne Sicherheitsfahrer auf ersten Highway-Strecken in Texas verkehren. Im Fokus stehen „Hub to Hub Verkehre“ zwischen zwei Logistikzentren nahe der Autobahn. Die Anbieter sind überzeugt, die technologischen Herausforderungen für ein echtes Level-4-Fahren mit dem Lkw bis dahin gelöst zu haben.

Ist das realistisch? Ja, für einzelne Highway-Verkehre unter definierten Bedingungen grundsätzlich schon, das bestätigte sich auch bei Besuchen von Dachser Corporate Research & Development vor Ort in den USA. Aber besondere Situationen wie schwierige Wetterbedingungen mit zum Beispiel starkem Schneefall können derzeit noch nicht praxistauglich vom virtuellen Fahrer autonomer Fahrzeuge bewältigt werden.



Autonomes Fahren
ohne Lenkrad

Große Investitionen

Größter Hemmschuh für eine rasche Umsetzung des autonomen Fahrens sind aber die gewaltigen Anfangsinvestitionen für das zeitintensive Anlernen der künstlichen Intelligenz. Selbst für einzelne Autobahnstrecken sind sehr viele Trainings-Fahrkilometer zu absolvieren, sodass die Etablierung einer größeren Anzahl von praxistauglichen virtuellen Lkw-Level-4-Fahrern für unterschiedlichste US-Highways wohl noch ein ganzes Jahrzehnt dauern wird. Die Attraktivität für Investitionen in diese Technologie und damit auch die Geschwindigkeit der Weiterentwicklung im US-Straßengüterverkehr hängt vor allem von zwei Treibern ab: dem zunehmenden Fahrermangel sowie den bereits relativ hohen und weiter steigenden Lohnkosten. Gebremst werden könnte die Entwicklung in den USA wiederum durch nicht zu hundert Prozent vermeidbare Unfallereignisse mit autonomen Fahrzeugen und daraus folgende politische und rechtliche Reaktionen auf Bundesebene oder in den einzelnen Bundesstaaten.

Weltweite Forschung

Auch in Asien, vor allem in China, werden autonome Pkw, Busse und Lkw entwickelt und erprobt. Führend scheinen hier Unternehmen wie Baidu, BYD oder Pony.ai zu sein. Aber auch Mercedes-Benz testet nach eigenen Angaben das Level-4-Fahren von Pkw in Peking. Verlässliche Informationen zu den Aktivitäten in Asien der unterschiedlichen Anbieter mit Details zu den erzielten Ergebnissen und erreichten Sicherheitsstandards fehlen aber.

In Europa finden sich derzeit nur vereinzelte Aktivitäten zum autonomen Fahren. Von einem größeren Einsatz von selbstfahrenden Pkw oder Lkw im Level 4 sind die Anbieter noch deutlich entfernt.

Hier fehlen vor allem Investoren für das aufwendige Training der KI-Modelle. Der zunehmende Fahrermangel wird früher oder später aber auch hierzulande den Einsatz dieser Technologie notwendig machen, um die Leistungsfähigkeit der Logistik für den Wirtschaftsstandort Europa auch in Zukunft gewährleisten zu können. Offen ist die Frage, ob Europa dann auf Lösungen aus den USA oder Asien zurückgreifen muss, oder ob europäische Unternehmen das Angebot selbstfahrender Lkw mitbestimmen werden.

Einsatz in der Logistikbranche

Bei aller Begeisterung für Zukunftstechnologien ist aber auch festzuhalten: Virtuelle Fahrer sind kein vollständiger Ersatz für ihre menschlichen Kollegen. Nur auf ausgewählten Hub-Hub-Fernverkehren könnten KI-Modelle frühestens in einem Jahrzehnt auch in Europa in der Lage sein, die anspruchsvolle Arbeit eines Lkw-Fahrers zu übernehmen. Aber in vielen Fern- und Nahverkehren übersteigen die vielfältigen Aufgaben die Fähigkeiten des KI-Piloten. Dazu gehören neben dem Beherrschen des Fahrzeugs in komplexen Verkehrssituationen auch Tätigkeiten wie die Sicherung der Ladung, das Entladen und Zustellen der Ware oder nicht zuletzt der persönliche Kontakt zum Versender und Empfänger des Transportguts. Dies kann von einem KI-Algorithmus auf absehbare Zeit nicht übernommen werden. Deshalb wird auch hier der Mensch weiterhin eine entscheidende Rolle für die Leistungsfähigkeit der Logistik einnehmen, ergänzt aber um virtuelle Kollegen, die helfen, die drastischen Folgen des demografisch bedingten Fachkräfte- und Fahrermangels zu mildern.

**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.



Dachser CFO Thomas Hiemer beim Interview im Dachser Head Office

„Finanzkraft sichern heißt Investitionen ermöglichen“

Seit 1. Januar 2025 verantwortet Thomas Hiemer als Mitglied des Dachser-Vorstands das Vorstandsressort Finance, Controlling, Tax & Treasury (FCT). Der 41-jährige Familienvater ist seit zwölf Jahren bei Dachser. Ein Gespräch über werteorientiertes Wirtschaften, über Zahlen und die Steuerungssysteme im Familienunternehmen.

Herr Hiemer, was macht eigentlich einen guten CFO aus? Ein tiefes Verständnis des Zahlenwerks oder mehr die kommunikative Einbettung?

Thomas Hiemer: Da kommt es auf beides an. Wobei für mich das Verständnis der Zahlen mit deren Einbettung und Kontext einhergeht. Die Treiber hinter den Zahlen machen die Zahlen erst interessant. Daraus ergeben sich Handlungsmöglichkei-

ten und -alternativen. Diese zu vermitteln und dadurch qualifizierte Entscheidungen herbeizuführen ist die Aufgabe eines guten CFO und macht ihn zum strategischen Partner im Vorstand.

Und in Bezug auf Dachser? Was reizt Sie persönlich an Ihrer neuen Aufgabe als CFO?

Der Erfolg von Dachser basiert auf einem ziel- und damit werteorientierten Steuerungssystem. Das habe ich so in dieser Form noch bei keinem anderen Unternehmen gesehen. Die Idee dahinter ist so einfach wie überzeugend: Entscheider brauchen versierte Sparringspartner, die das operative Geschäft verstehen und einzelne Faktoren innerhalb der Finanzkennzahlen identifizieren. Daraus werden dann Handlungsempfehlungen für die operative und strategische Ebene abgeleitet. Hierbei spielen unsere effizienten Finanzsysteme, die das Finanzressort weltweit zur Verfügung stellt, eine zentrale Rolle. Diese Systeme sind nicht nur Werkzeuge zur Verwaltung von Zahlen, sondern bilden das Rückgrat für fundierte Entscheidungen. Auf diese Weise die Finanzkraft von Dachser sicherzustellen, macht den Job für mich extrem reizvoll.

Bevor Sie in den Dachser-Vorstand berufen wurden, waren Sie bereits zwölf Jahre im Unternehmen tätig. Wie haben Sie Dachser beim Start wahrgenommen?

