

DACHSER magazin

Die Welt der intelligenten Logistik

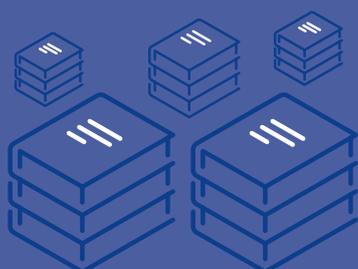
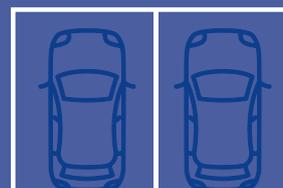


Warehousing
neu denken

Lagern, um in Bewegung zu bleiben

In Warehousing und Umschlag spielt sich die dynamische Welt der Logistik ab.

20 m² entsprechen in etwa der Fläche von zwei nebeneinander liegenden Parkplätzen. Sie werden von mobilen Micro-Hubs beansprucht, die in Pilotversuchen getestet werden. Als kleinstmögliche Verteilzentren in dichtbesiedelten urbanen Gebieten lassen sich dort täglich mehrere Hundert Pakete zwischengelagern und emissionsfrei per Lastenrad oder zu Fuß an Endkunden im Umkreis von etwa einem Kilometer zustellen.

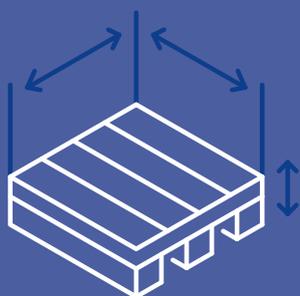


7 Millionen

20 Meter hohe Gebäude in Gütersloh in Betrieb genommen. Eine weltweit beachtete Pionierleistung. Das gilt auch für die Technik. Erstmals waren damals die schienengeführten „Regalbediengeräte“ automatisiert über eine Lochkartensteuerung bedienbar.

Bücher konnte das erste Hochregallager Deutschlands einlagern. 1962 hatte der Medienkonzern Bertelsmann das

398.000 m² das entspricht der Fläche von 56 Fußballfeldern, umfasst die Lagerfläche der Boeing Everett Factory in Everett, Washington. Die umfunktionierte, ehemalige Montagehalle des legendären Jumbo-Jets gilt damit als das größte Warehouse der Welt.



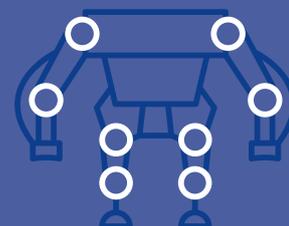
48x40 Zoll

betrug das in den 1930er-Jahren eingeführte Standardmaß der GMA-Palette der Grocery Manufacturers Association in Nordamerika. In Verbindung mit den 1923 erfundenen ersten elektrischen Gabelstaplern vereinfachte sich der Warenumsatz erheblich und ermöglichte eine effizientere Nutzung von Lager- und Transportflächen. In Europa wurde die 1961 eingeführte etwas kleinere Europalette das Maß der Dinge in der Logistik.

der Grocery Manufacturers Association

36 Kilogramm

Hebeunterstützung bietet Apogee Ultra von German Bionic, das laut Hersteller stärkste und intelligenteste Exoskelett der Welt. Es soll Arbeitskräfte im Lager beim Heben, Gehen und Tragen entlasten. Und es lernt mit: Dank Machine-Learning-Technologie passt es sich bei der Arbeit an die individuellen Bedürfnisse der Nutzerinnen und Nutzer an.



Message from the CEO



Liebe Leserin, lieber Leser,

„was ist in einer Welt zunehmender Handelsbarrieren, sich verändernder Handelsströme und geopolitischer Herausforderungen entscheidend?“, wurde ich kürzlich im Interview mit der deutschen Wirtschaftszeitung „Handelsblatt“ gefragt. Als Logistiker ist für mich die Antwort klar: Gerade jetzt kommt es auf widerstandsfähige Netzwerke und eine klare Logistikstrategie an. Mit einem guten Netzwerk können wir unsere Kunden beraten und ihnen helfen, schnell zu reagieren.

Als Familienunternehmen mit einer 95-jährigen Geschichte lassen wir uns nicht von täglichen Schwankungen leiten, sondern denken in Generationen. Wir sehen das aktuelle Umfeld nicht nur als Herausforderung, sondern als Chance, noch robustere und intelligentere Logistikkösungen für unsere Kunden zu entwickeln. Allein in diesem Jahr tätigen wir antizyklische Investitionen in Höhe von 400 Millionen Euro, um unsere globale Präsenz auszubauen. Immer im Fokus dabei: unsere Kunden und unsere Mitarbeitenden.

Die Titelstory Ihres DACHSER magazins geht dazu der Frage nach, wie die Automatisierung die Kontraktlogistik revolutioniert – und den Menschen die Arbeit erleichtert. Besonders ans Herz legen möchte ich Ihnen auch den Report aus Marokko und der Maghreb-Region. Hier wird die kontinuierliche Entwicklung unseres Netzwerks in Richtung der Potenzialmärkte von morgen eindrucksvoll erlebbar. Hinter all dem steht unsere klare Mission: Wir verbinden Europa mit der Welt und die Welt mit Europa. So sorgen wir für Stabilität in einem sich ständig verändernden Umfeld.

Herzlichst Ihr

Burkhard Eling, CEO bei Dachser



Weitere CEO-Perspektiven
auf meinem LinkedIn-Profil



Kompetenz

16

European Logistics:
Aufbruch im Maghreb

20

Aus dem Zukunftslabor:
5 Megatrends für die Logistik

22

Handelslogistik:
Das Beste aus zwei Welten

26

Chemielogistik:
Flexibilität gewinnt

Netzwerk

30

Netzkompetenz:
News aus der Dachser-Welt

32

DACHSER platform:
Digitale Drehscheibe

Good News

35

Mensch & Hightech:
Teilhabe mit @ILO

Titelstory

06

Warehousing neu denken:
Dachser-Wege zur
Automatisierung

Forum

12

Menschen & Märkte:
Es geht auch anders –
Denken in Alternativen

14

Panorama:
Die Kunst des Kompromisses





Network Talk – der neue globale Podcast von Dachser

Zusätzlich zum etablierten deutschsprachigen Podcast NetzWert gibt es nun einen neuen englischsprachigen Dachser-Podcast für Hörer weltweit.

In „Network Talk“ spricht Podcast-Gastgeberin, die britische Journalistin Charlotte Goldstone, mit Menschen, die mit ihrer Arbeit die Zukunft von Dachser gestalten. Sie erzählen von ihren Projekten und Initiativen, und wie sie dazu beitragen, dass Dachser sein Ziel erreicht, der integrierteste Logistikdienstleister weltweit zu werden.

In Episode #1 gibt Lars Relitz, Head of Corporate Digital Innovation & Development bei Dachser, spannende Einblicke in die Ziele des strategischen Schwerpunktprogramms Digitalisierung und berichtet von konkreten Projekten in seinem Bereich. Es geht aber nicht nur um Technologien, sondern auch darum, wie Mitarbeitende auf dem Weg in eine digitale Zukunft mitgenommen werden.

Network Talk ist auf allen gängigen Podcast-Plattformen zu finden. Am besten gleich den QR-Code scannen und abonnieren, um keine Episode zu verpassen.

Das Redaktionsteam freut sich über Feedback zu den Podcasts unter podcast.kempton@dachser.com



Impressum

Herausgeber: DACHSER SE, Thomas-Dachser-Straße 2, 87439 Kempten, Internet: dachser.com **Gesamtverantwortlich:** Christian Weber **Redaktionsleitung:** Christian Auchter, Tel.: +49 831 5916 1426, Fax: +49 831 5916 81426, E-Mail: christian.auchter@dachser.com **Redaktion:** Hendrik Durst, Melanie Guggenberger, Christian Weber **Vertrieb und Adressmanagement:** Kathrin Weixler, Tel.: +49 831 5916 - 1428, E-Mail: kathrin.weixler@dachser.com **Gesamtrealisierung:** Schick Kommunikation, Kerschensteinerstraße 25, 82166 Gräfelfing, E-Mail: info@schick-kommunikation.de **Projektleitung:** Marcus Schick **Layout:** Ralph Zimmermann **Bildnachweis:** alle Fotos Dachser außer GettyImages (S. 2, 12, 13, 14, 19, 21, 22, 23 25, 25), Matthias Sienz (S. 1, 3, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 26, 27, 28), Sebastian Grenzing (S. 29), Adolf Kühner AG (S. 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



Automatisierung, Roboter & Co: Warehousing neu denken





30.000 Kleinteilebehälter werden von 13 Robotern im AutoStore bewegt

Wenn die Abläufe im und um das Warehouse allzu gleichförmig und körperlich belastend werden, schlägt die Stunde der Automatisierung. In der Logistik helfen heute unter anderem Roboter, autonome Fahrzeuge sowie automatisierte Lager, die repetitiven Prozesse effizienter und sicherer zu machen. Ein Beispiel ist das Dachser Logistikzentrum Karlsruhe: Hier revolutioniert der AutoStore die Kommissionierung und macht die Arbeit für die Menschen spürbar leichter.

Um sie zu sehen, muss man schon einige Stufen über die Stahlterrasse aufsteigen. In fast sechs Metern Höhe kündigt ein gleichmäßiges Surren ihre Geschäftigkeit an. Da sind sie: die 13 gelbblauen Roboter, die über das gleichmäßige Gittergerüst aus Alustreben sausen – vor, zurück, zur Seite, in Hochgeschwindigkeit einem eigenen Plan folgend – kurz anhalten, den Greifer nach unten ausfahren, einen grauen Behälter entnehmen und ihn scheinbar willkürlich an einer anderen Stelle der Gitterkonstruktion versenken. Wo gerade Platz ist. Macht das Sinn?

„Man nennt das chaotisches Einlagern“, erklärt Florian Steinbrunn, Contract Logistics Manager im Logistikzentrum Karlsruhe und beruhigt gleich: „Die Roboter und das Warehouse Management System wissen immer genau Bescheid, wo sich welcher Behälter befindet, um ihn dann gezielt zum Ausgabeport für die Bestellabwicklung oder zum Nachfüllen zu transportieren.“

Wir befinden uns in Malsch unweit von Karlsruhe, wo Dachser einen der modernsten Kontraktlogistik-Standorte in seinem Netzwerk betreibt. Seit einigen Monaten kommissioniert hier ein AutoStore-System vollautomatisch Kleinteile für Großkunden, etwa aus der Kosmetikbranche. Der Gitterkubus, fast 40 Meter lang, 21 Meter breit und 5,65 Meter hoch, stapelt in seinem Innern 30.000 Kunststoffbehälter, jeweils 16 „Bins“ übereinander. Was von außen wie ein schlichter, grau ummantelter Block in der sonst mit Regalen bestückten Halle aussieht, ist bei näherer Betrachtung ein Meilenstein der Automatisierung in der Kleinteilelogistik. →



Die entscheidende Frage ist nicht, wie viel Technologie wir einsetzen können, sondern welche Lösungen sich nachhaltig in unsere operativen Prozesse integrieren lassen – immer mit Blick auf den Nutzen für Kunden und die Menschen, die bei uns arbeiten.

