

DACHSER magazin

Die Welt der intelligenten Logistik ■

Logistik 2030 –
Menschen machen
den Unterschied

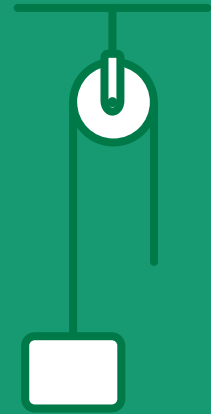


Weniger ist mehr

Effizienz heißt, Energie und knappe Ressourcen optimal einzusetzen. Dazu lassen sich Mensch und Natur immer wieder etwas einfallen.

50 Prozent

beträgt die Krafteinsparung beim Anheben einer Last mit einem Flaschenzug durch das damit verbundene Umlenken der Hebelast und die Verdoppelung des Hebewegs. Das Prinzip der Lastverteilung nutzen heute Exoskelette. Passive Exoskelette bringen Kraftersparnis, indem sie bei gleichmäßigen Bewegungen Stabilität bieten und die Belastung auf das gesamte menschliche Skelett verteilen. Aktive Exoskelette sind energiebetrieben und unterstützen optimal beim Transport schwerer Lasten.

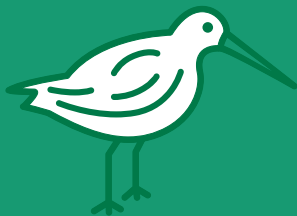
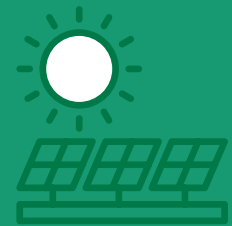


1.200 km

Reichweite für batterieelektrische Fahrzeuge sollen künftig mit Feststoffbatterien erzielt werden, bei einer Ladezeit von gerade einmal zehn Minuten. Während die Elektrolyte bei herkömmlichen Lithium-Ionen-Batterien flüssig sind, bestehen sie bei Feststoffvarianten vollständig aus festen, nur schwer entflammaren Materialien, wie Oxid-, Sulfid- oder Polymer-Elektrolyten. Erste Pkw-Modelle sollen damit 2027 oder 2028 in Serie gehen.

33,7 Prozent

beträgt der Wirkungsgrad von sogenannten Perowskit-Silizium-Tandemzellen, d.h. sie können rund ein Drittel der einfallenden Sonnenstrahlung in elektrische Energie umwandeln. Monokristalline PV-Module, wie sie heute überwiegend installiert werden, wandeln gerade einmal ein Fünftel der einfallenden Sonnenenergie in Strom um. Forschende arbeiten derzeit weltweit um die Wette an effizienteren Lösungen.

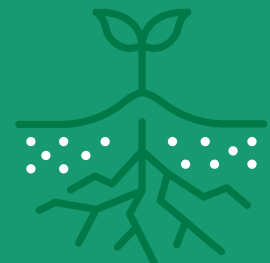


13.500 km

von Alaska nach Tasmanien hat eine Pfuhschnepfe ohne Pause zurückgelegt. Mit Hilfe eines GPS-Chips konnten Forschende die Reise des Zugvogels exakt verfolgen. Wie genau die Pfuhschnepfe Körperfett so effizient in Bewegungsenergie umsetzt, bleibt den Experten allerdings ein Rätsel. Fest steht: Am Zielort wog sie nur noch halb so viel wie am Start.

400

mal mehr Ertrag pro Quadratmeter Ackerfläche bei lediglich fünf Prozent des Wasserverbrauchs im Vergleich zur herkömmlichen Landwirtschaft: Das verspricht das Berliner Start-up „Lite and Fog“ beim Einsatz der von ihm entwickelten Photonic-Technologie. Dabei wird der Wasserverbrauch durch Vernebelung von Wasser und die direkte Versorgung der Pflanzenwurzeln über Stoffschläuche auf ein Minimum reduziert. Selbst in Zeiten von Dürre und extremen Wetterphänomenen soll so eine kontinuierliche ganzjährige Nahrungsmittelproduktion möglich sein. Und das ganz ohne Pestizide und chemische Düngemittel.



Message from the CEO



Liebe Leserin, lieber Leser,

das Jahr 2023 hat es uns nicht gerade leicht gemacht. Mit all den aktuellen Kriegen, Krisen und dem Klimawandel. Aber es gibt – Gott sei Dank – auch die guten Nachrichten. Im Kleinen wie im Großen. Und die haben eigentlich immer mit Menschen zu tun. Ich war kürzlich bei einer Veranstaltung von neuen Mitarbeitenden für das Finanzressort in Kempten. In den strahlenden Gesichtern der jungen Leute war deren spürbare Lust auf Neues deutlich zu erkennen.