Als ich 2013 bei Dachser anfang, war vieles im Umbruch: Mit Burkhard Eling gab es einen neuen CFO. Mit dem Erwerb von Azkar hatte Dachser seine bis dahin größte Unternehmensübernahme vollzogen. Dann waren gerade auch die ersten internationalen Einheiten auf SAP umgestellt und das operative Controlling in eine eigenständige Unit überführt worden. Das waren damals große, epochale Um- und Aufbrüche.

Aus Unternehmenssicht, aber insbesondere aus Finanzsicht entwickelte sich Dachser damals endgültig weg von eher mittelständisch geprägten Systemen, Prozessen und Organisationsformen hin zu einem Weltkonzern. Das war für mich damals spannend und ist es auch heute noch: Denn der Prozess dauert weiter an. Mein Antrieb, die Dinge aus der Zahlen- und Finanzperspektive zu optimieren, ist nach wie vor so ausgeprägt wie am ersten Tag. Jetzt eben mit einer Organisation, die wesentlich reifer ist.

Wie hat Sie die Karriere im Unternehmen, zuletzt als stellvertretender Leiter FCT, auf den Schritt in den Vorstand vorbereitet? Was kommt Ihnen jetzt zugute?

Ich hatte über all die Jahre das Glück, Themen verantworten zu dürfen, die nahe am CFO waren. Ich kenne die Steuerungslogik sowie die dahinterstehenden Systeme im Detail. Dass ich in unserem SAP-System selbst Buchungen gemacht habe, kommt mir heute noch zugute. Entsprechend war meine Karriere sicherlich auch das Ergebnis einer ständigen Entwicklung und eines Reifeprozesses. Hier hat mir insbesondere das jahrelange vertrauensvolle Verhältnis zu Herrn Eling den Schritt in die Deputy-Rolle erleichtert. Ich konnte die Arbeit des Vorstands kennenlernen und mich an die Rolle gewöhnen, ohne gleich in der ersten Reihe zu stehen. Die wertschätzende Zusammenarbeit mit dem gesamten Vorstand in dieser Zeit half und hilft nach wie vor, Erfahrungen einzuordnen und daraus die richtigen Schlüsse abzuleiten.

Im Profil

Thomas Hiemer, 41, ist seit zwölf Jahren in der Finanzabteilung von Dachser. Zuvor war der studierte Wirtschaftswissenschaftler im Finanzbereich des DAX-Unternehmens Heidelberg Materials tätig und sammelte darüber hinaus einschlägige Auslandserfahrung in den USA und China. Bei Dachser leitete er zunächst das Group Controlling. Im Dezember 2021 übernahm er die Position des Head of Corporate Finance. Im Juli 2023 wurde Hiemer zum stellvertretenden Direktor der Führungseinheit Finanzen, Controlling, Steuern und Treasury ernannt und fungierte somit als stellvertretender Finanzleiter. Seit 1. Januar 2025 ist Thomas Hiemer CFO im Executive Board von Dachser.

Geopolitische Machtverschiebungen, schwelende Handels- und Zollkonflikte und eine schwächelnde Wirtschaft in Deutschland und Europa sind beherrschende Themen unserer Zeit. Wie wirken sie sich auf Dachser aus?

Wir haben es einerseits mit einem wettbewerbsintensiven Marktumfeld und deshalb auch sehr preissensiblen Kunden zu tun. Andererseits haben wir hohe Investitionen zu stemmen und müssen höhere Kosten verkraften. Das ist nicht neu für uns, doch die Dynamik nimmt zu. Unser Vorteil ist: Dachser hat die unterschiedlichen Aspekte bereits adressiert, sie werden konsequent angegangen. Auf Basis unserer Finanzen haben wir eine solide Ausgangslage, diese Herausforderungen zu meistern. Dachser ist kerngesund und mit einer hohen Eigenkapital-Quote handlungsfähig aufgestellt.

Was heißt dies für anstehende Investitionen?

In dieser Phase kommt es ganz besonders darauf an, die Balance zwischen finanzieller Belastung und der Notwendigkeit von Ausgaben sicherzustellen. Aus Finanzsicht nehmen wir immer dann gerne Geld in die Hand, wenn auch der entsprechende Return on Investment gegeben ist. Investitionen, die unsere operativen Prozesse effizienter machen – wie bei @ILO, dem digitalen Zwilling im Umschlaglager – versetzen uns in die Lage, weiter zu investieren. Dazu ist eine konsequente Priorisierung anhand einer Kosten-Nutzen-Analyse unumgänglich.

Was wollen Sie als CFO in den kommenden Jahren bei Dachser erreichen?

Angesichts der anstehenden Herausforderungen gilt es in den kommenden Jahren, die Kräfte und Kompetenzen weiter zu bündeln. Dass sich die Wirtschaft in unserem Kernmarkt Europa 2025 erholt und wieder auf Wachstumskurs kommt, ist nicht zu erwarten. Aber wir haben gezeigt, dass wir mit solchen Marktherausforderungen umgehen und ein verlässlicher Partner für unsere Kunden sein können. Aus meinem Verantwortungsbereich heraus möchte ich als CFO dabei einen entscheidenden Beitrag leisten. Beispielsweise indem wir den Niederlassungen mit aussagekräftigen Analysen aus dem operativen Controlling heraus mögliche Handlungsalternativen aufzeigen. Aber auch indem wir die Prozesse im Finanzbereich weiter optimieren und weltweit effizienter werden.

Welche Rolle spielt für Dachser das Thema Nachhaltigkeit, um wirtschaftlich erfolgreich zu sein?

Nachhaltigkeit ist bei Dachser schon immer tief verankert, und zwar schon lange bevor die Vielzahl an Gesetzesinitiativen, Richtlinien und Vorschriften auf den Weg gebracht wurden. Als Familienunternehmen handeln wir aus eigenem Antrieb heraus, uns langfristig aufzustellen und für künftige Generationen nachhaltig zu wirtschaften. Dachser folgt damit einer ökonomischen, ökologischen wie auch sozialen Betrachtungsweise.

Weil wir uns alldem schon lange aus eigenem Antrieb und Generationenverantwortung verschrieben haben, gehen wir unseren Weg trotz vielerlei bürokratischer Hürden und regulatorischer Erschwernisse konsequent weiter. Wir wollen als Impulsgeber einen wesentlichen Beitrag zur Entwicklung nachhaltiger Technologien leisten.

Chancen in der Logistik



Rajnikanth Alluri hat einen berühmten Namensvetter

Superstar der Luftfracht

Logistik für die Pharmaindustrie ist anspruchsvoll. Dass Rajnikanth Alluri den Namen einer der größten Bollywood-Legenden aller Zeiten trägt, nimmt der Luftfrachtmanager bei Dachser India sportlich: als Herausforderung und Verpflichtung zugleich.

Er kann einfach alles: atemberaubende Stunts, Herz, Schmerz, Liebe, Drama, Eifersucht und – sein Markenzeichen – die Zigarette in die Luft schnipsen und mit dem Mund auffangen. Die Rede ist von Shivaji Rao Gaikwad, genannt Rajinikanth, eine Schauspiel-Ikone des indischen Films. Seit Jahrzehnten zieht er sein Publikum mit unvergleichlicher Persönlichkeit und Charisma in seinen Bann. Jedes Kind in Indien kennt und liebt ihn. Superstar Rajinikanth ist eine Legende.