Stefan Hohm, Dachser CDO

„Die Geschwindigkeit, mit der die Prozesse ablaufen, und die Zuverlässigkeit, mit der wir auch bei Lastspitzen agieren können, sind beeindruckend“, stellt Bernd Großmann, General Manager des Dachser Logistikzentrums Karlsruhe fest. „Für unsere Mitarbeitenden bedeutet das System eine spürbare Entlastung – viele manuelle Wege entfallen, ergonomisch herausfordernde Tätigkeiten werden reduziert. Und das Beste: Die Technik funktioniert nicht neben dem Menschen, sondern arbeitet mit ihm zusammen.“

Der AutoStore im Logistikzentrum Karlsruhe ist der erste seiner Art bei Dachser und fügt sich ein in die umfassende, strategisch geplante Automatisierung von Warehouse-Prozessen in der Kontraktlogistik. Weil in den Industrieländern Fachkräfte zunehmend rar werden, gleichzeitig aber die Anforderungen an Effizienz und Qualität der Logistikprozesse steigen, setzt Dachser schon seit einigen Jahren gezielt auf Automatisierung und Robotik in ganz unterschiedlichen Feldern. Nicht als Showroom-Innovation, sondern als strategisches Werkzeug, das Prozesse besser, sicherer und robuster machen soll. „Die entscheidende Frage ist nicht, wie viel Technologie wir einsetzen können, sondern welche Lösungen sich nachhaltig in unsere operativen Prozesse integrieren lassen“, sagt Stefan Hohm, Chief Development Officer (CDO) bei Dachser. „Die Vorgabe ist: Es muss immer ein deutlicher Nutzen für unsere Kunden und die Menschen entstehen, die bei uns arbeiten.“

Mit Augenmaß: Automatisierung in der Lagerlogistik

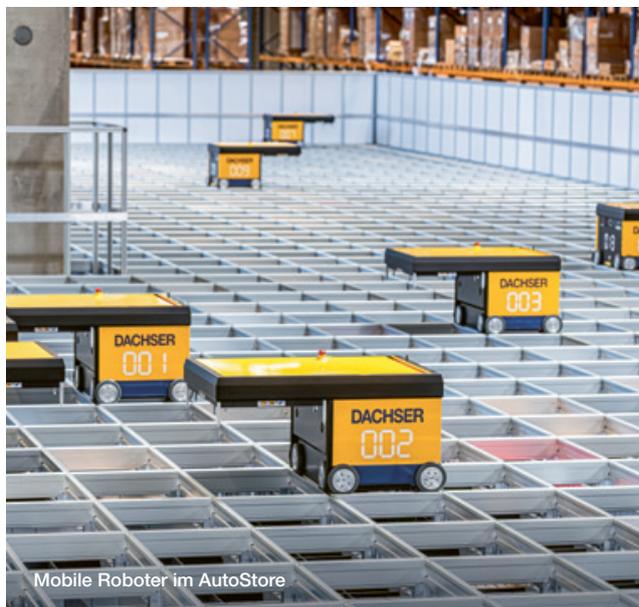
Die Strategie hinter den Automatisierungsinitiativen bei Dachser ist also klar umrissen: Es geht nicht um maximale Technisierung um jeden Preis, sondern um ein passgenaues Zusammenspiel aus Technologie, Mensch und Prozess. „Wir beobachten sehr genau, welche Herausforderungen unsere Standorte im Alltag bewältigen müssen. Und wir prüfen sehr sorgfältig, mit welchen Lösungen wir diese Herausforderungen meistern können“, sagt Thomas Klare, Head of Corporate Contract Logistics.

Im Fokus stehen dabei vier Zielkriterien: die Verbesserung der Prozesseffizienz, die ergonomische Entlastung der Mitarbeitenden, die Qualitätssicherung der Leistung sowie die Zukunftsfähigkeit der Standorte. Gerade vor dem Hintergrund des Fachkräftemangels gewinnt Letzteres zunehmend an Bedeutung. „Die Automatisierung ist kein Selbstzweck. Sie hilft uns, dort zu entlasten, wo monotone, wiederholende oder körperlich belastende Tätigkeiten heute noch von Menschen ausgeführt werden“, so Klare. „Dadurch können sich die Mitarbeitenden auf anspruchsvollere Aufgaben konzentrieren, wie zum Beispiel Value Added Services.“

Die strategische Stoßrichtung entwickelt sich für die Kontraktlogistikexperten bei Dachser aus konkreten Bedarfen und Erfahrungen vor Ort. „Unsere Roadmap ist dynamisch: Sie lebt von den Ideen aus den Niederlassungen, vom Lernen in der Umsetzung und vom kontinuierlichen Dialog mit unseren Kunden und Technologiepartnern“, sagt Michael Mayer, Department Head Corporate Contract Logistics Consulting bei Dachser. „Am Anfang steht immer erst einmal die technische Machbarkeit. Hier wird unter anderem geprüft, ob eine innovative Technologie auch voll in unser Warehouse Management System Mikado integriert werden kann.“ Was sich dann im Echtbetrieb bewähre, werde bei Dachser dann mittelfristig in die Breite getragen. „Was sich als Sackgasse erweist, wird von uns transparent reflektiert und neu gedacht.“

Zukunftsfähige Kontraktlogistik

Mit dieser Zielrichtung arbeitet Dachser an vielen Stellen im Netzwerk mit Hochdruck daran, Automatisierung sinnvoll in bestehende Prozesse zu integrieren. Am Standort Memmingen etwa ist seit 2023 ein vollautomatisches Hochregallager mit Platz für 52.000 Paletten mit ungekühlten Lebensmitteln sowie Lebensmittelverpackungen in Betrieb. 200 Paletten im Wareneingang und 200 Paletten im Warenausgang können pro Stunde unter idealen Bedingungen abgewickelt werden. Dafür sorgen unter anderem automatische Entladesysteme, eine



Mobile Roboter im AutoStore



Mariana Ciobanu weiß den Kommissionierkomfort des AutoStore zu schätzen

automatische Palettierstation sowie acht schienengeführte Regalbediengeräte im Hochregallager. „Hier kommen der aktuelle Stand der Automatisierungstechnik und moderne Nachhaltigkeitskonzepte auf Basis des geballten Know hows unseres Netzwerks und unserer Mitarbeitenden zusammen“, stellt Dachser CDO Stefan Hohm fest.

In Magdeburg wurde eine vollautomatische Haubenschumpfanlage in Betrieb genommen, die sperrige Güter mit hoher Stabilität in Schrupffolie verpackt. Sensoren messen die Palettenhöhe, passen die Folienmenge automatisch an, und ein dampfbasiertes Schrupfverfahren sorgt für perfekten Sitz. Der Folienverbrauch ist um bis zu 85 Prozent reduziert, Transportschäden können weiter verringert werden – ein Gewinn für Effizienz und Nachhaltigkeit.

Am Standort Berlin-Schönefeld wiederum unterstützt ein halbautomatisches System den Aufbau von Verkaufsdisplays im Auftrag großer Kunden für den Lebensmittel-Einzelhandel. Der händische Aufwand sinkt deutlich: Die Mitarbeitenden im Warehouse kümmern sich weiterhin um den Aufbau der individuellen Displaykartons auf der Viertpalette und die passende Bestückung – unterstützt von großen Monitoren mit grafisch dargestellten Vorgaben. Dann übernimmt die An-

lage: Mit über 120 Bänderungen und mehr als 100 Wicklungen pro Stunde ermöglicht die Displayfertigungsanlage einen reibungslosen, hochstandardisierten Ablauf – bei gleichbleibender Qualität. „Die Kombination von Mensch und Maschine hat den Prozess nicht nur schneller, sondern auch flexibler gemacht: Kleinstauflagen und kurzfristige Designänderungen lassen sich ohne Qualitätsverlust realisieren“, stellt Michael Mayer heraus.

Die Liste erfolgreicher Automatisierungslösungen bei Dachser ließe sich an dieser Stelle weiter fortsetzen. Sie reicht von autonomen fahrerlosen Transportsystemen im Lager über autonomes Bewegen von Transportbehältern, von Abstellplätzen zur Be- oder Entladung an der Umschlaghalle bis zu Forschungs- und Entwicklungsprojekten des DACHSER Enterprise Lab in Partnerschaft mit dem Dortmunder Fraunhofer IML und dem Fraunhofer IAIS, die das Dachser-Netz voranbringen. Dazu zählen insbesondere Themen rund um digitale Technologien, wie Data Science und künstliche Intelligenz, Echtzeit-Lokalisierung und der Mobilfunkstandard 5G, die Vernetzung von Maschinen (Internet of Things), autonome Fahrzeuge, adaptive Warehouse Systeme und vieles mehr. →

In immer mehr Warehouses von Dachser sind mobile Roboter (AMR) im Einsatz. Die fahrerlosen Transportsysteme suchen sich mit präziser Navigation, Schwarmintelligenz und einer nahtlosen Integration in die IT-Systeme ihren eigenen Weg im Lager, um Paletten ebenerdig ein- und auszulagern.



Mensch und Robotik arbeiten bei der Displayfertigung Hand in Hand



Die Automatisierung ist kein Selbstzweck. Sie hilft uns, dort zu entlasten, wo wiederholende oder körperlich belastende Tätigkeiten heute von Menschen ausgeführt werden.

Thomas Klare, Head of Corporate Contract Logistics bei Dachser

Game-Changer AutoStore: Kommissionierung leicht gemacht

Zurück im Logistikzentrum Karlsruhe: An einer von vier Übergabestationen im „Erdgeschoss“ des AutoStore-Systems steht Mariana Ciobanu am sogenannten „CarouselPort“. Das System liefert der erfahrenen Kommissioniererin hier über ein Boxen-Karussell exakt die zu ihrem Auftrag passenden Behälter mit Kleinteilen an. Ihr zur Hand geht ein intuitiver Picking Assistent über dem Ausgabekarussell. Wenn die Boxen hier ankommen, bekommt Mariana Ciobanu über optische Signale angezeigt, was zu tun ist. Jetzt wird das Fach in der Box mit den Eyelinern für den Kosmetikhandel angeleuchtet, am Monitor wird die benötigte Stückzahl angezeigt. Greift sie nun rein, leuchtet es grün auf, rot wird's, wenn sie versehentlich ins falsche Fach fasst. Über eine spezielle, patentierte Technik wird der Arbeitstisch zum Touchscreen und führt die Kommissioniererin Schritt für Schritt durch die jeweiligen Aufgaben. „Das ist eine große Erleichterung, wenn ich nicht mehr fürs Picking lange Gassen mit Kleinteilebehältern abfahren muss“, sagt Mariana Ciobanu, „ein angenehmes und sauberes Arbeiten, das auch deutlich weniger fehleranfällig ist.“

Das Zusammentragen der vielen, ganz unterschiedlichen Produkte muss Mariana derzeit noch unterbrechen, um die Pakete versandfertig zu verpacken. „Die Automatisierung im Bereich des Packtisches bis zur Verladung auf das Ladegefäß des Paketdienstleisters wird gerade in einem weiteren Projektteam erarbeitet, um eine möglichst hohe Effizienzausbaustufe des AutoStore-Systems zu erreichen,“ erläutert General Manager Bernd Großmann die nächste Ausbaustufe.