Es bestätigt mich auch auf dem von Dachser eingeschlagenen Weg in die Zukunft. Für uns machen Menschen den Unterschied. Und genau darum geht es in unserer Titelstory, die ich Ihnen ans Herz legen möchte. Sie erzählt von Menschen bei Dachser, die jeden Tag Logistik mit Leben und Leidenschaft füllen.

Besonders stolz bin ich auch auf die Teams von Dachser und unserem Partner Fraunhofer IML. Sie haben mit großem persönlichem Einsatz den digitalen Zwilling @ILO möglich gemacht und dafür jetzt den Deutschen Logistik-Preis bekommen. Mehr ab Seite 32.

In herausfordernden Zeiten sind für mich solche Geschichten von Menschen, ihrer Zuversicht und ihrem Gestaltungswillen von besonderem Wert. Denn sie sind mit all ihrer Persönlichkeit der Quell für weitere gute Nachrichten im neuen Jahr und darüber hinaus. Ich meine, wir haben gemeinsam guten Grund, zuversichtlich zu sein.

Herzlichst Ihr

Burkhard Eling, CEO Dachser



Weitere CEO-Perspektiven
auf meinem LinkedIn-Profil



06

Titelstory

06

Logistik 2030 –
Menschen machen
den Unterschied

Forum

12

Menschen & Märkte:
Gute Vorsätze

14

Panorama:
Gamechanger – Wenn Regeln
neu geschrieben werden

Kompetenz

16

Dekarbonisierung:
Ein langer Weg

20

Aus dem Zukunftslabor:
Digitales Doppel

22

European Logistics:
Im Gespräch mit Dachser COO
Alexander Tonn

26

Nachhaltigkeit:
Unterwegs zu mehr Nachhaltigkeit

Netzwerk

30

Netzkompetenz:
News aus der Dachser-Welt

32

Innovationen:
Deutscher Logistikpreis für
Dachser und Fraunhofer IML

Good News

35

Ausbildung:
Teambuilding unter dem Gipfel

22



Crossdocking

Links in die digitale Welt von Dachser

Ein Preis fürs Netzwerk

Stefan Hohm ist mit dem renommierten „LEO-Award für Innovation“ ausgezeichnet worden. Der Dachser CDO widmete die Ehrung seinem Team des Ressorts IT & Development und insbesondere auch dem gesamten Dachser-Netzwerk.
https://bit.ly/DAmag_04_23_LEO_Award



Im Leben durchstarten

Engagiert für die berufliche Zukunft junger Menschen im südlichen Afrika: ein Projektbesuch von Bernhard Simon, Chairman of the Supervisory Board bei Dachser, und Joshua Hofert, Vorstand Kommunikation terre des hommes Deutschland.
https://bit.ly/DAmag_04_23_Projektbesuch_tdh



Meilenstein erreicht

Die EU-Kommission hat den Anteilserwerb von 80 Prozent des Fercam Stückgut- und Kontaktlogistikgeschäfts durch Dachser genehmigt. Damit steht der Gründung von „Dachser & Fercam Italia S.r.l.“ nichts mehr im Weg.
https://bit.ly/DAmag_04_23_Genehmigung_Fercam



@ILO auf dem „Roten Sofa“

Das „Rote Sofa“ der Logistikfachzeitschrift DVZ ist eine Institution auf dem Deutschen Logistik-Kongress in Berlin. Im Oktober nahmen darauf die Gewinner des Deutschen Logistik-Preises Platz und berichteten über das Siegerkonzept @ILO.
https://bit.ly/DAmag_04_23_DVZ_Rotes_Sofa



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 Detlef Majer (S. 1, 4, 6, 7, 9, 10, 11), Matthias Sienz (S. 4, 23, 25), Gettyimages (S. 2, 12, 13, 14, 31), Ricola (S. 26, 27, 28), BVL/Bublitz (S. 32, 33), Daniela Haf (S. 35) **Druck:** Holzer Druck und Medien Druckerei und Zeitungsverlag GmbH, Fridolin-Holzer-Str. 22–24, 88171 Weiler im Allgäu **Auflage:** 25.000/63. Jahrgang **Erscheinungsweise:** 4 mal im Jahr **Sprachen:** Deutsch, Englisch, Französisch, Spanisch **Übersetzung:** Klein Wolf Peters GmbH, München. Dieses Produkt besteht aus FSC®-zertifizierten und anderen kontrollierten Materialien.

DACHSER eLetter: Jetzt abonnieren.