Der kleine Exkurs in die indische Filmgeschichte führt direkt zur Niederlassung von Dachser in Hyderabad im südindischen Bundesstaat Telangana. Die mit knapp sieben Millionen Einwohnern nach Mumbai, Delhi und Bengaluru viertgrößte Stadt Indiens

ist eine aufstrebende Industriemetropole mit einem Schwerpunkt auf Biotechnologien und pharmazeutische Produktion. Mehr als 40 Prozent der Arzneimittel des Landes werden hier produziert. Damit hat sich die Stadt einen Namen gemacht als „Bulk Drug Capital of India“ und „Vaccine Capital of the World“. Und genau hier kommt das Phänomen Rajinikanth ins Spiel. Rajnikanth Alluri arbeitet seit 2018 in der Luftfrachtabteilung von Dachser Air & Sea Logistics in Hyderabad. Der Luftfrachtmanager mit dem berühmten Vornamen brachte über zwei Jahrzehnte Branchenerfahrung mit, als er bei Dachser anfang. Anders als sein berühmter Namensvetter ist er aber kein ungestümer Abenteurer. Mit seinem nüchternen Auftreten, ergänzt durch beispiellose Hingabe an seine Aufgaben und den Kundenservice, mit seinem fundierten Betriebswissen und ausgezeichneten Kontakten zur Branche und Kunden ist Rajnikanth Alluri schnell zu einer tragenden Säule des Luftfracht-Teams geworden.

Vom Subkontinent in die ganze Welt

„Wir haben uns viel Know-how für Luftfracht von Pharmazeutika zu weltweiten Zielen erarbeitet“, sagt Rajnikanth Alluri. Die meisten Sendungen seien dabei für Europa, Lateinamerika und asiatische Länder bestimmt. „In der täglichen Zusammenarbeit

mit den Flughafenbehörden und Bodenabfertigungsunternehmen geht es uns um einen verantwortungsvollen Umgang mit allen Arten von Transporten innerhalb von aktiven und passiven Kühlketten“, beschreibt er seinen Aufgabenschwerpunkt. Dazu arbeite man mit speziellen temperaturgeregelten Containern und anderen, passiven Verpackungslösungen. Dies können spezielle Isolierbehälter, Thermodecken oder Phasenwechselmaterialien sein, die einen hohen Anteil von Wärme- und Kälteenergie speichern und als Wärme je nach Bedarf phasenverschoben wieder abgeben. Allen gemeinsam ist das Ziel, den erforderlichen Temperaturbereich während des Transports aufrechtzuerhalten.

Bei all dem kommen Rajnikanth Alluri seine Gewissenhaftigkeit und Akribie zugute. Pharmalogistik ist nichts für Stunts und das Ausreizen physikalischer Grenzen, für die sein Namensvetter im Filmgeschäft bekannt ist. „Pharmazeutische Sendungen müssen größtenteils unter temperaturkontrollierten Bedingungen von +2 bis +8 Grad Celsius und +15 bis +25 Grad Celsius transportiert werden“, sagt Rajnikanth Alluri. Es gehe in diesem anspruchsvollen Luftfrachtsegment immer um eine absolut strikte Einhaltung der Richtlinien. Zum Beispiel die sogenannte „Good Distribution Practice“ (GDP). In diesem Standard ist geregelt, dass die Qualität und die Unversehrtheit von Arzneimitteln über die gesamte Transport- und Vertriebskette hinweg aufrechterhalten werden. Elf Standorte weltweit tragen bei Dachser das Gütesiegel. „Neben der GDP-Zertifizierung trägt unser Dachser eigenes Qualitätsmanagementsystem (QMS) dazu bei, dass Hyderabad heute einer von fünf Standorten im Dachser-Netzwerk weltweit ist, der von der IATA CEIV Pharmazertifiziert ist“, sagt Rajnikanth Alluri.

Ein Job mit Verantwortung

Besonders reizt den Luftfrachtmanager, dass Pharmatransporte immer sehr anspruchsvoll sind und für die Logistiker auch eine besondere Verantwortung mit sich bringen. „Pharmazeutika haben oft einen sehr hohen Handelswert. Und dass API-Transporte (Active Pharma Ingredient) auch als Gefahrgut eingestuft werden, erhöht die Komplexität bei der Handhabung und reibungslosen Ausführung zusätzlich.“ API sind pharmazeutische Wirkstoffe für die Herstellung von Medikamenten.

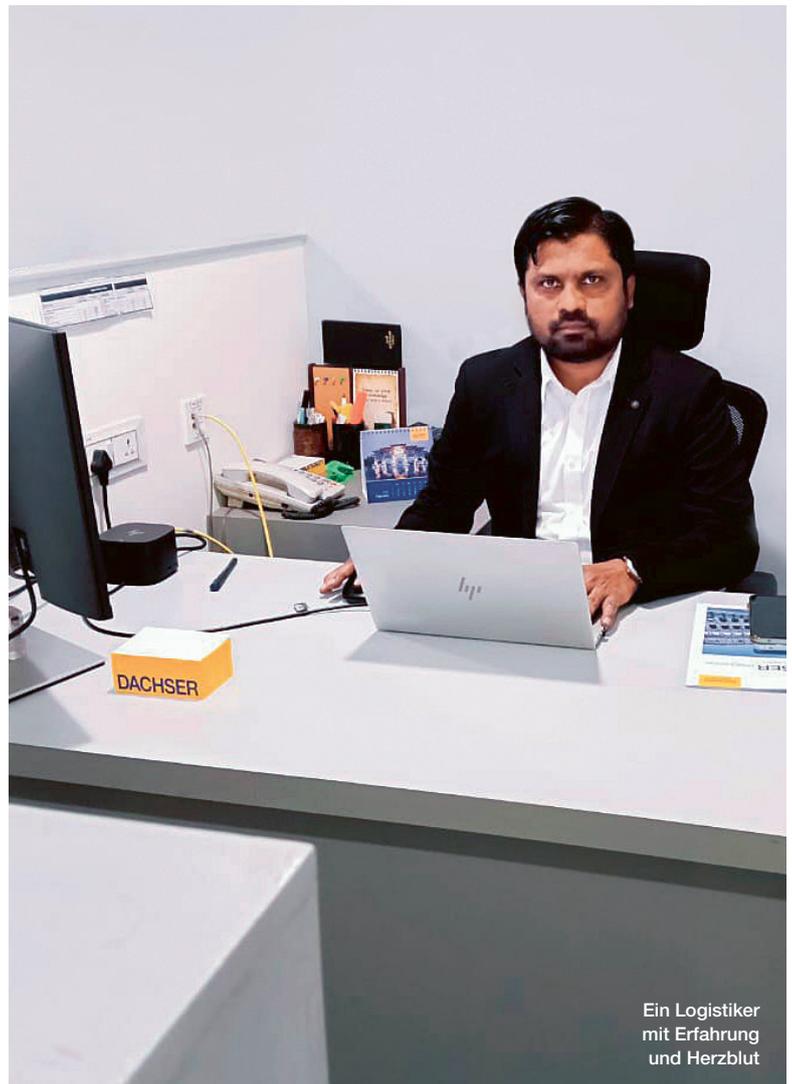
Für sein Dachser Luftfrachtteam in Hyderabad bedeute dies auch eine strikte Einhaltung des eigenen QMS für das Management von Subunternehmen, für Schulungen und Audits (intern und extern). Dazu gehören auch das CAPA- und das Deviation-Management. CAPA steht für „Corrective

and Preventive Action“ im Qualitätsmanagement der pharmazeutischen Industrie. Da geht es für die Luftfrachtexperten um systematische Prozesse zum Umgang mit Fehlern und Schwächen, beziehungsweise außerplanmäßigen Abweichungen („Deviations“) von den Standards. Das alles immer mit dem Ziel, diese systematisch zu vermeiden.