Das müsse aber nicht der Schlusspunkt der Automatisierungsinnovation im Logistikzentrum Karlsruhe sein. Im Gegenteil. „Durch die Modularität des Systems kann der AutoStore bei steigendem Volumen einfach erweitert werden. Für uns ist das ein echter Game-Changer“, sagt Florian Steinbrunn. „Nicht nur, weil wir effizienter arbeiten, sondern weil wir auch resilienter auf Schwankungen reagieren können.“ Der Kontraktlogistikleiter hat sichtlich Freude an „seinem Projekt“: „Automatisierung in der Logistik ist kein Sprint, sondern ein Langstreckenlauf.“ Darauf sind auch die Roboter im Obergeschoss des AutoStore eingestellt. Es ist Schichtende. Das System fährt runter, die Roboter docken an ihren Ladestationen an – bereit, sich jederzeit mit maximaler Energie einem Lagerchaos zu widmen, das geordneter und intelligenter gar nicht sein kann.

M. Schick

Automatisierung im Warehouse ist keine neue Erfindung. Erste automatisch betriebene Hochregallager (HRL) wurden bereits in den 1960er-Jahren errichtet. Kennzeichnend waren und sind Bauhöhen zwischen 12 und 50 Metern. In den Regalgassen verfahren in der Regel schienengebundene, vollautomatische Regalbediengeräte (RBG), die über ein Warehouse Management System (WMS) oder Warehouse Control System (WCS) gesteuert werden. Auf diese Weise wird eine optimale Flächeneffizienz beziehungsweise ein hoher Volumennutzungsgrad erzielt.

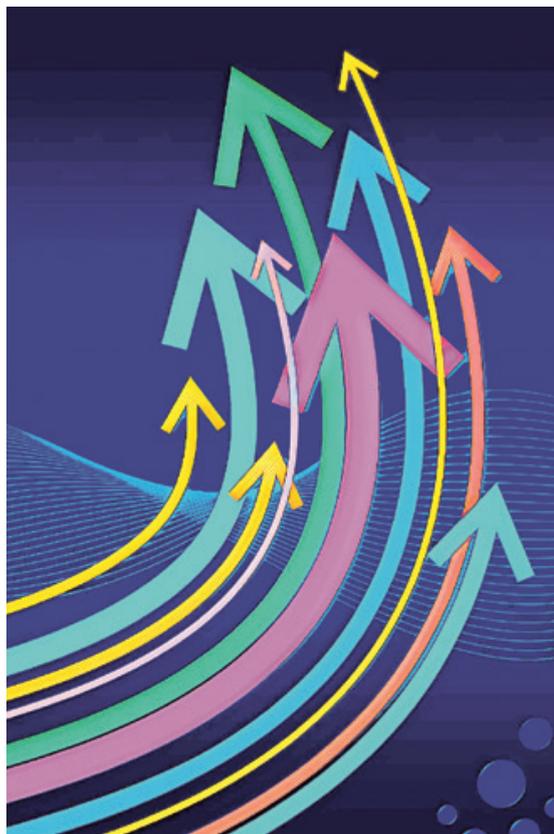


Die Haubenschrupfanlage
in Magdeburg

Menschen & Märkte

Gemeinsam anders – und besser

Innovation hat viele Gesichter. Das zeigt eine Studie der Bertelsmann Stiftung. Während konservative Innovatoren auf Forschung, Patente und klare Strukturen setzen, bleiben bei ihnen kulturelle Veränderungen oft außen vor. Das heißt: viel Know-how, wenig Beweglichkeit. Ganz anders die zufälligen Innovatoren. Ohne Strategie, aber mit Offenheit und Trial-and-Error-Mentalität erzielten sie laut Studie überraschende Treffer – getrieben vom Wettbewerbsdruck und dem Mut zum Improvisieren. Die disruptiven Innovatoren wiederum setzen auf Tempo und radikale Kultur. Innovation ist hier nicht Chef-, sondern Teamsache. Sie wird getragen von engagierten Mitarbeitenden und hoher Risikobereitschaft. Besonders wirkungsvoll agieren die kooperativen Innovatoren: Sie kombinieren Struktur mit Partizipation. Statt abgeschotteter F&E entsteht Neues durch interdisziplinären Austausch, der von Offenheit und Gemeinsinn getragen wird. Das Fazit der Studie: Ob geplant, zufällig oder gemeinschaftlich – Innovation kennt viele Wege. Entscheidend ist nicht das Modell, sondern die Bereitschaft, sich zu bewegen.



Dranbleiben



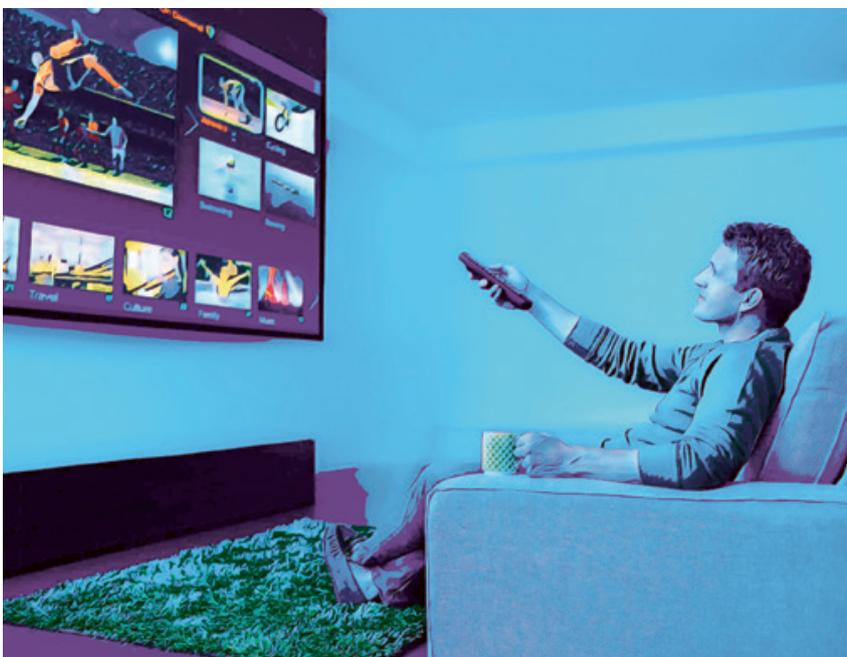
„Zu lang“, „zu abgedreht“, „nicht verkäuflich“ – so lautete 1996 und 1997 das Urteil von knapp einem Dutzend Verlagen über das Manuskript von „Harry Potter und der Stein der Weisen“. Erst der kleine Verlag Bloomsbury wagte den Schritt – mit einer Erstauflage von 500 Stück. Der Rest ist Literaturgeschichte. Was wie bei dem Bestseller wie Zufall wirkt, hat System. Eine Studie der University of Oxford zeigt: Wer knapp scheitert – z. B. bei Forschungsanträgen – erreicht langfristig oft mehr Wirkung als jene, die knapp Erfolg hatten. Entscheidend ist nicht das Scheitern selbst, sondern die Reaktion darauf: Wer weitermacht, reflektiert und anpasst, verstärkt seine Resilienz und Innovationskraft. In der Lean-Startup-Bewegung heißt das „Fail fast, learn faster“. Im Fall Harry Potter wurde jede Absage für die Autorin auch zum Motor für neue Fassungen, geschärfte Figuren, mehr Fokus auf Leserbindung. Die sieben Harry-Potter-Bücher verkauften sich bislang mehr als 450 Millionen Mal.

Improvisieren statt kapitulieren

Was tun, wenn bei der Präsentation die Technik streikt, unterm Kochen der Strom ausfällt oder die Kita überraschend wegen Krankheit schließt? Die Präsentation ohne Technik, dafür mit Flipchart und Humor durchziehen, gemeinsam mit den Nachbarn bei Kerzenschein auf deren Gasherd ein viel größeres Mahl zubereiten oder spontan eine Elternbetreuung für die Kleinsten organisieren: Die Wissenschaft sieht in solchen Lösungen „kollektive Resilienz“. Forschende der University of Michigan haben in ihrer Studie „Managing the Unexpected“ nachgewiesen, dass in unsicheren Situationen Menschen in Teams besonders leistungsfähig sind, wenn sie bewusst Verantwortung flexibel teilen, Kommunikation offenhalten und sich auf Prinzipien statt auf starre Pläne verlassen. So weiten das Umdenken und das Umschalten auf gemeinsames Handeln nicht nur den Horizont. Das macht bei allem Chaos am Ende auch noch richtig Spaß.



Weniger ist mehr – und manchmal auch klüger



Streamingdienste bieten tausende Filme und Serien – da wird doch was für den gemütlichen Fernsehabend dabei sein. Und dann das: Man scrollt ewig durch Kategorien, liest Bewertungen, schaut Trailer ... und sieht am Ende nichts. Der US-Psychologe Barry Schwartz nennt dies „Paradox der Auswahl“. Die Folge sei eine „analytische Lähmung“. Eine große Auswahl klingt erst einmal verlockend, doch damit steigt auch die Angst, sich falsch zu entscheiden. Statt immer die beste Option finden zu wollen („Maximizer“), empfiehlt Schwartz, sich mit einer guten und ausreichenden Lösung zufriedenzugeben („Satisficer“). Es gebe nicht die eine perfekte Entscheidung. Jede Wahl habe auch Schattenseiten. Wer sich das klarmache, entscheide gelassener, wandle Entscheidungsdruck in Entscheidungsfähigkeit um und lebe zufriedener.

Die Kunst des Kompromisses

Mit dem Kopf durch die Wand führt selten zum Erfolg.
Privat wie global zeigt sich vielmehr: Der Ausgleich von
Interessen bildet das Rückgrat tragfähiger Partnerschaften.
Ihn auszuhandeln ist mitunter eine Kunst.



Ein Abendessen unter Freunden. Und dann das: zwei Vegetarier, ein Steak-Liebhaber, eine Allergikerin. Die Diskussion um das passende Restaurant droht zu kippen. „Lasst uns Pizza essen.“ Einer hat die rettende Idee. Niemand bekommt exakt das, was er wollte – aber alle finden am Ende dann doch etwas für sich auf der Speisekarte. Den Weg dorthin ebnet ein zutiefst menschliches Prinzip: die Bereitschaft zum Kompromiss. Was im Privaten Alltag ist, wird in der Geschäftswelt zur strategischen Kunst und auf der politischen Bühne zur Währung der Zukunft.

Ganz gleich ob im Freundeskreis, im Familienleben, in internationalen Verhandlungen oder bei globalen Partnerschaften, immer stellt sich die gleiche Grundfrage: Wie viel gebe ich auf, um gemeinsam etwas zu gewinnen? Und was macht einen Kompromiss tragfähig, selbst über Kulturen, Interessen und Erwartungen hinweg?

Der Kompromiss bildet schon immer ein Fundament der politischen und gesellschaftlichen Entwicklung. Dafür steht bis heute die Magna Carta von 1215. Als der englische Adel gegen den tyrannischen englischen König Johann Ohneland revoltierte, einigte man sich nicht auf Eskalation, sondern auf ein Schriftstück. Es regelte Rechte, Pflichten und Machtverhältnisse, schränkte die Macht des Königs ein und verbriefte die Rechte des Adels. Mit weitreichenden Folgen. Auch wenn der Frieden zwischen König und den rebellischen Baronen nicht lange Bestand hatte, markierte die Einigung den Beginn eines rechtlich verbrieften institutionellen Interessenausgleichs zwischen Adel und Monarchie. So gilt die Magna Carta bis heute als Grundlage moderner Demokratien.