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

Scannen Sie den QR-Code:



Logistik 2030 – Menschen machen den Unterschied



Logistik ist ein komplexes Zusammenspiel von Waren- und Informationsströmen in intelligenten Netzwerken. Maßgeblich für deren Erfolg und Zuverlässigkeit ist und bleibt der Mensch. „Logistics is People Business“ hat in der Strategie wie auch im Alltag des Familienunternehmens Dachser viele Gesichter.

Im Lager warten sie schon. Heute ist M.I.T.einander-Tag. Alle zwei Monate macht sich in der Dachser-Niederlassung Kornwestheim bei Stuttgart das Projektteam mit ein paar Stehtischen und einer Stell- und Pinnwand auf den Weg in die Niederlassung, um mit den Mitarbeitenden ins Gespräch zu kommen. Und das auf allen operativen Ebenen. Mal in den Büros, mal im Warehouse, mal im Umschlag, mal im Außenlager in Vaihingen an der Enz. M.I.T. steht für „Mitten im Team“. Da ist der Titel schon Teil des Programms.

Die Niederlassung Kornwestheim zählt zu den größeren Knotenpunkten im Dachser-Netzwerk. Sie umfasst auf einer Fläche von 91.800 Quadratmetern drei Gebäudekomplexe plus den Warehouse-Standort. „Da ist es für die rund 530 Mitarbeitenden gar nicht so leicht, den Überblick zu haben, was am Standort alles passiert“, sagt Lena Herion. Die 27-jährige Projektmanagerin gehört mit ihrem Kollegen, dem HR-Manager Manuel Scimone, zum neu gegründeten, siebenköpfigen M.I.T.einander-Team. „Wir wollen mit unserer Aktion ein Gesprächsangebot machen, mit dem wir die Mitarbeitenden der unterschiedlichen Abteilungen regelmäßig über aktuelle Projekte, Neuigkeiten und Maßnahmen in unserer Niederlassung und im Dachser-Netzwerk informieren und mit ihnen in den direkten Austausch kommen“, sagt Manuel Scimone. Und das funktioniert: Aus der anfänglichen Zurückhaltung der Teilnehmenden, berichtet Lena Herion, sei längst ein sehr lebendiger Austausch geworden.

In 20 Minuten komme alles auf den Tisch – von der tröpfelnden Kaffeemaschine über die Arbeitssicherheit und die betriebliche Gesundheitsvorsorge bis zum großen Ganzen in den logistischen Abläufen mit neuen IT-Möglichkeiten. „Die Gesprächstiefe ist faszinierend“, freut sich Lena Herion. „Da nehmen alle jedes Mal etwas für sich mit.“ Das gelte auch für die Mitarbeitenden, die an dem Tag frei hätten oder mobil arbeiteten. Für sie erstellt das M.I.T.einander-Team eigens ein Video mit den Themen der Veranstaltung. So können im Nachgang von allen noch Fragen ans Team gestellt oder Anregungen zur Sache beigesteuert werden.

„Die Stärke unserer Organisation liegt vor allem in unserem Netzwerk von Menschen, die die Leidenschaft für die Logistik teilen: und das auf allen Ebenen, vom Management bis zu den →

Auszubildenden, von den kaufmännischen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern zu den Logistics Operatives und auch den Fahrerinnen und Fahrern, die am Ende des Tages unserer Leistungserfüllung jeden Tag ein sympathisches und professionelles Gesicht geben“, erklärt Dachser CEO Burkhard Eling. „Ohne Menschen geht in der Logistik nichts. Unsere Mitarbeitenden sind heute und in Zukunft der Schlüssel zum Erfolg.“ Dafür steht bei Dachser das strategische Schwerpunktprogramm „Logistics is People Business“, kurz LiPB, das sowohl in großen globalen Projekten wie der Einführung eines HR-Systems als auch in vielen lokalen Initiativen wie eben in Kornwestheim seinen Ausdruck findet.

Eine globale HR-Strategie

Um die Strategie überall im Unternehmen voranzubringen und zu vernetzen, wurde das „Program Management LiPB“ unter Leitung von Silke Schöpp geschaffen. Mit ihrem Team konzentriert sie sich auf die vier strategischen Handlungsfelder Employee Experience, Collaboration, Corporate Culture sowie Learning & Development.

„Wir haben uns gefragt, was Dachser heute und auch morgen noch zu einem attraktiven Arbeitgeber macht“, erklärt Silke Schöpp. „Niemand weiß dies besser als die, die das Unternehmen jeden Tag von innen heraus in all seinen Facetten erleben und aktiv mitgestalten. Wir haben auf der ganzen Welt tolle Mitarbeitende, die dazu einen wertvollen Beitrag für das gesamte Netzwerk einbringen können.“ Sich dazu mitzuteilen und auszutauschen, bringe verschiedene Perspektiven aus verschiedenen Ländern und Bereichen zusammen. „Das ist ein Gewinn für alle“, so Schöpp.