„Damit können wir für unsere Kunden die Qualität und Sicherheit ihrer Produkte während des Transports und Handlings gewährleisten und zugleich die Einhaltung regulatorischer Anforderungen sicherstellen“, erklärt Rajnikanth Alluri.

Was wohl der Leinwandheld Rajnikanth zu solcher konsequenten Regeltreue und Planbarkeit gesagt hätte? Da muss der Logistiker schmunzeln. „Rajnikanth steht ja nicht nur für halsbrecherische Action und über die Stränge schlagen. Er ist eine Persönlichkeit, mit der sich Menschen identifizieren und die sie gleichzeitig bewundern können. Ein echtes Vorbild eben. Und genau deswegen trage ich diesen Namen sehr gerne und versuche eben, vorbildliche Arbeit zu leisten.“ **M. Gelink**

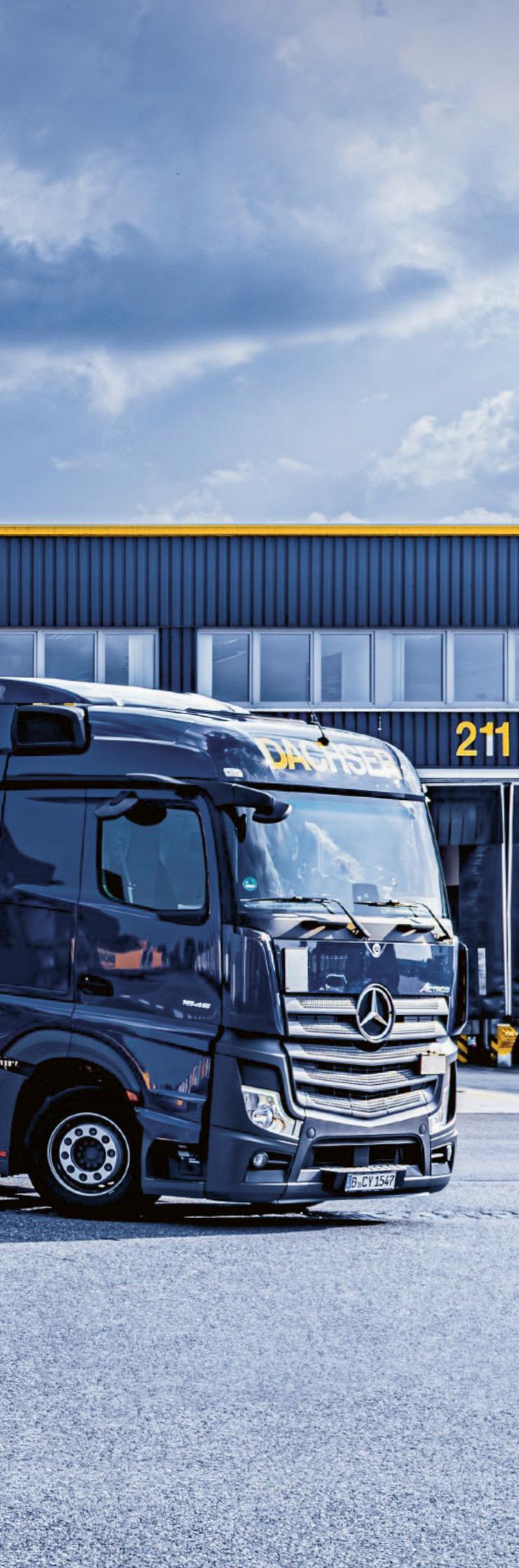
Luftfrachtmanager haben bei Dachser eine verantwortungsvolle Position. Sie übernehmen unter anderem alle Vorgänge zur Abfertigung von Luftfracht-Import- und -Exportsendungen (inkl. Gefahrgut). Dazu gehört die Auftragsannahme und entsprechende Disposition mit den Airlines ebenso wie die Ein- und Ausfuhrzollabfertigung. Dabei stehen sie täglich im Kontakt mit Kunden weltweit, die sie kompetent beraten und betreuen.



Ein Logistiker mit Erfahrung und Herzblut



Sammelgut in der Seefracht erhöht die Flexibilität im Dachser-Netzwerk



Flexibilität ist Trumpf

Die Lenze Gruppe, ein weltweit aufgestellter Spezialist für Automatisierungs- und Antriebstechnik, setzt auf intelligente Logistik, um Warenströme auch in herausfordernden Zeiten flexibel und effizient zu steuern. Dabei integriert Dachser Seefracht-Sammelgut (LCL)-Transporte aus China nahtlos in das europäische Landverkehrsnetzwerk.

Globale Lieferketten stehen unter Druck, der Konjunkturmotor stottert auf vielen Kernmärkten. Einschränkungen entlang weltweiter Handelsrouten durch Kriege und geopolitische Konflikte sowie zunehmende Handelsbeschränkungen durch Zölle machen deutlich, wie verletzlich internationale Warenströme immer noch sein können. Mehr denn je müssen Unternehmen daher in der Lage sein, schnell und flexibel zu reagieren, um Versorgungsunterbrechungen zu vermeiden. Die Logistik spielt dabei eine Schlüsselrolle.

Globaler Materialfluss

Das zeigt auch ein Blick in die Automatisierungs- und Antriebstechnik-Branche im Maschinenbau. Als Systemanbieter ist die Lenze SE weltweit aktiv, entwickelt und produziert hochwertige mechatronische Produkte, leistungsfähige Systeme aus Hard- und Software für die erfolgreiche Automatisierung sowie Software und Services rund um Big-Data-Management, Cloud- oder Mobile-Lösungen und das Internet of Things (IoT). „Der Markt hat sich in den letzten Jahren von einem Angebotsmarkt zu einem Nachfragemarkt entwickelt. Wir müssen flexibler und schneller auf die Anforderungen unserer Kunden reagieren. Die Logistik ist hier ein entscheidender Schlüssel“, sagt Zijad Besic, Leiter Logistik bei Lenze. Die High-Tech-Produkte des Unternehmens müssen die Kunden auch unter herausfordernden Bedingungen jederzeit verlässlich erreichen – das bedarf →



Aus der intelligent gesteuerten Sendungsverwaltung und der Nachverfolgbarkeit ergibt sich die nötige Flexibilität und Steuerungsfähigkeit unseres Materialflusses.