Von der Einigung zur Einheit

Auch in der Wirtschaftsgeschichte resultieren viele Fortschritte aus dem Mut zum Ausgleich. Große Handelsrouten – von der Seidenstraße bis zum Städtebund der Hanse – wären ohne gegenseitige Zugeständnisse nicht entstanden. Man musste sich dazu auf Maße, Zölle, Sprachen oder Zahlungsmittel einigen. Kompromiss und Interessenausgleich waren keine Schwäche, sondern Voraussetzung für Bewegung und Austausch. Heute ist „Dealmaking“ in der Weltpolitik in aller Munde. Doch was in Nachrichten und Talkshows schlagwortartig verhandelt wird, ist in der Realität noch immer ein vielschichtiger Prozess. Zwar ist ein mühsam ausgehandelter Vertrag am Ende irgendwann auch schnell unterschrieben, doch die Erfahrung zeigt: Vertrauen wächst langsam, es kann aber auch blitzartig schwinden.

Besonders im interkulturellen Kontext zeigt sich, wie unterschiedlich Kompromissbereitschaft gelebt wird. Während in Mitteleuropa sachliche Direktheit geschätzt wird, gilt in Ostasien Zurückhaltung als Zeichen des Respekts. Amerikanische Partner legen Wert auf Geschwindigkeit und Ergebnis, während skandinavische Unternehmen oft auf Konsens und Gleichrangigkeit achten. Ohne Wissen um diese kulturellen Codes gerät die beste Strategie schnell ins Wanken.

Doch es geht nicht nur um Äußerlichkeiten. Auch die Psychologie spielt eine Rolle: Menschen gehen eher aufeinander zu, wenn sie das Gefühl haben, gehört zu werden. „Fairness“ markiert die soziale Dimension eines Kompromisses. Er wirkt nachhaltiger, wenn beide Seiten ein Mindestmaß an Respekt voneinander empfinden und ihre Selbstachtung wahren können.

„Ich gebe, damit du gibst“

Ob eine Einigung langfristig trägt, hängt nicht allein vom Inhalt ab, sondern auch von den Werten, auf denen sie basiert. Wenn beispielsweise ein Technologiekonzern ein praxisorientiertes Studienprogramm an einer Hochschule mitfinanziert, lautet die seit der Antike bewährte Kompromissformel „do ut des“ – „ich gebe, damit du gibst“. Die Universität erhält zusätzliche Ressourcen, praxisnahe Inhalte und Zugang zu aktuellen Technologien. Das Unternehmen wiederum sichert sich qualifizierten Nachwuchs, gewinnt Einblick in Forschungstrends und stärkt sein Innovationsumfeld. Voraussetzung dafür ist ein gemeinsames Verständnis von Werten wie etwa Bildungsgerechtigkeit, Zukunftsorientierung oder der Glaube an gesellschaftlichen Fortschritt durch Wissen.

Bleiben Kooperation und Kompromiss damit eine menschliche Disziplin? Mit der Zunahme algorithmischer Entscheidungsprozesse stellt sich die Frage, ob sich das mühsame Verhandeln nicht einfach an Künstliche Intelligenz delegieren lässt. Erste KI-Systeme unterstützen sehr effizient bei Vertragsanalysen oder beim Vergleichen von Szenarien. Doch etwas fehlt ihnen. Sie kennen keine Intuition, keine emotionale Intelligenz – und kein Bauchgefühl. So bleibt der wahre Kompromiss wohl einstweilen ein menschliches Handwerk, das Geduld, Perspektivwechsel und manchmal den Mut erfordert, auch etwas aufzugeben, das einem lieb ist. Dann ist Kompromissfähigkeit keine Schwäche, sondern eine Zukunftstechnik. Sie beginnt am Esstisch. Und endet nicht selten bei Verträgen, die über den Lauf der Welt entscheiden.

M. Schick

Parkplätze in Frankreich, Terminal in der Schweiz – und kein Grenzübertritt nötig: Der EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg ist ein Nachkriegs-Kompromiss. 2024 nutzten ihn 8,9 Mio. Passagiere aus drei Ländern. Ein Beispiel dafür, wie Grenzen verbinden können – wenn man sich einigt.





Tor zur Welt:
der neue Hafen
Tanger Med

Aufbruch im Maghreb

Industrie und Handel stehen vor einer strategischen Neujustierung: Lieferketten sollen kürzer, robuster und planbarer werden. Die aufstrebenden Volkswirtschaften im Maghreb, allen voran Marokko, rücken dabei als leistungsstarke Produktionsstandorte in den Fokus. Dachser sorgt für deren nahtlosen Anschluss an das europäische Logistiknetzwerk.

Der stotternde Konjunkturmotor und der zwischenzeitlich sehr heiß gelaufene internationale Zollstreit haben eines noch einmal deutlich gemacht: Die Anforderungen an globale Lieferketten steigen. Beschaffung soll nicht nur kosteneffizient, sondern auch geopolitisch stabil, schnell erreichbar und logistisch gut steuerbar sein. Damit wird der Maghreb für Industrieunternehmen immer mehr zur Schlüsselregion als Anrainer des europäischen Marktes. Schon jetzt sind die aufstrebenden Wirtschaftsnationen in Nordafrika mit ihren wettbewerbsfähigen Produktionsbedingungen und einem wachsenden Industriesektor gefragte Fertigungsstandorte und Absatzmärkte.

Logistik spielt dabei eine zentrale Rolle. Und die Kundenerwartungen sind hoch. Es geht um Verlässlichkeit, definierte Laufzeiten, transparente Prozesse, Zollsicherheit und umfassende Systemintegration. „Genau hier setzt Dachser an: Mit täglichen Verbindungen, der vollständigen Einbindung in das europäische Netzwerk, digitalen Prozessen und modernen Umschlagplattformen ermöglichen wir effiziente Abläufe und eine sichere Zollabwicklung im Maghreb“, erklärt Alexander Tonn, COO Road Logistics bei Dachser. „Die Märkte Marokkos, Tunesiens und im östlichen Mittelmeerraum auch in der Türkei haben vielversprechende Aussichten auf ein starkes Wachstum in der Zukunft. Am Schnittpunkt zwischen Europa, Nordafrika und Vorderasien ist Logistik ein entscheidender Treiber. Servicequalität, Transparenz und Zuverlässigkeit für bestmögliche Warenströme und Schnelligkeit – genau das erwarten Kunden auf den Wachstumsmärkten“, so Tonn. →



Am Schnittpunkt zwischen Europa, Nordafrika und Vorderasien ist Logistik ein entscheidender Treiber. Servicequalität, Transparenz und Zuverlässigkeit für bestmögliche Warenströme und Schnelligkeit – genau das erwarten Kunden auf den Chancenmärkten.

Alexander Tonn, COO Road Logistics bei Dachser

Blickt man nach Westen, dann ist Tanger Med ein zentraler Verbindungspunkt zwischen den aufstrebenden Volkswirtschaften im Maghreb und dem Rest der Welt. Der 2007 eröffnete und seither kontinuierlich erweiterte Tiefseehafen mit angeschlossener Freihandelszone ist heute ein globales Logistikzentrum an der Straße von Gibraltar. Er ist an 186 Häfen weltweit angeschlossen und verfügt über Verarbeitungskapazitäten für neun Millionen Container, den Transit von sieben Millionen Passagieren und 700.000 Lkw sowie für den Export einer Million Fahrzeuge. Darüber hinaus ist Tanger Med ein Industriestandort für mehr als 900 Unternehmen in verschiedenen Branchen, wie Automobilindustrie, Luftfahrt, Logistik, Textil und Handel.

„In den letzten drei Jahren hat Tanger Med seine Position weiter gestärkt und wird noch an Bedeutung gewinnen“, stellt M’hamed Chraibi, Regional Managing Director Maghreb & Türkiye bei Dachser, fest. „Zunächst war der Hafen für uns ein Tor nach Europa und ein Pfeiler des Nearshoring – jetzt entwickelt er sich auch zum Tor nach Afrika.“ Auf der Suche nach neuen Märkten rücke Afrika ins Visier europäischer und globaler Unternehmen. „Für sie ist Tanger Med ein idealer Ausgangspunkt, um diesen Kontinent zu erreichen.“

Potenziale früh erkannt

Dachser ist bereits seit 1984 in Marokko präsent und hat die Potenziale der Region Tanger früh erkannt: 2003 eröffnete der Logistikkdienstleister einen ersten Standort in der Nähe des Hafens, 2021 folgte ein eigenes Warehouse in Tanger Med. Das moderne Lager mit 5.500 Quadratmetern Fläche und über

7.000 Palettenstellplätzen dient als Drehkreuz, nachdem das bisherige Warehouse in Casablanca an seine Kapazitätsgrenzen gestoßen war. Insbesondere Kunden aus der Industrie schätzen die Nähe zum Hafen: „Unser Vorteil in Tanger Med besteht darin, dass wir Auftragsvorbereitung und Etikettierung für europäische Märkte zu lokalen Konditionen durchführen können“, erläutert M’hamed Chraibi. Die Bearbeitungskosten lägen dadurch deutlich unter denjenigen in Europa – ein Kosten- und Geschwindigkeitsvorteil, den Dachser an seine Kunden weitergeben könne.

„Wir haben eine stabile Brücke zwischen den Kontinenten gespannt“, berichtet M’hamed Chraibi. Im Mittelpunkt stünden dabei Beschaffungs- und Distributionsverkehre für die Automobil- und Textilindustrie, aber auch für Luft- und Raumfahrt sowie für den Handel. „Die Waren der Kunden werden als Komplett-(FTL) oder Teilladung (LTL) in Kombination mit Stückgutlinien zuverlässig von und nach Marokko und Tunesien transportiert. So haben wir über die Jahre eine perfekt funktionierende Infrastruktur für eine flächendeckende Beschaffungs- und Distributionslogistik im Maghreb geschaffen.“

Vorsprung durch Digitalisierung

„Unsere Abläufe in Tanger Med sind zu hundert Prozent digitalisiert, was für Geschwindigkeit und Transparenz sorgt“, sagt Chraibi. Auch Zollformalitäten würden in Marokko zunehmend digital unterstützt und vereinfacht. Einen wichtigen Meilenstein auf diesem Weg markierte die Zertifizierung von Dachser Marokko als Authorized Economic Operator (AEO). Für „bekannte Versender“ seien die Zollverfahren erheblich erleichtert. „Damit erreichen wir für unsere Kunden bestmögliche Warenströme und Geschwindigkeit“, betont M’hamed Chraibi.

Bei Landverkehren wie auch in der Luft- und Seefracht bilden Standardprozesse und Dachser-eigene Systeme wie Domino oder Othello das Rückgrat der Dachser-Operations weltweit – auch in Marokko. „Alle Abläufe, Schnittstellen und Sendungsverfolgungen sind oder werden demnächst nahtlos mit dem europäischen Netzwerk verknüpft. In Tunesien steht der Roll-out der Systeme unmittelbar bevor. So können Dachser-Kunden auch jenseits der EU auf einheitliche Qualitäts- und Service-Standards bauen“, erklärt Chraibi die Vorteile.