Employee Experience

Collaboration



Eine Strategie – 4 Handlungsfelder

Handlungsfeld: Employee Experience

Das ursprünglich aus Eigeninitiative der Niederlassung Kornwestheim entstandene M.I.T.einander-Projekt hat das LiPB-Team inspiriert und seinerseits wiederum Impulse aus dem strategischen Programm erhalten. Es zeigt beispielhaft, wie bei LiPB Mitarbeitenden-Erfahrungen für die Qualität der Arbeit und damit die Qualität von zukunftsfähigen Logistikdienstleistungen nutzbar gemacht werden können. Dazu sind viele inhaltliche wie organisatorische Fragen zu klären. Welche Themen bewegen die Mitarbeitenden in ihrem Arbeitsbereich? Was wollen sie aus anderen Bereichen des Unternehmens gerne wissen? Wie können sie sich im Arbeitsalltag einbringen? Welches Feedback erwarten sie? Das Projektteam habe sich viele Gedanken zum Aufbau einer zielgerichteten, aber auch motivierenden Kommunikation gemacht, berichtet Lena Herion. Dazu gehöre auch ein umsichtiges Timing. „Wir achten darauf, dass wir mit unserem Gesprächsformat nicht die Arbeitsabläufe stören, in wichtige Termine reinplatzen oder zu Stoßzeiten im Lager aufschlagen.“ Der große Zuspruch aus dem Kreis der Mitarbeitenden zeige dem M.I.T.einander-Team, dass solche Konzepte ankommen. „Wir verbinden Führungskräfte und Mitarbeitende im gewerblichen und kaufmännischen Bereich miteinander. Das erhöht die Motivation aller und stärkt die Identifikation mit Dachser“, ist Manuel Scimone überzeugt.

Handlungsfeld: Collaboration

Wie bei LiPB aus der Zusammenarbeit auf allen Ebenen das angestrebte Zusammenwachsen auf interdisziplinären Wegen innerhalb der Dachser-Welt wird, zeigt sich unter anderem schon beim Einstieg ins Unternehmen. Ein besonderer, wertschätzender Umgang mit Bewerberinnen und Bewerbern trägt dazu bei, die Attraktivität des Unternehmens als Arbeitgeber zu festigen und zu steigern. „Wie wir unsere Werte, insbesondere Welt-offenheit und Respekt, leben, spiegelt sich ganz besonders auch in der Willkommenskultur wider“, sagt Burkhard Eling. Das LiPB-Team hat dazu ein internationales Projektteam gebildet, das das Handlungsfeld Collaboration mit dem Ziel vorantreibt, die Dachser-Welt auf allen Ebenen näher zusammenzubringen.

Danny Messing, Team Leader Recruiting & Onboarding Logistics Operatives, begleitet das Projekt von Anfang an und hat sich intensiv mit der Mitarbeitenden-Gewinnung und deren Bindung in Zeiten des fortschreitenden Fachkräftemangels beschäftigt. „Qualifizierte Arbeitskräfte sind begehrt und heiß umworben. Dabei hat die alle Lebensbereiche durchdringende Digitalisierung den gesamten Bewerbungs- und Einstellungsprozess neu definiert“, beschreibt Messing die Herausforderung. Es müsse heute alles deutlich schneller gehen und der Austausch von Bewerbenden mit dem Unternehmen viel direkter und unmittelbarer stattfinden. „Wir haben daher den gesamten Prozess kritisch hinterfragt und in einer sogenannten Candidate Journey bei Dachser neu strukturiert.“

Im Ergebnis wird nun die Beziehung zwischen Dachser und neuen Mitarbeitenden in sechs Schritten systematisch aufgebaut. „Das beginnt beim Erstkontakt im Netz oder auf Jobmessen, geht weiter über den ersten Informationsaustausch über die

Stelle und die Anforderungen, bis es zur formellen Bewerbung und dem gegenseitigen persönlichen Kennenlernen kommt“, beschreibt Danny Messing den ersten Teil des Bewerbungsprozesses. Mit der dann idealerweise erfolgten Vertragsunterschrift sei das Recruiting nicht abgeschlossen. „Dann bleiben wir mit den neuen Mitarbeitenden in Kontakt, um sie auf ihren neuen Lebens- und Arbeitsabschnitt vorzubereiten und ihnen mögliche aufkeimende Zweifel zu nehmen. Auf einer speziellen Plattform von Dachser fänden die „Neuen“ dann schon viele Informationen über ihren neuen Arbeitgeber. Dazu gehört auch ein Begrüßungsvideo mit Burkhard Eling, in dem der Dachser CEO das Unternehmen, dessen Werte und die Perspektiven für eine gute gemeinsame Zukunft vorstellt.