Zijad Besic, Leiter Logistik bei Lenze

einer ausgeklügelten Logistik. Denn Lenze bezieht Bauteile aus verschiedenen Teilen der Welt und liefert fertige Produkte im großen Stil global aus, vor allem aber auf die Kernmärkte in West- und Zentraleuropa“, sagt Gregor Wiesinger, Sales Manager Area West Austria bei Dachser Air & Sea Logistics.

Als Automatisierungsunternehmen und Systemanbieter legt Lenze besonderen Wert auf Effizienz und Transparenz in seinen Logistikprozessen, ergänzt sein Kollege Markus Gerhart, Sales Executive, European Logistics Dachser Austria.

„In der Praxis bedeutet das: Lieferwege sollen möglichst kurz, gut planbar und jederzeit nachvollziehbar sein. Komponenten für die Produktion müssen rechtzeitig eintreffen, ohne dass übermäßige Lagerhaltung nötig wird. Gleichzeitig erwarten Lenzes Kunden pünktliche Lieferungen der fertigen Maschinen und Systeme“, so Gerhart. Um diesen Spagat zu schaffen, setzt Lenze auf flexible Logistiklösungen und starke Partner.

Dynamische Warenströme mit LCL

Hier kommt Dachser ins Spiel: Der weltweit agierende Logistikdienstleister bietet Lenze passgenaue Transportlösungen Door-to-Door an – eine Verbindung von flexibler LCL-Sammelgut-See- und effizienten Lkw-Transporten im eng geknüpften europäischen Stückgutnetz.

LCL steht für „Less than Container Load“ und bezeichnet Sammelcontainer-Ladungen, bei denen sich mehrere Teilpartien unterschiedlicher Versender einen Container teilen. Für Lenze ist dieses Konzept ideal, um dynamische Warenströme im Fluss zu halten. „LCL-Lösungen ermöglichen es uns, auch kleinere Sendungen in regelmäßigen Abständen zu verschicken, anstatt auf einen vollen Container warten zu müssen“, erklärt Gregor Wiesinger die Vorteile. „So bleibt die globale Supply Chain beweglich und planbar, selbst wenn die Nachfrage schwankt.“

Regelmäßige Abfahrten auf wichtigen Routen von Asien nach Europa sorgen für planbare Transitzeiten. Die Kosten bleiben dabei im Rahmen, denn es wird nur der tatsächlich genutzte Frachtraum bezahlt, was auch in der Nachhaltigkeitsbilanz zu Buche schlägt. Gleichzeitig reduzieren häufigere, bedarfsgerechte Lieferungen den Zwang zu größeren Lagerbeständen rund um die zentralen Produktionsstätten von Lenze.

Intermodale Integration

Ein Blick in den Logistikalltag zeigt, wie Lenze und Dachser zusammenarbeiten. Einzelne Komponenten für Automatisierungssysteme müssen aus China zuverlässig und planbar getaktet ins Lenze-Werk Asten in Österreich gelangen. Dachser organi-

siert und steuert dafür eine durchgängige Transportkette über verschiedene Verkehrsträger: per Seefracht, Bahn und Lkw – und bei großer Eile auch per Luftfracht. Zunächst werden die Waren in Shanghai und Ningbo gesammelt, gelabelt und in Containern per Schiff von China nach Europa verfrachtet. Am Empfangshafen angekommen, erfolgt der Umschlag: Anstatt den Container zeitaufwendig vor Ort zu entladen, wird er direkt auf einen Güterzug verladen. Dieser bringt die Fracht nach Österreich. Da neben Hamburg auch Rotterdam als Empfangshafen angesteuert wird, können kürzere Laufzeiten angeboten werden.

Der Vorteil dieser intermodalen Integration: Durch die Verknüpfung von Seefracht mit der Bahn und Lkw-Transporten umgehen die Container häufige Staus und unkalkulierbare Engpässe im Hafen. Angekommen in Österreich, wird die Ware im Dachser Logistikzentrum Hörsching aus dem Container entladen. Dort wird der Staffelstab an die Kolleginnen und Kollegen vom Dachser Landverkehr übergeben, die den Transport ins nahe gelegene Produktionswerk in Asten organisieren. Die fertigen Produkte werden daraufhin per Dachser-Lkw zu den Lenze-Kunden in West- und Zentraleuropa ausgeliefert. „Pro Jahr bringt Dachser Road Logistics von der österreichischen Lenze-Produktion rund 20.000 bis 24.000 Sendungen auf den Weg“, erläutert Markus Gerhart.



LCL-Lösungen sorgen bei Lenze für bewegliche Supply Chains



Das Headquarter der Lenze Gruppe im österreichischen Asten

„Mit unserem multimodalen Konzept verzahnen wir Seefracht, Bahn und Lkw-Verkehr nahtlos miteinander“, erläutert sein Luft- und Seefracht-Kollege Gregor Wiesinger. „Der große Vorteil für Lenze ist, dass sich seine Produkte nach dem Einschiffen in Asien komplett im Dachser-Netzwerk bewegen und dort maximal transparent gesteuert werden können – bis sie ihr Empfängerziel erreicht haben. Das ist eine ideale One-Stop-Shop-Lösung, einschließlich des Zoll-Handlings.“

Transparenz in der Supply Chain

Maßgeblich für eine solche umfassende und tiefe Integration der Lieferketten ist ein kontinuierlicher Datenfluss. Dachser bindet dazu seine IT-Systeme eng an die von Lenze an: Aufträge, Frachtpapiere und Status-Updates werden digital ausgetauscht, was die manuelle Abstimmung auf ein Minimum reduziert. „Lenze schickt uns stündlich aktuelle Daten, so entsteht ein permanenter Informations- und Datenaustausch“, berichtet Gregor Wiesinger. So können beide Seiten in Echtzeit verfolgen, wo sich aktuell eine Sendung befindet, und wann sie eintreffen wird. Verzögert sich ein Schiff oder Zug, gibt es automatisiert eine Benachrichtigung – und es können im Bedarfsfall frühzeitig entsprechende geeignete Gegenmaßnahmen ergriffen werden.

„Für uns ist die Transparenz in der Lieferkette entscheidend“, sagt Lenze-Logistikleiter Zijad Besic. Aus der intelligent gesteuerten Sendungsverwaltung und der Nachverfolgbarkeit ergibt sich die nötige Flexibilität und Steuerungsfähig-

keit unseres Materialflusses.“ Der Schlüssel zu resilienten Lieferketten und zu konkurrenzfähigen Kosten liege in einer Optimierung der Prozesse. „Hier sind wir mit Dachser auf einem sehr guten Weg“, sagt Besic. So könne man heute beispielsweise Zollabfertigungen vorbereiten, während die Ware noch unterwegs sei, oder bestimmte Lieferungen priorisieren, wenn es eilte.

Resilient durch Krisen

Die Vorteile dieses flexiblen Logistikkonzepts, so Besic weiter, würden besonders in angespannten Zeiten deutlich. Als in Folge der Pandemie und geopolitischer Verwerfungen die globalen Lieferketten in den vergangenen Jahren teils massiv unter Druck standen, erwies sich die Kombination aus LCL-Seefracht, Bahntransport und Lkw-Stückgut als robust, stressresistent und belastbar. Selbst als Frachtraten sprunghaft stiegen und Container knapp waren, blieb Lenze dank Dachser weiter lieferfähig. In dringenden Fällen kommt eine weitere Option zum Tragen: Luftfracht. So werden beispielsweise eilige Komponenten per Flugzeug von Europa nach Nordamerika geschickt, um Kunden in den USA termingerecht zu bedienen.