Um auf diesem Weg die Lieferketten und Warenströme noch effizienter zu gestalten und noch enger ins Netzwerk einzubinden, setzt Dachser auf eigens eingerichtete „Gateways“. Vom Anfang 2023 in Straßburg etablierten Gateway pendeln täglich Lkw im Linienverkehr zwischen Straßburg und Marokko. „Über unser Gateway bündeln wir die Mengen aus ganz Europa und

DACHSER Maghreb & Türkiye

Seit 1. Januar 2025 leitet M’hamed Chraibi als Regional Managing Director die bei Dachser neu zusammengefasste Region Maghreb & Türkiye. Durch die Zusammenführung der jeweiligen Managementstrukturen unter einer Region will Dachser seine Fähigkeit verbessern, die Wachstumsmärkte in Nordafrika und im Orient weiter auszubauen und deren Integration in das europäische und weltweite Dachser-Netzwerk weiter voranzubringen.

Aufstrebende
Industrien mit Europas
Märkten verbinden



Dachser-Kunden können auch jenseits der EU auf einheitliche Qualitäts- und Service-Standards bauen.

M'hamed Chraibi, Regional Managing Director Maghreb & Türkiye bei Dachser

„organisieren getaktete Abfahrten unserer eigenen Lkw mit definierten Laufzeiten“, erläutert Alexander Tonn. Ein erfahrenes Team für die nordafrikanischen Märkte, eine versierte Zollabteilung sowie die enge Anbindung an das europäische Netzwerk sicherten dabei reibungslose Abläufe und transparente Laufzeiten. Auch Tunesien, wo Dachser über fast 40 Jahre Markterfahrung verfügt und mit einer eigenen Landesgesellschaft vertreten ist, ist seit Anfang 2024 über direkte Stückgutlinien angebunden: Von den Hubs Straßburg und Ungerhausen (bei Memmingen) führt Dachser mehrmals wöchentlich Sammelgut- und Charterverkehre in die Hafenstadt Radès bei Tunis und nach Bannane in der Monastir-Region durch.

Investitionen in die Zukunft

Die kontinuierlich gestiegene Bedeutung der Region spiegelt sich auch in den langfristigen Investitionsplänen von Dachser wider. Um der wachsenden Nachfrage seiner Kunden gerecht zu werden, errichtet das Unternehmen nun in Ergänzung zu den beiden bestehenden marokkanischen Zolllagern in Mohammedia und Tanger ein weiteres in der Region Marrakesch. Dies vereinfacht und beschleunigt die Import- und Exportprozesse. In der Tanger Automotive City, einem Industrie- und Logistikpark unweit des Hafens, errichtet Dachser darüber hinaus auf einem 75.000 Quadratmeter großen Grundstück bis Juni 2026 einen modernen Logistik-Campus. In dem neuen Umschlaglager mit Bürogebäude und Lagerflächen sollen künftig multimodale Services gebündelt werden, die alle Sparten verzahnen – Landverkehr, Luft- und Seefracht sowie

Warehousing. Die Anlage bietet in der ersten Ausbaustufe zudem ein 20.000 Quadratmeter großes Warehouse mit eigenem Zolllager. Der Bau wird das erste private Logistikgebäude in Marokko sein, das nach einem internationalen Nachhaltigkeitsstandard zertifiziert wird. Dieser umfasst die architektonische Gestaltung, die eingesetzten Materialien und die Ausstattung – wie die Installation von Solarzellen auf dem Dach und ein System zur Rückgewinnung und Wiederverwendung von Abwasser.

Im besonderen Fokus von Dachser Marokko sind Industriekunden aus den Bereichen Textil, Automotive, Luftfahrt, Konsumgüter und Elektronik – allesamt Branchen, die in Nordafrika stark vertreten sind. „Unsere neue Plattform wird eine Vielzahl von Dienstleistungen entlang der Transport- und Logistikkette abdecken“, kündigte Dachser CEO Burkhard Eling beim Spatenstich an. Dank der Nähe zum Hafen profitieren Kunden von schnellen Umschlagzeiten und optimaler Verkehrsanbindung. „Aus der Kombination der Geschäftsbereiche Road Logistics und Air & Sea Logistics an einem Standort entstehen effiziente End-to-End-Lösungen, mit denen Dachser die Nearshoring-Aktivitäten seiner Kunden noch besser unterstützen kann“, ergänzt M'hamed Chraibi.

Für die kommenden Jahre hat sich das Team Maghreb & Türkiye viel vorgenommen. M'hamed Chraibi zeichnet dabei die Richtung vor: „Mit zusätzlichen Linienverkehren und Kapazitäten, dem Ausbau von Netzwerkstandorten, weiteren Prozessinnovationen sowie einer verantwortungsvollen Personalplanung stellen wir sicher, dem Wachstum der Region stets einen Schritt voraus zu sein – und den Kunden auch künftig erstklassige Logistiklösungen bieten zu können.“

M. Gelink

Aus dem Zukunftslabor

5 Megatrends für die Logistik von morgen

Welche großen Trends sind für Logistiker in Industrie, Handel und Dienstleistung in den kommenden fünf bis zehn Jahren richtungsweisend? Und welche Herausforderungen, aber auch Chancen ergeben sich daraus? Auf der Spur der Megatrends, auf die sich die Logistikbranche einstellen muss.

Für eine Branche in die Zukunft zu schauen und die richtigen Vorhersagen zu treffen, gehört zur Königsdisziplin einer jeden Forschungs- und Entwicklungsabteilung. Aus Sicht von Dachser sind es fünf Schlüsseltrends, auf die sich die Logistiker und Supply Chain Manager vor allem in Zentraleuropa, aber auch weltweit einstellen müssen:

Generational Shift

Aufgrund von geringeren Geburtenraten und begrenzter Aufnahmefähigkeit von Migranten verändert sich die Altersstruktur insbesondere in vielen Industrieländern hin zu einer älteren Gesellschaft. Dies führt beispielsweise zu einem immer extremer werdenden Mangel an qualifizierten Arbeitskräften in allen Wirtschaftsbereichen. Arbeitnehmer werden immer häufiger erfolgreich sein, ihre Vorstellungen zu Arbeitsbedingungen und -umfeld durchzusetzen. Bestehende gesellschaftliche Normen zu Arbeit und Freizeit werden dabei in Frage gestellt. Immer mehr Wirtschaftsbranchen können im Kampf um Fachkräfte nicht mehr mithalten und müssen Dienstleistungen reduzieren

oder automatisieren. Aber auch die Produktion wird weiter automatisiert oder in andere Volkswirtschaften verlegt, was wiederum zu Veränderungen der volkswirtschaftlichen Leistungsfähigkeit von einzelnen Ländern führt. Gleichzeitig fragt ein höherer Anteil von älteren Menschen in den Gesellschaften vermehrt Güter und Dienstleistungen für ihre Lebenssituation nach. Diese und andere Implikationen des Trends „Generational Shift“ haben extreme Auswirkungen auf die Logistik mit ihren Güterströmen und ihren heute vor allem durch Menschen gesteuerten Prozessen.

Autonomous Processes

Algorithmen auf Basis von künstlicher Intelligenz machen es immer häufiger möglich, verschiedenste Abläufe und Prozesse autonom, also mit abnehmender menschlicher Einflussnahme intelligent und mit hoher Zuverlässigkeit zu steuern. Sogenannte KI-Assistenten und KI-Agenten sind dann in der Lage, auf Basis von Lerndaten mathematische Lösungsmuster zu konzipieren und stetig weiter zu verbessern. So können sie mit hoher Korrektheit (Vor-)Entscheidungen treffen, z. B. wenn es um wiederkehrende administrative Abläufe, C-Teile-Beschaffung, Datenanalysen oder auch Ablaufplanungen geht. In Kombination mit Robotik und Fahrzeugen können diese KI-Assistenten und KI-Agenten in der Logistik auch Waren und Güter bewegen. Autonome Systeme werden damit zur Antwort auf den zunehmenden Fachkräftemangel. Wer hochintelligente KI-Assistenten und KI-Agenten entwickelt und steuert, wird automatisch mehr Einfluss auf Supply Chains gewinnen.

Seamless Digital Business

Die komplette und nahtlose Digitalisierung aller Prozesse ist die unabdingbare Basis, insbesondere um Abläufe in Wirtschaft und Logistik intelligenter und dann auch autonomer steuern zu können. Sogenannte „No-touch“-Prozesse führen zu immer effizienteren, schnelleren und fehlerfreien Informations- und Zahlungsflüssen. Identitäten von Menschen, Institutionen und Gütern können automatisch und sicher festgestellt und für die Folgeprozesse genutzt werden. Dokumente auf Papier, manuelles Erfassen von Daten, das rechtssichere Feststellen einer Identität oder einer Willenserklärung durch einen Menschen werden durch umfangreiche digitale Plattformen und die Nutzung von Digitalisierungsmethoden wie Open Source oder Citizen Development abgelöst. Datenbankstrukturen,



Megatrends konkretisieren die Vorstellung einer abstrakten Zukunft

die einen schnelleren und einfacheren Zugriff auf gespeicherte Informationen erlauben, werden elementar für den Geschäftserfolg. Nur wer unterbrechungsfreie, nahtlose, digitale Geschäftsabläufe beherrscht, kann künftig am Marktgeschehen weiter teilnehmen.

Green Economy

Insbesondere beim Thema Klimaschutz treten immer mehr Verordnungen und rechtliche Vorgaben in Kraft, die Unternehmen motivieren oder sogar zwingen, ihre Geschäftsmodelle auf umweltfreundlichere und nachhaltigere Konzepte umzustellen. Viele größere Unternehmen insbesondere aus der Europäischen Union fordern zudem weiterhin von Lieferanten und Dienstleistern Anstrengungen und Nachweise zum Umwelt- und Klimaschutz. Auch die verladende Industrie verfolgt weiterhin Netto-null-Emissionsziele für ihre Transporte. Logistiker, die Antworten zu diesen und weiteren Nachhaltigkeitsanforderungen bieten, werden Marktanteile verteidigen oder sogar neue hinzugewinnen – insbesondere, wenn sie dies ohne oder mit überschaubaren Zusatzkosten anbieten und nachprüfbar belegen können.

Supply Chain Resilience

Logistiker müssen in der Lage sein, unerwartete kurzfristige Störungen, aber auch strukturell längerfristige Veränderungen adaptieren zu können: Dazu gehören die durch die globale Erwärmung stetig zunehmenden Starkwetterereignisse mit ihren zerstörerischen Auswirkungen auf die Transportinfrastrukturen. Oder auch die durch kriegerische Auseinandersetzungen und Terrorismus nicht mehr nutzbaren See-, Luft- und Landwege sowie erwartete oder unerwartete Verschiebungen in Warenströmen, vor allem durch Sanktionen, Zölle oder strategische Neuausrichtungen von Handelsbeziehungen. Nur wer in der Lage ist, resiliente Logistikkonzepte zu konzipieren und zu betreiben, wird als Unternehmen erfolgreich agieren können.

Als innovativer Logistikpartner bereitet sich Dachser zusammen auch mit Partnern auf diese und weitere Entwicklungen vor. Denn es gilt nach wie vor die Aussage des ehemaligen deutschen Bundeskanzlers Willy Brandt: „Der beste Weg, die Zukunft vorauszusagen, ist, sie zu gestalten.“

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.