Den Höhepunkt bildet schließlich das Onboarding. „Am ersten Tag soll alles vorbereitet sein – von der passenden Arbeitskleidung bis hin zum Rundgang mit einem persönlichen ‚Buddy‘ durch den Arbeitsbereich und dem Kennenlernen der neuen Kolleginnen und Kollegen“, sagt Messing. „Wer sich willkommen fühlt, findet auch schneller ins Team hinein.“

Um diesen Prozess überall bei Dachser immer weiter voranzubringen, fließen bei Corporate Human Resources die Erfahrungen von Personalverantwortlichen aus allen Unternehmensbereichen in den unterschiedlichen Ländern in das LiPB-Projekt zum Handlungsfeld „Zusammenarbeit“ ein. „Wir erhielten bei der Weiterentwicklung dieses Themas einen enormen Zuspruch und vor allem eine tatkräftige Unterstützung aus unseren Niederlassungen. Alle Mitglieder im Projektteam konnten ihre Recruiting Erfahrungen einbringen“, berichtet Messing.

Handlungsfeld: Learning & Development

Das Selbstverständnis von Dachser als „lernende Organisation“ ist fester Bestandteil des Zielbilds 2030 und prägt das LiPB-Handlungsfeld „Lernen & Entwicklung“. „Um unser Potenzial auszuschöpfen, ist es entscheidend, die Menschen ständig dazu anzuregen, Wissen zu erwerben und zu teilen, zu lernen und nach individueller Weiterentwicklung zu streben“, stellt Burkhard Eling fest. Wie dies auch im Alltag der „Logistics Operatives“ gelingen kann, zeigt ein Beispiel aus Bad Salzuflen. Mit dem Projekt der „Dachser Blue Box“, das von der Dachser Academy unter Leitung von Christina Müller auf den Weg gebracht wurde, kommt ein kleines, kompaktes Ein-Personen-Lernstudio direkt in die Lager- und Umschlaghallen. Im Dezember 2022 wurde die mobile Einheit erstmals



Im Gespräch bleiben:
die Mitarbeitenden in
Kornwestheim

in der Pilotniederlassung Bad Salzuflen aufgestellt. Weitere solcher Shopfloor-Boxen folgten in Hörsching in Österreich, im Eurohub im saarländischen Überherrn sowie in Langenhagen bei Hannover. Vier weitere sind bereits produziert. Eine davon wird voraussichtlich demnächst in die Niederlassung Kornwestheim gehen.

„Mit unserer Dachser Blue Box erhalten auch unsere Logistics Operatives die Möglichkeit, die Dachser-Lernwelt zu nutzen und sich in ihrer direkten Arbeitsumgebung an einem ungestörten und ruhigen Ort weiterzubilden“, beschreibt Christina Müller das mittlerweile von einer Fachzeitschrift preisgekrönte Konzept. Die Ein-Personen-Lernkabine ist mit einer Rechneinheit und einem 27-Zoll-Bildschirm ausgestattet. Dieses Setup ermöglicht den Lernwilligen sowohl einen Zugang zum Dachser-eigenen Learning-Management-System Ilias wie auch zur Mitarbeitenden-Ideenplattform Idea2net.

„Mit einem großen Fenster entsteht in der Box kein Engegefühl, gleichzeitig ist die Person vom Lagergeschehen so weit abgeschottet, dass in den 15- bis 20-minütigen Lerneinheiten ein konzentriertes Lernen möglich wird. Das kommt bei den Mitarbeitenden sehr gut an“, berichtet Christina Müller nach den ersten Praxiseinsätzen. Grundsätzlich könne damit jede Person im Lager erreicht werden – von den Teilzeitkräften und Mini-jobbern bis hin zu den Team- und Schichtleitern. „Jeder der Logistics Operatives kann das für den eigenen Aufgabenbereich passende Programm wählen“, bringt Christina Müller das niederschwellige Lernangebot auf den Punkt. →

„Logistik wird von Menschen für Menschen gemacht. Das wird sich auch in Zeiten von Digitalisierung und Automatisierung nicht ändern“, sagt Dachser CEO Burkhard Eling. Darauf basiert das im Jahr 2022 entwickelte strategische Schwerpunktprogramm „Logistics is People Business“ mit seinen vier Handlungsfeldern Employee Experience, Collaboration, Corporate Culture sowie Learning & Development. Es ist Ausgangs- und Zielpunkt für ein globales HR-System mit konkreten Vorhaben und Aktionen für die nächsten Jahre.