„Wir stimmen uns mit Dachser immer eng ab. Da ist der vertrauensvolle persönliche Austausch über die Web-Konferenz-Routinen hinaus durch nichts zu ersetzen. Die Erfahrung zeigt, dass sich so die Prozesse am besten einschwingen“, weiß der Lenze-Logistikleiter. „Gemeinsam behalten wir so die Qualitäts- und Wachstumsziele klar im Blick“.

M. Schick

Lenze setzt auf optimierte Logistik für Liefertreue: In jedem der fünf Logistikzentren in Uxbridge (US), Hameln/Extertal (DE), Asten (AT), Pune (IND) und Shanghai (CN) befindet sich immer das gesamte Produktportfolio des Automatisierungsspezialisten. So kann bei Bestellungen alles in einer Lieferung versandt werden. Das schafft Flexibilität und hilft, sehr schnell Kundenwünsche in Zielmärkten zu erfüllen.

Netzkompetenz

DACHSER platform:
nah am Kunden, nah
an den Prozessen

Ein digitales Ökosystem

Die DACHSER platform bietet Kunden eine zentrale, digitale Lösung rund um Transporte und Warehousing. Nach der Luft- und Seefracht arbeiten nun nach und nach Kunden aus dem Business Field Road Logistics mit der Anwendung. Lars Relitz, Head of Corporate Digital Innovation & Development, gibt Einblicke über die Erfahrungen bis hierher und die nächsten Schritte der Umsetzung.

Herr Relitz, wie unterscheidet sich die Plattform von bisherigen digitalen Lösungen?

Lars Relitz: Die DACHSER platform ist unser zentrales digitales Ökosystem für alle Kundenanforderungen. Erstmals führen wir die Leistungen von Road Logistics und Air & Sea Logistics in einer einheitlichen und intuitiv bedienbaren Benutzeroberfläche zusammen. Bei der Entwicklung liegt unser Fokus darauf, den unterschiedlichen Bedürfnissen unserer Nutzergruppen gerecht zu werden, ob es nun um schnelle Preisanfragen und Buchungen geht, Track und Trace, Transparenz zu Lagerbeständen oder der Zugriff auf Reporting Daten.

Die DACHSER platform wird Schritt für Schritt eingeführt. Was bedeutet das für Kunden?

Bereits seit September 2023 nutzen Luftfracht-Kunden die Online-Plattform, um ihre Sendungen effizient zu organisieren. Es folgte die Aufschaltung von ersten Seefracht-Kunden im LCL-Bereich. Die so gewonnenen Informationen und das Kundenfeedback, das wir stetig erhalten, helfen uns, die Plattform weiterzuentwickeln und zu verbessern. Für das Business Field Air & Sea Logistics ist die Plattform inzwischen ein zentraler Baustein in der Kundenkommunikation und wird in 32 Ländern für das Tagesgeschäft genutzt. Erste Road Logistics-Kunden werden seit Herbst 2024 auf die DACHSER platform aufgeschaltet.

Wie verläuft die weitere Migration auf das neue System?

Momentan beschleunigen wir den Rollout mit wöchentlichen Trainings für weitere Niederlassungen in ganz Europa. Auf diese Weise werden wir zeitnah mehr und mehr Kunden die Möglichkeit bieten können, die Plattform aktiv für ihr Tagesgeschäft zu nutzen. Um den Wechsel zum neuen System möglichst reibungslos zu gestalten, schulen wir europaweit unsere Kolleginnen und Kollegen in den Niederlassungen, welche unsere Kunden beim On-boarding begleiten. Parallel dazu erweitern wir von Entwicklungsseite stetig den Funktionsumfang. Unser Ziel ist es, dass bis Ende 2025 etwa 13.000 Bestandskunden auf die DACHSER platform migriert werden. Ab Beginn 2026 werden wir keine Kunden mehr im bisherigen eLogistics-System aufschalten.

Die DACHSER platform wurde bereits ausgezeichnet. Welche Bedeutung hat das für Ihr Team?

Wir haben den Annual Multimedia Award in Silber in der Kategorie „Digitale Services“ erhalten, der von einem Fachverlag ausgerichtet und einer Jury aus unabhängigen Experten vergeben wird. Der Annual Multimedia Award zeichnet digitale Lösungen aus und gibt Auskunft zu aktuellen digitalen Standards, Möglichkeiten und Zukunftsperspektiven der digitalen Markenkommunikation. Die Auszeichnung zeigt, dass die Plattform höchsten Anforderungen an Benutzerfreundlichkeit, Sicherheit und Stabilität entspricht. Für uns ist das eine Bestätigung, dass wir auf dem richtigen Weg sind.

Logistik für Nahrungsmittelspenden

Dachser und der gemeinnützige Dachverband Tafel Deutschland haben einen Kooperationsvertrag mit einer Laufzeit bis Ende 2027 unterzeichnet. Im Rahmen der Zusammenarbeit wird Dachser sein Know-how und das Netzwerk seiner Lebensmittelsparte Dachser Food Logistics dafür einsetzen, Lebensmittelspenden von Herstellern abzuholen und an die zentralen Verteilerpunkte der Tafel-Landesverbände anzuliefern. Zusätzlich unterstützt Dachser die Tafeln beim Aufbau von leistungsstarken Logistikstrukturen. Als dritte Säule der Kooperation hilft Dachser den Tafel-Landesverbänden dabei, ihre Netzwerke und die Zusammenarbeit mit den Lebensmittelherstellern auszubauen, um dadurch noch mehr Lebensmittel vor der Verschwendung retten zu können.

KI-Potenziale heben

Dachser erweitert seine langjährige Forschungspartnerschaft mit dem Fraunhofer-Institut für Intelligente Analyse- und Informationssysteme IAIS. Im Mittelpunkt steht dabei der Einsatz Künstlicher Intelligenz für die Verarbeitung unstrukturierter oder unterschiedlich formatierter Daten in der Logistik. Hier bietet die Branche nach Einschätzung der Experten viele Anwendungsmöglichkeiten, zum Beispiel für die Optimierung und Automatisierung komplexer Prozesse in Warenflüssen und Lieferketten oder in der Kundenkommunikation.