DIY Logistics – das Beste aus zwei Welten



Die großen europäischen Baumarktketten und die Home and Garden Improvement Branche investieren massiv in das kluge Doppelpass-Spiel von Online-Shop und Präsenz vor Ort. Der Schlüssel dafür ist eine resiliente und erstklassige Logistik im Hintergrund.

Einmal das Gewicht der Bohrmaschine in den Händen spüren oder Probe-sitzen auf dem Liegestuhl, das geht nur im Laden vor Ort. Das erklärt, warum samstags die Baumärkte stets gut besucht sind und nicht alle Heimwerker direkt online bestellen. Dennoch haben in den letzten Jahren reine „Online-Player“ wie z. B. Amazon regelmäßig Zuwächse in den entsprechenden Segmenten zu verzeichnen. Und hier liegt die Herausforderung für die Branche: Dass der Fachhandel nicht als bloßer Show-room genutzt wird. Idealerweise kauft die Kundschaft also auch bei ihm, ob stationär oder online. Dafür müssen die Anbieter ein Einkaufserlebnis schaffen, das es bei reinen E-Commerce-Konkurrenten nicht gibt. →



Online- und stationärer Handel ergänzen einander

DACHSER DIY Logistics bietet eine branchenspezifische Komplettlösung für die Logistik im Bereich Heimwerken, Bauen und Garten und beliefert europaweit täglich rund 18.000 Baumärkte, Gartencenter und Fachmärkte. Die DIY Logistics Pipeline umfasst alle logistischen Dienstleistungen von der Beschaffung bis zum Point of Sale und zum Endkunden.

Logistik als Achillesferse

Omnichannel-Vernetzung heißt das Stichwort. Das sind Services wie „Produkt online kaufen, im Markt umtauschen“ oder „Im Markt vor Ort kaufen, nach Hause liefern lassen“. Sie werden umso wichtiger, da nicht nur der E-Commerce-Riese Amazon als Konkurrent lauert. Auch der Online-Shop im Nachbarland hält womöglich bessere Preise und Konditionen bereit. Und dank offener europäischer Grenzen lässt er die Ware zügig direkt zum Kunden nach Hause liefern – wenn die Logistik dahinter stimmt. Ergänzt wird der Reigen durch Online-Marktplätze, auf denen Hersteller und Zwischenhändler – neben ihrer eigenen Website – ihre Waren anbieten. Doch damit nicht genug der Online-Verkaufsstellen. Hinzu kommen die unzähligen zum Teil auch sehr kleinen Einzelhersteller, die mit wenigen Klicks ihren eigenen Shop einrichten und ebenfalls um Kundschaft buhlen. Und schließlich TEMU & Co, die den DIY-Markt zusätzlich aufrollen und mit Billigprodukten direkt aus Asien fluten.

„Das Nebeneinander der Absatzkanäle zeigt, wie divers das Online-Business im B2C-Bereich geworden ist“, erklärt Patrick Schwab, Department Head DACHSER DIY Logistics. „Doch wer in diesem Haifischbecken keine zuverlässige Logistik mit definierten Qualitätsstandards bietet, kann auch schnell untergehen.“ Denn kommt die Ware zu spät, gar nicht oder ist beschädigt, gebe es

für den Verkäufer im Netz sofort einen von fünf Sternen. Die Kunden unterscheiden nicht zwischen Produkt und Anlieferung – für sie zählt die gesamte „Customer Journey“.

Wachstumschance im Online-Handel

Das Marktforschungsinstitut Marketplace Universe untersucht speziell E-Commerce-Marktplätze und zitiert in einer aktuellen Erhebung Zahlen des Online-Monitors 2024 des Instituts für Handelsforschung (IFH) Köln. Demnach betrug der Anteil des Onlinehandels am Gesamthandel der Home Improvement-Branche im Jahr 2023 in Deutschland gerade einmal 6,9 Prozent. Die Branche verstärkt jedoch derzeit ihre Bemühungen, sowohl auf den großen Marktplätzen präserter zu werden, als auch die eigene Online-Präsenz zu verbessern und noch enger mit dem stationären Handel zu verknüpfen. Der momentane Online-Anteil hat daher Ausbaupotenzial.

Ein Reservoir, das sich nur mit auf die Branche spezialisierten Logistikdienstleistern im Hintergrund überhaupt abschöpfen lässt. Diese müssen – um den heutigen Anforderungen gerecht zu werden – Zustellmodelle wie grenzüberschreitende Lieferungen und Dropshipping erkennen, aufgreifen und umsetzen.



Das Nebeneinander der Absatzkanäle zeigt, wie divers das Online-Business im B2C-Bereich geworden ist.

Patrick Schwab, Department Head DACHSER DIY Logistics



Einheitliche Qualitätsstandards

Bei Crossborder Shipments sagt schon der Name, worum es geht: Ein Logistiker muss heute B2C-Sendungen europaweit distribuieren können. Wenn der Kunde aus Deutschland etwa seinen Grill online beim französischen Baumarkt bestellt. Oder aber der deutsche Grillhersteller sein Europalager in Belgien betreibt. Stets braucht es dafür ein europäisches Logistiknetzwerk, das die Sendungen zügig und pünktlich zustellt.

Dropshipment ist ein Modell, bei dem ein Einzelhändler Produkte in seinem Online-Shop ohne eigenes Lager anbietet. Kunden bestellen also im Shop des Baumarktes einen Grill, der vom Logistiker dann direkt beim Lieferanten abgeholt und als B2C-Sendung zugestellt wird. Für den Kunden ist der Baumarkt der Vertragshändler, dieser erstellt aber nur Lieferschein und Rechnung. Mit Wareneingang, Lagerung und Warenausgang hat er nichts zu tun. Ohne einen zuverlässigen Logistikdienstleister im Hintergrund ist Dropshipment daher überhaupt nicht möglich.

Mit „targo on-site fix“ hat Dachser zudem ein spezielles Angebot für B2C-Lieferungen im Portfolio. Es adressiert das Problem, dass Kunden oft nicht anzutreffen und damit Zweit- oder gar Drittversuche der Zustellung erforderlich sind. Warum nicht also einfach eine Möglichkeit schaffen, bereits bei Auftragserteilung mit dem Verkäufer einen Liefertermin fest zu fixieren? Der Logistiker passt die Laufzeit entsprechend an und liefert punktgenau. Was so einfach klingt, erfordert eine ausgefeilte Orchestrierung der Warenbewegungen über sämtliche Absatzkanäle – stationärer Einzelhandel, Online- und Mobile Commerce.

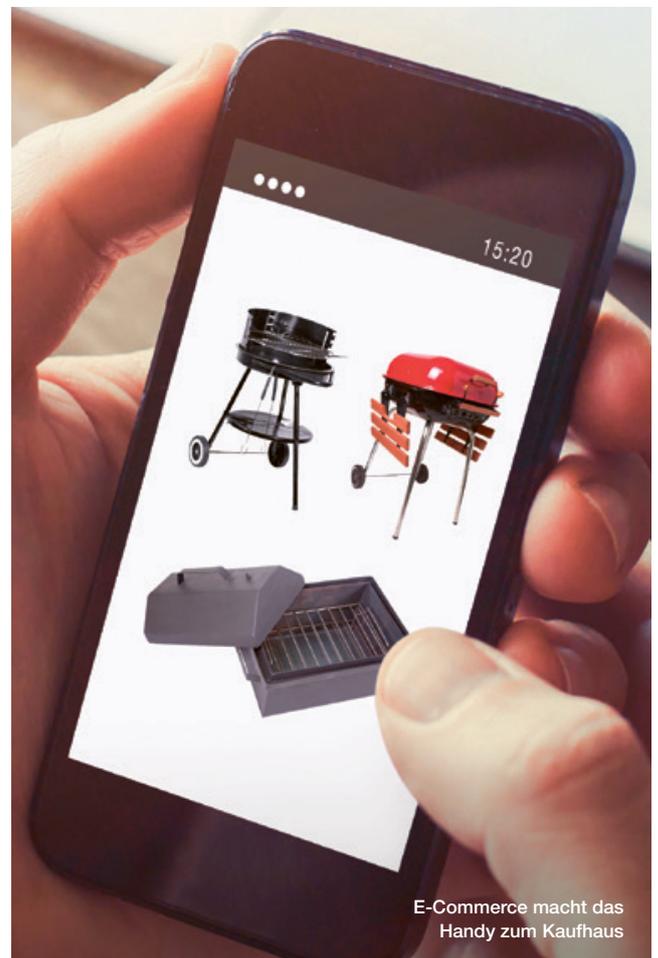
All diese anspruchsvollen Omnichannel-Vertriebskonzepte brauchen leistungsfähige und flexibel anpassbare Lieferketten und eine durchgehende Digitalisierung der einzelnen Prozessschritte. Dazu Patrick Schwab: „Dachser ist in der Lage, grenzüberschreitende Lieferungen, Dropshipping und Lieferterminierung effizient zu meistern. Dies ist eine Grundvoraussetzung, wenn wir die „Home and Garden Improvement“ Branche bei der aktuellen Entwicklung unterstützen möchten. Wichtig sind dabei einheitliche Qualitätsstandards und Prozesse in einem europaweiten Netzwerk. Denn nur so können die Kundenerwartungen an ein positives Einkaufserlebnis erfüllt werden.“

Auch die Beschaffungsseite muss abgedeckt werden

Die Lieferung zum Kunden hin ist indes nur eine Seite der Handelslogistik in diesem Marktsegment. Auch die Beschaffungsseite im B2B will abgedeckt werden. Sprich: Der Logistikdienstleister transportiert Paletten von den Lieferanten in die Märkte

hinein oder in deren Logistikzentren. Er ist auch über Europa hinaus in der Lage, schon in den Herstellerländern (bei Home and Garden Improvement vor allem Asien) Seefrachten zu organisieren. Er verfügt auf der Procurement-Seite außerdem über Warehouses, über die saisonale Schwankungen ausgeglichen werden können und wetterabhängig sehr kurzfristig Ware geliefert werden kann. Und er ermöglicht allen Beteiligten engmaschige Lieferverfolgung.

„Es sind solche Alles-aus-einer-Hand-Konzepte, ohne die es Baumärkten & Co. heute gar nicht mehr gelingt, in einem schwierigen Marktumfeld ihren Online-Handel erfolgreich weiter auszubauen“, erläutert Patrick Schwab. „Wenn alle Räder ineinandergreifen, dann ergänzen sich der Baumarktbesuch am Samstag zum Ausprobieren und Stöbern ideal mit der spontanen Bestellung des neuen Marken-Grills, wenn die Temperaturen steigen.“



E-Commerce macht das Handy zum Kaufhaus





Der „Maschinenraum“ des Brandschutzes in Rastatt

Flexibilität gewinnt

Volatile Märkte und hohe regulatorische Hürden verlangen in der Gefahrstofflagerung nach neuen Lösungen – flexibel, nah am Kunden und mit einem Höchstmaß an Sicherheit. In Rastatt nimmt das Dachser Logistikzentrum Karlsruhe jetzt eine weitere Anlage in Betrieb, die auf Zukunft und nachhaltiges Wachstum ausgerichtet ist.