Das Projektteam
„M.I.T.einander“
sucht den Dialog

So können beispielsweise Unterweisungen noch einmal in Ruhe angeschaut oder Fragen zum Thema beantwortet werden. Darüber lassen sich aktuelle Schulungen zum Beispiel für den sicheren Umgang mit Lithium-Ionen-Technologie oder zur Unfall- und Brandschutzprävention abrufen. Das Learning Management System Ilias steht in 16 Sprachen zur Verfügung, so dass sich die Userinnen und User in ihrer Muttersprache im System bewegen können. Davon, so die Leiterin der Academy, profitieren auch Mitarbeitende mit Migrationshintergrund. „Übersetzungen machen wir themenbezogen“, erklärt Christina Müller. „Es ist eine unserer Kernstrategien in der Academy, die Sprachenvielfalt unserer Lerninhalte immer weiter auszubauen.“ Und das auch ganz gezielt. „So wurde beispielsweise bei der Box in Überherrn wegen der Nähe zu Frankreich für die frankophonen Mitarbeitenden die Anzahl der französischen Trainings erheblich erhöht.“

Handlungsfeld: Corporate Culture

Das vierte Handlungsfeld von LiPB bildet die Unternehmenskultur. „Werteorientiertes und nachhaltiges Handeln sind für unser Familienunternehmen der magnetische Kern, der weltweit alles und alle zusammenhält. Das Erleben von Zusammenhalt und Teamgeist, von Vertrauen, Zuversicht und Verantwortung im täglichen Miteinander sind Differenzierungspotenziale im Markt, die wir gemeinsam erhalten und weiter fördern müssen“, erklärt Dachser CEO Burkhard Eling das Selbstverständnis von Dachser.

Dazu gehört auch das gesicherte Wissen, dass gerade divers aufgestellte Teams effizienter zusammenarbeiten, bessere Lösungen entwickeln und damit Vorurteile abbauen können. Dass Menschen mit Behinderungen Arbeitsteams bereichern und voranbringen können, zeigt ein Beispiel aus Öhringen bei Heilbronn.

Marcus Seeburger liebt die Welt der Wirtschaft und der Zahlen. „Mich fasziniert die Möglichkeit, komplexe wirtschaftliche Zusammenhänge zu analysieren und daraus fundierte Entscheidungen abzuleiten. Deswegen habe ich mich bei Dachser initiativ auf eine Stelle im Sales Controlling beworben.“ Mitarbeitende im Controlling sind gesuchte Fachkräfte in der Logistik. Auch bei Dachser. Doch diese Bewerbung hatte eine Besonderheit. Marcus Seeburger ist gehörlos. Weil den Personalern und dem Sales Manager der Niederlassung Öhringen, Thomas Althaus, die Bewerbung so gut gefiel, wollten sie den jungen Mann unbedingt kennenlernen. Dass der Verkaufsleiter dazu im Vorfeld sogar Gebärdensprache auf YouTube recherchiert und im Vorstellungsgespräch einige Gebärden zeigte, hatte auf Marcus Seeburger Eindruck gemacht: „Dies zeigte mir, dass Dachser nicht nur Interesse an Gehörlosen hat, sondern auch bereit ist, sich anzupassen. Da wusste ich, dass ich unbedingt bei Dachser arbeiten will.“ Das Ergebnis: Ein Praktikum, bei dem es Marcus Seeburger und Dachser miteinander ausprobieren wollten. Mit durchschlagendem Erfolg.

Dass der neue Mitarbeiter von einem Gebärdensprache- und Lautsprachdolmetscher begleitet wird, der dann bei Bedarf zur Verfügung steht, wurde dem Team im Vorfeld in einer Rundmail mitgeteilt. „Weitere besondere Vorbereitungen gab es nicht“,

berichtet Thomas Althaus. Die Kolleginnen und Kollegen hätten von Anfang an eine warme und einladende Atmosphäre geschaffen. So sei die anfängliche Unsicherheit und Angst, eventuell Fehler zu machen, gemeinschaftlich schnell abgebaut worden.

„Während meiner Einarbeitungszeit war meist vormittags ein Gebärdens- und Lautsprachdolmetscher an meiner Seite, um wichtige Sitzungen und Gespräche zu dolmetschen“, berichtet Seeburger. Bald werde er technische Assistenz in Form von TeleSign, einem Telefondolmetschdienst, erhalten. Dieser ermöglicht es ihm, effektiv mit hörenden Kolleginnen und Kollegen sowie mit Kundinnen und Kunden zu telefonieren und einen reibungslosen Arbeitsablauf zu gewährleisten. Allerdings ergab sich Vieles beim Onboarding auch situativ. So kommunizierten Thomas Althaus und Marcus Seeburger beispielsweise in der Mittagspause auch ohne Dolmetscher ganz einfach über WhatsApp.