Eine neue Generation von E-Lkw

Mehr Laderaum für emissionsfreien Fernverkehr

Dachser hat zwölf vollelektrische MAN eTGX Ultra-Lowliner in Betrieb genommen. Mit diesen speziellen Sattelzugmaschinen erweitert Dachser seine stetig wachsende E-Lkw-Flotte nun auch im Bereich der Volumentransporte mit sogenannten Megatrailern. Diese Einheiten bieten eine um 20 Zentimeter größere Innenhöhe, da die Ladefläche nur knapp 100 Zentimeter über der Straßenebene liegt. Bei gleicher Länge und Breite und einer Gesamthöhe, die weiterhin unter der in Deutschland zulässigen Fahrzeughöhe von vier Metern bleibt, erhöht sich so der verfügbare Laderaum um acht Kubikmeter. Bei Doppelstockverladung bietet sich so Platz für 67 Euro-Paletten.



v.l.n.r.: Burkhard Eling, CEO Dachser SE, Alexander Tonn, COO Road Logistics Dachser SE, Stefan Hohm, CDO Dachser SE, Prof. Alice Kirchheim, Institutsleiterin Fraunhofer IML, Prof. Dr. Stefan Wrobel, Institutsleiter Fraunhofer IAIS

Wachstum aus Zukäufen

Dachser ist im Jahr 2024 erheblich gewachsen und verzeichnete bei einem Umsatz von 8,027 Mrd. Euro ein Plus von 13 Prozent. Der Anzahl der Mitarbeitenden erhöhte sich im Jahr 2024 um 3.300 auf rund 37.300. Die Zahl der Standorte stieg um 56 auf 433 weltweit. Dieses Wachstum resultiert zum großen Teil aus den Zukäufen von DACHSER & FERCAM Italia, Frigoscandia und Brummer, die 2024 erstmals in der Bilanz ausgewiesen werden. Für weitere Informationen und Hintergründe scannen Sie bitte den QR-Code.





Im Inneren verbunden

Kindern Zukunft zu ermöglichen,
steht im Mittelpunkt der
Corporate Citizen+ Projekte

Unternehmensethik bildet für Dachser die strategische Klammer, die unternehmerisches Handeln in einen gesellschaftspolitischen Zusammenhang stellt. Genau dafür steht seit 20 Jahren die enge, vertrauensvolle Zusammenarbeit von Dachser und dem Kinderhilfswerk Terre des Hommes. Eine (Zwischen-)Bilanz von Bernhard Simon, Chairman of the Supervisory Board von Dachser.

Unternehmensethik ist eine der Wurzeln, aus denen wir bei Dachser seit über 90 Jahren gewachsen sind. Sie war und ist immer Richtschnur unseres Tuns und Ausgangspunkt, wie wir unseren unternehmerischen Auftrag begreifen. Wir wissen, dass unternehmerisches Handeln in einem gesellschaftspolitischen Zusammenhang stattfindet. Ein Leitgedanke unserer Arbeit ist es daher, ein Corporate Citizen zu sein, also ein positiv gestaltender und am Gemeinwohl orientierter Akteur im wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Umfeld.

Vor diesem Hintergrund hat sich die nun 20-jährige Zusammenarbeit von Dachser mit der Kinderrechtsorganisation Terre des Hommes zu einer der tragenden Säulen unseres Verständnisses von Unternehmensethik entwickelt – eine Zusammenarbeit, die inzwischen weite Kreise und viel öffentliche Aufmerksamkeit auf sich gezogen hat.

Ausgangspunkt war das Jahr 2005, als sich Dachser und Terre des Hommes unter dem Eindruck der Tsunami-Katastrophe an den Küsten des Indischen Ozeans zusammengetan und ein eigenständiges Konzept der Hilfe zur Selbsthilfe umgesetzt hatten. Zunächst mit verschiedenen Projekten in Südasien, später dann zusätzlich im südlichen Afrika, in Lateinamerika und zuletzt in der Ukraine. Im Mittelpunkt stehen dabei die Bildungsmöglichkeiten und die Verbesserung der Lebensbedingungen von Kindern und Jugendlichen – vor allem aus sozial und wirtschaftlich benachteiligten Bevölkerungsgruppen.

Mit der Anleitung zu einem friedlichen Zusammenleben

Ich werde immer wieder im Unternehmen aber auch außerhalb gefragt, warum wir als Logistikdienstleister Projekte in Indien, Nepal, Südafrika, Sambia, Namibia, Brasilien, Argentinien, Peru, Bolivien und in der Ukraine fördern. Projekte, bei denen es um Kinder- und Frauenrechte, Bildung und Berufsausbildung, Self-Employment und Unternehmertum sowie Umwelt- und Klimaschutz geht. Bei denen aber auch die Bewältigung von Traumata in Konfliktgebieten und die Anleitung zu einem friedlichen Zusammenleben im Fokus stehen. Wo ist da die verbindende Idee, die strategische Verankerung im Unternehmen? Warum so weit weg, gäbe es nicht genügend Problemfelder in Deutschland, in Europa, auf die Dachser seine Tätigkeiten ausrichten könnte?

Meine Antwort ist einfach. Dachser ist erfolgreich auf dem Weltmarkt tätig. Wir sind in 42 Ländern auf fünf Kontinenten mit eigenen Standorten vertreten. Vernetzung ist eines der elementaren Grundelemente unseres Geschäftsmodells. Deshalb ist die Welt auch Bühne und Spielfeld unserer Corporate Citizenship. Wir denken global – sowohl unternehmerisch als auch in unserem sozialen Engagement. Dabei machen wir auch deutlich, wie groß die Unterschiede der Chancengerechtigkeit im globalen Süden und im Norden sind.

Verantwortung endet nicht an Grenzen von Unternehmen und Ländern

Gerade in der heutigen Zeit, die an vielen Orten durch Kriege, Krisen und Unsicherheiten geprägt ist, brauchen wir kraftvolle Initiativen für die lokale Entwicklung. Im Zeitalter der Globalisierung leben wir alle in einer Welt. Fluchtbewegungen und menschliches Leid können morgen schon in unerwarteten Regionen entstehen. Unsere Verantwortung endet nicht an den Grenzen von Unternehmen oder Ländern.

Hinzu kommt, dass nicht alle von der Globalisierung in dem Maße profitieren, wie wir es in industrialisierten und entwickelten Ländern tun. Insbesondere Kinder im Globalen Süden sind häufig von den Auswirkungen der Globalisierung betroffen – etwa durch Landflucht, Missbrauch, Kinderhandel, Umweltzerstörung und den Folgen des Klimawandels.

Unsere Aufgabe ist es daher, dafür Sorge zu tragen, dass die Lebensgrundlagen für immer mehr Menschen stimmen und

gerade die jüngere Generation die Chance erhält, sich persönlich innerhalb der Gemeinschaft zu entfalten. Deshalb ist der Ansatz unserer Projekte mit Terre des Hommes, Umgebungen zu schaffen, in denen sich Kinder und Jugendliche entwickeln können, von so fundamentaler Bedeutung.

Ein Schritt weiter: Corporate Citizen+

Corporate Citizenship heißt deshalb für uns, weltweit Verantwortung zu tragen und im doppelten Sinne zu reflektieren: Wie gehen wir vor Ort mit Mitarbeitenden, mit Partnern, mit Kunden um? Gleichzeitig gehen wir bei unseren Aktivitäten mit Terre des Hommes noch einen Schritt weiter. Dann sprechen wir von Corporate Citizen+. Wir engagieren uns sehr konkret, um die Lebensbedingungen vieler jüngerer Menschen in ärmeren Regionen zu verbessern. Es gehört zu unserem global ausgerichtetem Weltbild, auch außerhalb des Unternehmens verantwortungsvoll Akzente für eine nachhaltige Entwicklung zu setzen. Denn nur wenn morgen die Welt noch intakt ist, können wir auch nachhaltig erfolgreich wirtschaften. Unternehmerische Tätigkeit und entwicklungspolitisches Engagement sind deshalb bei Dachser die zwei Seiten einer Medaille.