Die chemische Industrie steht unter Druck, die Märkte sind angespannt, regulatorische Anforderungen steigen und nachhaltige Logistikkösungen werden zur Pflicht. In einer Situation der Unsicherheit, in der viele Unternehmen innehalten und Investitionen verschieben, nimmt Dachser in Rastatt ein neues, hochmodernes Gefahrstofflager in Betrieb, das nicht nur auf einen Kunden zugeschnitten ist. Sondern branchenübergreifend auf viele. Und auf die Zukunft.

Dass diese Zukunft nach längerer Durststrecke langsam wieder Fahrt aufnimmt, stellte zuletzt Dr. Markus Steilemann, Präsident des Verbands der Chemischen Industrie e. V. (VCI), bei der Halbjahrespressekonferenz des Verbandes in Aussicht. Für Anfang 2026 erwartet die Branche demnach eine erste, spürbare Erholung. Also abwarten, was kommt und erst dann Kapazitäten →



Alle Regale in Rastatt verfügen über höchsten Brandschutz

Das zentrale Gefahrgutmanagement von Dachser unterstützt von Kempten aus alle Niederlassungen im Netzwerk. Es standardisiert Abläufe, berät bei Bau- und Lagerprojekten, schult die Gefahrgutbeauftragten zu Lagerung und Transport, aktualisiert Richtlinien und Transportverbote und sorgt über Fachforen, Quartalsinfos und stetigen externen Austausch für Wissenstransfer und Compliance.

auf- und ausbauen? „Wir bauen kein Lager für heute. Sondern für Kunden, deren Bedarf morgen steigen und vielleicht ganz anders aussehen wird“, sagt Michael Kriegel, Department Head DACHSER Chem Logistics.

„Gefahrstofflager baut man nicht für kurzfristige Bedarfe, sondern für Anforderungen, die bleiben. Wir haben in Rastatt nicht improvisiert, sondern mit Weitsicht geplant“, betont auch Bernd Großmann, General Manager des Dachser Logistikzentrums Karlsruhe, das am Standort Malsch bereits zwei weitere Gefahrstofflager betreibt. Die neue Anlage ist jedoch kein Eigenbau, sondern eine exakt auf Dachser-Bedürfnisse abgestimmte Immobilie – „built to suit“, heißt es in der Fachsprache. „Die Ausgestaltung und Ausstattung sind das Ergebnis von über zwanzig Jahren Erfahrung mit passgenauen Lösungen für die chemische Industrie“, erklärt Michael Kriegel.

Technik, die Spielräume schafft

Das neue Lager in Rastatt hat eine Fläche von 23.500 Quadratmetern und bietet Platz für 42.000 Paletten. Fünf Brandabschnitte, 32 Tore und eine

Hallenhöhe von über zwölf Metern bieten die bauliche Grundlage. Die Technik orientiert sich an den höchsten Standards: FM-zertifizierte Sprinkleranlage mit löschwirkungsverstärkender Tensidbeimischung in allen Regalbereichen, hitzebeständige Bodenplatten (Wärmestableche) auf allen Regalebenen, Rauchansaugsysteme, Löschwasserrückhaltung, Vergitterung der Seitenwände und viele weitere Details mehr.

„Das Entscheidende aber ist die Vielseitigkeit der Nutzung“, stellt Michael Kriegel fest. „Die bauliche Auslegung erlaubt es uns, verschiedenste Gefahrstoffklassen zu lagern – von der klassischen Chemikalie bis zu Produkten, die außerhalb der chemischen Industrie angesiedelt sind.“ So rückt beispielsweise im Logistikzentrum Karlsruhe in Malsch und Rastatt zunehmend auch die Lagerung von Lithium-Ionen-Batterien in den Fokus, die wegen ihrer Fähigkeit sich selbst zu entzünden, besondere Sicherheitsstandards erfordern. „Um maximal flexibel auf alle Kundenanfragen reagieren zu können, haben wir in Rastatt auf konsequenten Vollschutz in allen Bereichen geachtet, daher wird es keinen Nachrüstungsbedarf geben – sondern immer den passenden Standard für das jeweilige Produkt“, so Kriegel.



Wir haben ein neues Lager, aber keine Anlaufkurve in Sachen Kompetenz. Recruiting, Schulung, Zusammenarbeit mit der Feuerwehr – all das ist vorbereitet.

Bernd Großmann, General Manager Dachser Logistikzentrum Karlsruhe



Mit Nachhaltigkeit auf Zukunft gebaut

Nachhaltiges Wirtschaften und die entsprechenden Nachweispflichten sind eine klare Zukunftsaufgabe. Auch und gerade für die Logistik. Dafür steht auch in besonderer Weise das neue Lager in Rastatt. Es ist das erste Gefahrstofflager im Dachser-Netzwerk, das ohne fossile Energie betrieben werden kann. Die Kombination aus Photovoltaikanlage, Wärmepumpe und elektrischer Flächenheizung sorgt für einen treibhausgasfreien Betrieb – auf Basis von 100 % Grünstrom. „Nachhaltigkeit darf nicht nachträglich passieren – sie muss mitgebaut werden“, stellt Bernd Großmann fest. „Die Anforderungen an Klimaschutz steigen – auch bei Logistikpartnern. Rastatt gibt darauf schon heute eine glaubwürdige Antwort.“

Menschen im Mittelpunkt – ab Tag eins

Ein Lager ist nur so gut wie das Team, das es betreibt. In Rastatt setzt Dachser von Beginn an auf eine Kombination aus Erfahrung und Aufbau: Das neue Team wird rund um ein erfahrenes Kernteam vom Logistikzentrum Karlsruhe gebildet. „Damit ist die volle Gefahrstoffkompetenz vom ersten Tag der Inbetriebnahme an sichergestellt. Wir haben ein neues Lager, aber keine Anlaufkurve in Sachen Kompetenz“, erklärt Großmann. Die Ausbildung neuer Fachkräfte spiele dabei eine zentrale Rolle. „Dachser gilt in der Region als verlässlicher Arbeitgeber und engagierter Ausbildungsbetrieb. Recruiting, Schulung, Zusammenarbeit mit der Feuerwehr – all das ist vorbereitet“, so der Niederlassungsleiter. „Die Zeichen an unserem Standort stehen klar auf Zukunft.“

M. Schick



Dachser hat in und um Karlsruhe hohe Gefahrstoffkompetenz aufgebaut

Netzkompetenz



Der multifunktionale Rollcontainer

Preisgekrönte Mehrwegverpackung

Dachser ist für seine „Retail Box“ mit dem Deutschen Verpackungspreis 2025 des Deutschen Verpackungsinstituts e. V. in der Kategorie Logistik & Materialfluss ausgezeichnet worden.

Sie ist ein vollkommen neuartiges Mehrwegsystem für die Stückgutlogistik, das sich zum Beispiel für die Shop-Belieferung in den Branchen Mode, Kosmetik oder auch Elektronik eignet: die Retail Box. Dachser hat sie als robusten, abschließbaren Rollbehälter in zwei Größen – Euro- und Halbpaletten-Grundmaß – zusammen mit dem Weltmarktführer für Einkaufs- und Gepäcktransportwagen Wanzl aus Leipheim gebaut. Für das effiziente Management und die Echtzeitverfolgung aller täglich im Einsatz befindlichen Retail Boxen sorgen eine Tracking-Plattform des Dortmunder Software-Start-ups „Logistikbude“ sowie der Einsatz von Low-Cost-Mobilfunksystemen (NB-IoT/LTE-M/2G) der Deutschen Telekom.

„Wir freuen uns über die Anerkennung für unsere Neuentwicklung in der Stückgutlogistik“, erklärt Stefan Hohm, Chief Development

Officer (CDO) bei Dachser. „Wir investieren in Innovation, wenn diese einen klaren Mehrwert für Kunden bringt und als Standard im gesamten Logistiknetzwerk zum Einsatz kommen kann. Beide Kriterien treffen auf die Retail Box voll zu. Sie ist ein neuartiges Mehrwegsystem für Güter, die bisher nicht oder nur mittels Einweg-Transportverpackungen die Prozesse und Vorzüge eines Stückgutnetzwerkes nutzen konnten.“

Mit dem Deutschen Verpackungspreis zeichnet das Deutsche Verpackungsinstitut (dvi) jedes Jahr innovative und kreative Verpackungsideen in einem internationalen, branchen- und materialübergreifenden Wettbewerb aus. Insgesamt wurden in diesem Jahr 37 verschiedene Verpackungen, Maschinen, Displays, Logistiklösungen, Designs und Nachwuchskonzepte von der unabhängigen Jury prämiert.

Neue Open-Source-Lösung für den digitalen Frachtbrief



Es gab international bereits verschiedene Anläufe, den CMR-Frachtbrief, das standardisierte internationale Beförderungsdokument für den Straßengüterverkehr über Ländergrenzen hinweg, zu digitalisieren. Die Lösungen, die dabei entstanden, sind jedoch nur selten kompatibel. Von der Open Logistics Foundation liegt jetzt eine industriereife Software vor, die den digitalen Frachtbrief (eCMR) auf einen gemeinsamen Standard bringt. Die neue Software ist rechtssicher, interoperabel und für Unternehmen jeder Größe und Branche geeignet – frei verfügbar auf Open-Source-Basis. Die Mitglieder der Open Logistics Foundation Rhenus, Dachser, Blue Yonder und Markant hatten die Lösung am 2. Juni im Rahmen einer Pressekonferenz auf der transport logistic 2025 in München vorgestellt.



Stefan Selbach

Trauer um Stefan Selbach

Dachser trauert um Stefan Selbach, der am 30. Juli 2025 nach Krankheit verstorben ist. Der langjährige Leiter der Dachser-IT wirkte zuletzt als Head of IT Governance. Er wurde 62 Jahre alt. Stefan Selbachs Name ist eng mit dem internationalen Wachstum von Dachser verbunden. Ein Wachstum, das insbesondere durch die selbst entwickelten und eng integrierten Kernsysteme unterstützt wurde. Seine Detailkenntnisse der Programmierung, gepaart mit der Fähigkeit ein komplexes IT-Netzwerk zu gestalten, waren eine wesentliche Grundlage, um die Dachser-IT zu ihrer heutigen Größe, Bedeutung und Internationalität reifen zu lassen. Die Dachser-Familie verliert in ihm nicht nur eine erfahrene und geschätzte Führungskraft und einen Mentor, sondern auch einen vertrauten Kollegen und Freund.

Integrationsmeilenstein

Seit dem 1. Juli 2025 heißt Müller Fresh Food Logistics offiziell Dachser Niederlande Food Logistics. Die Namensänderung ist der nächste Meilenstein in der sogenannten Post-Merger-Integration des niederländischen Lebensmittellogistikers, den Dachser 2023 übernommen hatte. Auch im Straßenbild wird Blau und Gelb in der niederländischen Lebensmittellogistik nach und nach immer stärker sichtbar, da alle neuen Fahrzeuge im typischen Dachser-Design bestellt werden.



Gelb-Blau in den Niederlanden

Wachstumskurs in Schweden

Dachser hat in Schweden gleich zwei neue Niederlassungen eröffnet: In Jönköping ging die derzeit größte Niederlassung in Skandinavien des Familienunternehmens in Betrieb. Und in Landskrona bei Malmö feierte Dachser den Start in einer strategisch wichtigen Region Schwedens. Die Niederlassung in Jönköping umfasst 1.600 Quadratmeter Bürofläche, ein 10.000 Quadratmeter großes Warehouse sowie ein 6.200 Quadratmeter großes Cross-Dock-Terminal. Die neue Anlage in Landskrona verfügt über ein 3.500 Quadratmeter großes Cross-Dock-Terminal, 5.000 Quadratmeter Warehouse-Fläche und 1.100 Quadratmeter Bürofläche.