Mit seiner offenen, sympathischen Art werde Marcus Seeburger vom Sales Controlling-Team als eine echte Bereicherung empfunden, stellt Thomas Althaus fest. „Das ist ein gegenseitiger Lernprozess: Die neue Art der Kommunikation hat uns allen geholfen, Arbeitsstrukturen und -abläufe zu überdenken und den Arbeitsalltag aus einer anderen Perspektive zu sehen.“ „Ich fühle mich bei Dachser und in meinem Team sehr wohl“, freut sich Marcus Seeburger. Auf die Frage, warum er seinen Arbeitgeber auch anderen empfehlen würde, muss er nicht lange überlegen: „Es ist die besondere Unternehmenskultur, die von Respekt, Zusammenarbeit und Unterstützung geprägt ist. Hier wird Wert auf die individuellen Fähigkeiten und Ideen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, unabhängig von ihrer

Behinderung, gelegt.“ Der hohe Stellenwert einer solchen gelebten Vielfalt und Inklusion bei Dachser spiegelt sich auch in der neu geschaffenen Position des Inklusionsbeauftragten wider. Seit Juni dieses Jahres hat sie Daniel Metzdorf-Muigg im Head Office in Kempten inne. Das erklärte Ziel: die vielfältige und inklusive Zusammenarbeit bei Dachser konsequent weiter zu fördern.

Logistik von Menschen für Menschen

Damit schließt sich der Kreis der vier Handlungsfelder des strategischen Schwerpunktprogramms „Logistics is People Business“. Burkhard Eling sieht Dachser mit den angestoßenen Projekten auf Kurs in Richtung des Zielbildes 2030: „Logistik wird von Menschen für Menschen gemacht. Im Großen wie im Kleinen. Das wird sich auch in Zeiten von Digitalisierung und Automatisierung nicht ändern. Es sind stets die Menschen, die bei Dachser im Mittelpunkt stehen. Sie halten die Lieferketten am Laufen und finden passgenaue Lösungen für unsere Unternehmenskunden. Wertschätzung gegenüber jedem Individuum ist und bleibt für uns daher die Basis unseres Denkens und Handelns“, so der Dachser CEO. „Und zwar nicht nur als gut gemeintes Bekenntnis, sondern indem wir ganz konkret globale mit lokalen Projekten auf allen Ebenen verbinden und den Austausch von erfolgreichen Fallbeispielen unterstützen.“ Es seien die vielen großen wie auch kleinen Schritte im logistischen Alltag, die, mit sehr viel Herzblut umgesetzt, am Ende das Vorwärtsschreiten zu einem großen Ziel erst ermöglichen.

M. Schick

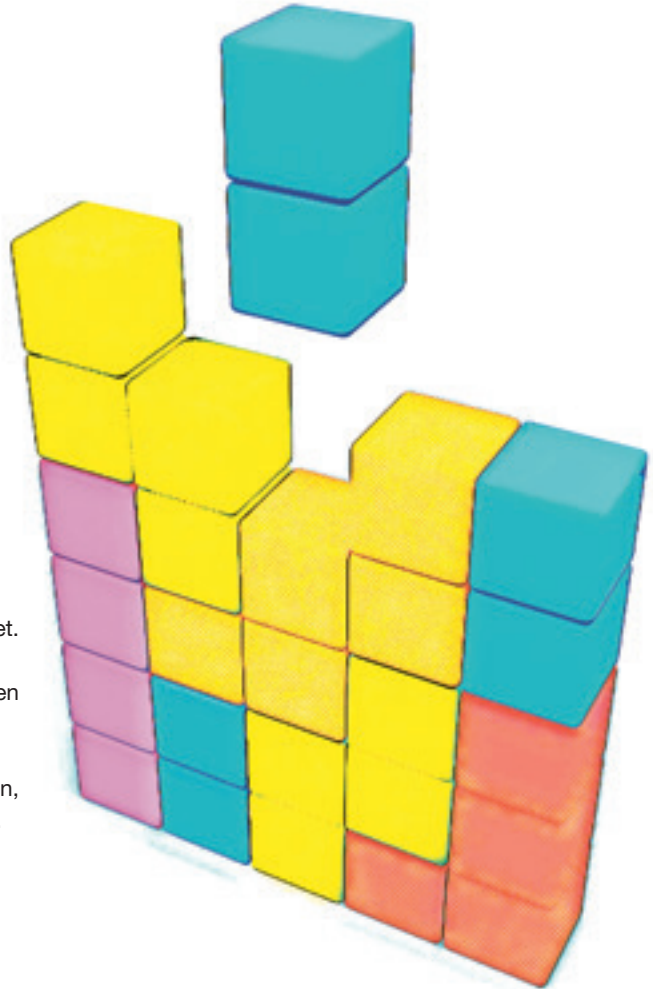
Austausch findet
auf allen Kanälen statt