Das Schicksal selbst in die Hand nehmen

In der Zusammenarbeit mit Terre des Hommes handeln wir auch im besten Sinne im Spirit und Auftrag unseres Familienunternehmens. Dachser ist aus der Weltwirtschaftskrise in den 30er-Jahren des vergangenen Jahrhunderts heraus entstanden, als die Lebensbedingungen in Deutschland schwierig waren. Aus Eigenantrieb und Unternehmertum ist Zukunft entstanden. Wir haben gelernt, dass etwas Besseres nur wachsen kann, wenn wir unser Schicksal selbst in die Hand nehmen. Diese Gewissheit und dieses Bestreben möchten wir auch anderen Menschen vermitteln. Dafür helfen wir in den einzelnen Projekten, entsprechende Grundlagen zu schaffen. →



Bernhard Simon (r.)
und Joshua Hofert mit
der Bürgermeisterin
von Livingston

Erfahren Sie mehr über die Zusammenarbeit von Terre des Hommes und Dachser im DACHSER magazin digital.



Soziales Engagement ist für Dachser nicht auf Zuspitzung und Polarisierung ausgelegt, sondern immer konsensual. Das Unternehmen agiert im gesellschaftlichen Zusammenhang gestaltend und als Resonanzkörper zugleich. Es gibt dabei immer auch eine Wechselwirkung, einen kulturellen Austausch, in dem Dachser nicht belehrend auftritt. Wir wollen im Globalen Süden weder als Weltretter auftreten noch Versprechungen machen, die wir nicht halten können.

Eingebettet in eine ganzheitliche Nachhaltigkeitsstrategie

Unsere Aktivitäten mit Terre des Hommes stehen dabei im Unternehmen nicht allein, sie sind eingebettet in eine durchdachte ESG-Strategie mit einem breiten Spektrum an Aktivitäten. Während die Entwicklungsprojekte auf das S für Soziales von ESG einzahlen, haben wir für den ökologischen Teil, das E, in den vergangenen Jahren viel getan. Auf der Grundlage der verbindlichen Ziele der UN-Klimakonferenz 2015 in Paris bekennt sich Dachser zu Umwelt- und Klimaschutz. Nur kurz angerissen: Wir haben Nachhaltigkeitsthemen im Rahmen unserer Strategie Dachser Climate Protection vorbildlich aufgesetzt, haben gelernt, Ressourcen intelligent und effizient einzusetzen, optimieren unsere Prozesse entsprechend, erforschen alternative Antriebe, setzen auf neue CO₂-sparende Technologien und begreifen uns damit als Impulsgeber der Logistik im Handlungsfeld der Sustainability. Das entspricht unserer Selbstverpflichtung als Familienunternehmen zu einer auf Langfristigkeit angelegten Unternehmensführung (G = Governance), die die Verantwortung gegenüber den Mitarbeitenden und der Gesellschaft in den Mittelpunkt stellt (S = Soziales). Unsere Anstrengungen bei der Dekarbonisierung sind insbesondere für Menschen in Schwellen- und



Entwicklungsländern von Bedeutung, die von den negativen Auswirkungen der globalen Erwärmung betroffen sind. An dieser Stelle wird die sinnhafte Verbindung von Umwelt- und Klimaschutz (E) und sozialem Engagement (S), wie wir es mit Terre des Hommes leisten, offensichtlich.

Viele Bausteine eines großen Puzzles

Der jüngste Baustein unserer ESG-Strategie ist deshalb die Zusammenarbeit mit myclimate, einer gemeinnützigen Organisation, die mit Partnern aus Wirtschaft und Privatpersonen durch Beratungs- und Bildungsangebote sowie eigene Klimaschutzprojekte daran mitwirkt, die Zukunft zu gestalten. 2024 sind Dachser, Terre des Hommes und myclimate eine langfristige Partnerschaft eingegangen, um weltweit neue Klimaschutzprojekte zu starten. Die Zusammenarbeit umfasst zwei sich ergänzende Handlungsfelder: Klimaschutzprojekte mit myclimate, die nach anerkannten Standards in Südamerika, Afrika, Asien und Europa zertifiziert sind, und Projekte mit Terre des Hommes zur Förderung von Kindern und Jugendlichen weltweit mit einem zusätzlichen Schwerpunkt auf Klimaschutz.

Zu unserer ESG-Strategie gehört seit 2022 auch das Projekt „Psychosoziale Unterstützung für Familien in der Ukraine“, das Kindern, Jugendlichen und ihren Betreuern Hilfestellungen bei der Traumabewältigung und dem Aufbau von Stressresilienz gibt, damit die künftige Generation weiter die Fähigkeit besitzt, friedliche gesellschaftliche Strukturen des Zusammenhalts zu schaffen.

All unsere ESG-Aktivitäten passen konzeptionell wie in einem großen Puzzle nahtlos zusammen und vervollständigen das Bild, das wir anlässlich der 20-jährigen Zusammenarbeit mit Terre des Hommes an dieser Stelle zeichnen wollen.

Im Profil

Bernhard Simon ist Verwaltungsratsvorsitzender und Mitglied der Eigentümerfamilie der Dachser SE. Seine Erfahrungen mit Projekten im Globalen Süden reichen lange zurück. Während seiner Studienzeit war er interner Auditor von Terre des Hommes. Anschließend arbeitete er mehrere Monate selbst – unabhängig von Terre des Hommes – im Entwicklungsdienst in Brasilien, „eine der vielleicht wertvollsten Erfahrungen in meinem Leben“, wie er heute sagt.

Optimieren Sie Ihre Logistik mit der DACHSER platform.

Buchen & Quote2Book

Preis-anfrage & Preisvergleich

Sendungsverfolgung
Track & Trace

Handhabung von Dokumenten

Ein Netzwerk. Eine Plattform. Eine Lösung.

Willkommen bei der DACHSER platform – Ihre All-in-One-Lösung für smartere Logistik. Von schnellen Quotierungen über effiziente Buchungen bis hin zu Echtzeit-Tracking revolutioniert unsere Plattform die Art und Weise, wie Sie Straßen-, Luft- und Seelogistik als auch Ihre Kontraktlogistik verwalten.

Profitieren Sie von globaler Expertise und lokalem Knowhow, behalten Sie die Kontrolle, sparen Sie Zeit und treffen Sie fundierte Entscheidungen. Entdecken Sie die DACHSER platform noch heute – denn Logistik sollte so dynamisch sein wie Ihr Geschäft.

DACHSER magazin digital

DACHSER magazin – jetzt auch digital.

Das neue DACHSER magazin digital ist da – mit spannenden News und Stories aus der Welt der Logistik. Ab sofort finden Sie online noch mehr Reportagen, Porträts und Interviews darüber, was uns und unsere Kunden bewegt.

Hier erhalten Sie Einblicke und Hintergründe rund um die Themen Netzwerk, Digitalisierung und Nachhaltigkeit in Geschichten,

die immer nah an den Menschen sind, die bei DACHSER und in der Logistik jeden Tag den Unterschied machen.

Entdecken Sie das neue DACHSER magazin digital:

magazin.dachser.de