Emissionsfrei in Europas Metropolen

Das DACHSER Emission-free-Delivery-Konzept schreitet voran. Bis Ende des Jahres will Dachser in 25 Städten in Europa emissionsfreie Lieferzonen schaffen. Von Oslo bis Porto, von Paris bis Prag wird das Konzept bereits in 19 europäischen Großstädten umgesetzt. Nun gibt es auch in Warschau, Rotterdam und Barcelona innerstädtische Bereiche, in denen nur Null-Emissionsfahrzeuge Waren zustellen. Unterwegs sind je nach lokalen Gegebenheiten E-Lkw, E-Transporter oder auch Lastenräder.



E-Power für Innenstädte

Digitaler Dreh- und Angelpunkt

Mit der DACHSER platform gibt es eine zentrale, digitale Lösung für alle auftragsrelevanten Themen. Der Funktionsumfang wird stetig erweitert und auch der Rollout für immer mehr Kunden ist in vollem Gange.

Angesichts instabiler Lieferketten und einer zunehmend komplexen geopolitischen Lage gewinnen unternehmensweite, verkehrsträgerübergreifende Informationen an Bedeutung. Der jederzeitige Zugriff darauf ermöglicht es, flexibel auf Veränderungen zu reagieren, sich bei Bedarf anzupassen und die eigene Lieferkette agiler auszurichten. So lassen sich Risiken besser abfedern und die Widerstandsfähigkeit nachhaltig stärken.

Dienstleistungen mit verlässlicher Qualität und exzellente Logistikprozesse unterstützen darin, diese Resilienz herzustellen. Die DACHSER platform ist das digitale Instrument dafür – ein zentrales Ökosystem für die Abwicklung aller kundenspezifischen Trans-

porte und zukünftig auch der Warehousing-Prozesse. Die Leistungen seiner einzelnen Geschäftsfelder führt Dachser hier in einer einheitlichen und intuitiv bedienbaren Benutzeroberfläche zusammen. Mit Hilfe von Daten entsteht ein Echtzeit-Abbild der betrieblichen Abläufe. Lars Relitz, Head of Corporate Digital Innovation & Development bei Dachser: „Was sie im privaten Digitalbereich an Informationen und Transparenz, zum Beispiel beim eCommerce, gewöhnt sind, das erwarten die Menschen heute auch im Geschäftsumfeld. Unsere Antwort darauf ist die DACHSER platform: neue Dimensionen hinsichtlich Kundenkommunikation und Transparenz, eine neue Geschwindigkeit und ein neues Maß an end-to-end-Integration.“

Transparenz beim Informationszugriff

Konkrete, von den Kunden täglich genutzte Services der DACHSER platform sind etwa die Preisanfrage-Funktion zum schnellen Erhalt von Angeboten für verschiedene Transportmittel. Alle möglichen Transportoptionen und Produkte werden





Alle Prozesse im Blick:
die neue DACHSER platform

übersichtlich für den Kunden visualisiert, sodass er gemäß seinen Anforderungen das Passende auswählen kann. Sind die gewünschten Optionen gefunden und der Preis passt, kann der Auftrag direkt in der DACHSER platform gebucht werden. Die zugehörige Sendungsverfolgung (Track & Trace) bietet volle Transparenz und zeigt alle Road Logistics sowie Air und Sea Logistics Sendungen weltweit an, wobei sich der Überblick über alle Sendungen je nach Bedarf individuell anpassen lässt oder der detaillierte Blick auf eine bestimmte Sendung möglich ist.

Im Buchungsprozess sind Preise und Produktoptionen (z. B. targo on-site, targofix, targospeed) bei der Auftrags erfassung gelistet. Das erleichtert die Auswahl und schnelle Buchung. Zukünftig werden Lagerbestände oder auch verschiedene Business Reportings jederzeit einsehbar sein. Zur optimalen Sendungsübersicht lassen sich alle Sendungsdokumente hoch- und herunterladen und bearbeiten. So ist für Aktualität der Dokumente entlang der gesamten Supply Chain gesorgt.

Wichtig ist vor allem die Integration der Daten über alle Verkehrsträger hinweg und die Integration der Kernsysteme in die

Plattform. Das führt zu konsistenten und damit verlässlichen Daten. Dachser vermag dadurch die Bedürfnisse seiner Kunden besser einzuschätzen und kann auf dieser Basis zielgerichtete Entscheidungen treffen. Etwa hinsichtlich dessen, wie man Abweichungen in Prozessen besser vorhersieht und reduziert oder wie sich Prozesskosten senken lassen.

Spürbarer Mehrwert im Tagesgeschäft

Der Schweizer Laborgeräte-Hersteller Adolf Kühner AG arbeitet seit mehr als 14 Jahren im Bereich Luftfracht mit Dachser zusammen, später kamen auch See- und Straßenverkehre hinzu. Eine bedeutende Rolle spielen heute vor allem Exporte per Flugzeug und Lkw. Ansprechpartnerin des Kunden ist die Projektmanagerin Laura Pires von DACHSER Air & Sea Logistics in der Schweiz. „Die Adolf Kühner AG ist ein sehr gutes Beispiel für unsere integrierten Dienstleistungen, unabhängig vom Transportmodus. Unsere neue DACHSER platform bietet hier jederzeit den kompletten Überblick.“ →



Die DACHSER platform bietet neue Dimensionen hinsichtlich Kundenkommunikation und Transparenz, eine neue Geschwindigkeit und ein neues Maß an Integration in Bezug auf die digitale Entwicklung.

Lars Relitz, Head of Corporate Digital Innovation & Development bei Dachser

Die Adolf Kühne AG war 2024 einer der ersten Kunden, der die neue Plattform im Logistikalltag einsetzte, zunächst für Luft- und Seefracht, inzwischen für die komplette Auftragsabwicklung, inklusive Road Logistics, digital über die zentrale Nutzeroberfläche. Zum Einsatz kommen dabei alle drei Kernfunktionen: Preisanfrage, anschließende Buchung sowie Sendungsnachverfolgung via Track & Trace.

Der Mehrwert im Tagesgeschäft sei spürbar, so das Unternehmen. Gelobt werden die übersichtliche Benutzeroberfläche, kurze Ladezeiten und eine insgesamt unkomplizierte Handhabung, die die tägliche Arbeit erheblich erleichtern. „Besonders wichtig für uns ist die Preisanfrage-Funktion, da wir Angebote so online und schnell erstellen und unsere Kunden zügig bedienen können“, so Meike Kämpf, Admin. & Logistics Manager bei Adolf Kühner. „Auch die Sendungsverfolgung über Track & Trace ist für uns sehr wichtig und wird regelmäßig genutzt.“ Die Eingewöhnung in das neue System verlief dabei reibungslos, die DACHSER platform sei selbsterklärend, intuitiv bedienbar und ohne große Schulungen schnell einsetzbar.

Als früher Anwender gab die Adolf Kühner AG schließlich auch wichtige Verbesserungsvorschläge an das Projektteam bei Dachser weiter, etwa zur Optimierung der Zeilenlänge bei Adresseinträgen – da Empfängeradressen in China oder Indien

häufig deutlich länger sind als in Europa. „Um unser digitales Angebot kundenorientiert weiterentwickeln zu können, ist eine solche kontinuierliche Einbindung von Kundenfeedback immens wichtig“, so Lars Relitz.

Dachser geht dabei nicht mehr nach traditionellen Entwicklungsmethoden vor. „Die klassische Wasserfallmethode ist für Projekte in dieser Größenordnung nicht zielführend“, so Lars Relitz. Praktiziert wird daher der agile Scrum-Ansatz und die iterative Entwicklung mit stetigem Kundenfeedback: Man hört dem Kunden zu und geht auf seine Bedürfnisse ein. Denn ein erfolgreiches Produkt wird letztlich an nichts anderem gemessen als an der Kundenakzeptanz. Über 50 Projektmitglieder arbeiten in vier parallel laufenden Scrum-Teams.

Bisheriges eLogistics-System vor der Ablösung

Mit dem Luftfracht-Segment ging die Plattform Ende 2023 an den Start, kurz darauf wurden die ersten Seefracht-Kunden im LCL-Bereich aufgeschaltet. Im Geschäftsfeld Air & Sea Logistics ist die DACHSER platform seitdem fester Bestandteil der Kundenkommunikation und wird in 32 Ländern für das Tagesgeschäft genutzt. Bis auf Brasilien ist der globale Rollout abgeschlossen.

Seit Herbst 2024 werden erste Road Logistics-Kunden aufgeschaltet, mehr als 7.000 Unternehmen sind mittlerweile registriert. Lars Relitz: „Mit wöchentlichen Trainings für weitere Niederlassungen in ganz Europa unterstützen wir diese Entwicklung. Kolleginnen und Kollegen in den Niederlassungen sind damit in der Lage, unsere Kunden beim On-boarding zu begleiten.“ Das Ziel: bis Ende dieses Jahres 13.000 Bestandskunden auf die Plattform zu migrieren. Ab Januar 2026 werden keine neuen Kunden mehr im bisherigen eLogistics-System aufgeschaltet.

Umfassendes digitales Erlebnis

Parallel dazu erweitert das Entwicklungsteam stetig den Funktionsumfang; neue Funktionen wie In-App-Service, Datenanalyse, GHG Emission Report, Abruf von Rechnungen, weitere Sprachen oder Kommunikationsfeatures kamen bzw. kommen hinzu. Ein Instrumentarium, das reibungslose und einfache Arbeitsabläufe in einer digitalen, zentralen Lösung zusammenführt. Seinem Ziel, der digitalisierteste Logistikdienstleister zu werden, kommt Dachser so Tag für Tag ein Stück näher.

M. Schick



Die Adolf Kühner AG versendet Labor-Equipment über die DACHSER platform



Integrative Verantwortung: Teilhabe mit @ILO

Im Rahmen des Rollouts von @ILO, dem digitalisierten Umschlaglager, kooperiert Dachser mit den Allgäuer Werkstätten in Kempten. In einer geschützten Umgebung finden hier Menschen mit Behinderung angepasste Arbeitsmöglichkeiten, verbunden mit Förderung und Bildung. In der Werkstatt bauen die Mitarbeitenden optische Sensoren zur Echtzeit-Lokalisierung aller Packstücke mit eigens entwickelten Halterungen zusammen. Dies gelingt so gut, dass nun eine langfristige Kooperation vereinbart wurde.

Automatisch effizient.



Smartes Warehousing:
digitalisiert, automatisiert, nachhaltig.

Durch die Automatisierung und Digitalisierung vieler Prozesse kann DACHSER seinen Kunden besonders effiziente und nachhaltige Warehouse Services bieten. Erprobte Technologien sorgen für reibungslose Abläufe und ermöglichen einen immer präziseren

und umweltschonenderen Lagerbetrieb. Profitieren Sie von intelligentem Warehousing und erleben Sie bereits heute die Kontraktlogistik von morgen.

dachser.de