Menschen & Märkte

Mit Tetris zu neuen Ufern

Den guten Vorsätzen zum Jahreswechsel geht es oft wie einer Feuerwerksrakete. Sie schießen hoch, erhellen das Firmament – um sich dann in Schall und Rauch aufzulösen. Das war's dann auch schon mit der angepeilten gesünderen Ernährung, dem groß angelegten Sportprogramm, dem Verzicht auf Alkohol oder Rauchen. Die Ursache für die menschliche Schwäche bei der Überwindung von Alltagssüchten und Trägheit haben Hirnforscher in der sogenannten Insula im Großhirn ausgemacht, die sich im ständigen Austausch mit benachbarten Bewegungszentren befindet. Die Forschenden fanden jetzt heraus, dass sich dieser Gehirnmechanismus spielerisch umleiten lässt. Immer wenn die Probanden nach einem Suchtstoff verlangten, konnten sie dem Verlangen mit einem dreiminütigen Video-Tetris-Spiel wirksam entgegensteuern. Weil sie sich sehr auf das Puzzle-artige Spiel konzentrieren mussten, entschwand zugleich auch der Bedarf nach anderen Verführungen. Vielleicht wird es so ja doch noch etwas mit den nächsten guten Vorsätzen. Allerdings: Auch Spielen kann süchtig machen...



Neue Hoffnung für das Lernen im Schlaf



Wie viele Lernende in Schule und Studium sich daran schon vergeblich versucht haben, ist in keiner Statistik erfasst: Dem Traum vom Lernen im Schlaf hat dies nicht geschadet. Nun haben Forschende des Universitätsklinikums Freiburg dieser Hoffnung neue Nahrung gegeben. Sie konnten in Studien nachweisen, dass die Erinnerungsleistung beim Vokabellernen signifikant stieg, wenn der Duft von Rosengranulat zum Einsatz kam, sowohl während des Lernens, des Schlafens als auch während des Vokabeltests. Ist das der Durchbruch für das Lernen im Schlaf? Nicht ganz. Die Studie zeigte auch, dass die Duft-Unterstützung während des Schlummerns zwar beim Lernen hilft. Doch das anschließende Vergessen lässt sich damit nicht verhindern.

Gesunder Optimismus

Ein Forschungsteam der Boston University School of Medicine hat in einer Studie gezeigt, dass Optimismus die Lebenserwartung um bis zu 5,4 Prozent steigern kann. Aber sind damit die Pessimisten schon ein hoffnungsloser Fall? Nicht ganz. Es gibt nämlich auch Studien, wonach Pessimisten im Krankheitsfall länger leben als Optimisten, weil sie früher zum Arzt gehen und sich genauer an Vorsorgetermine halten. Überhaupt lässt sich bei Optimisten ein Hang feststellen, sich gelegentlich selbst zu überschätzen, waghalsiger zu sein, eher zur Glücksspielsucht zu neigen und sich durch zu hohe Ziele selbst unter Druck zu setzen. Der Rat der Wissenschaft: „Optimismus nicht mit toxischer Positivität zu verwechseln und zu lernen, dass auch negative Gefühle, Probleme und Krisen zum Leben dazugehören.“



Ruhig bleiben

Einfach mal nichts tun, kann einen im Leben auch weiterbringen. Tintenfische machen es vor. Vollkommene Ruhe ist bei ihnen angesagt, wenn Fressfeinde wie Hai oder Zackenbarsch nahen. Denn diese verfügen über empfindliche Sensoren, die selbst auf die schwachen elektrischen Felder anspringen, die (Tinten-)Fische durch Stoffwechselvorgänge und feinste Bewegungen im umgebenden Wasser erzeugen. Biologen der Duke University in Durham machten dazu jetzt eine überraschende Entdeckung.erspähnen die Sepien gefährliche Gegner, pressen sie sich flach an den Boden, reduzieren ihre Atemfrequenz auf ein Minimum und bedecken ihre Körperöffnungen mit den Armen. Das elektrische Feld sinkt dann von normalerweise 10 bis 30 μV auf bis zu 6 μV . Und sollte auch das nicht helfen, bleibt ja immer noch aktive Flucht – und die Tinte, um dem Gegner die Sicht zu vernebeln.

Wenn nicht jetzt, wann dann?

Wo ein Wille ist, ist auch ein Weg. Aber stimmt das wirklich? „Ein Ziel ist noch lange kein Plan“, stellt Peter Gollwitzer, Sozialpsychologe an der Universität Konstanz und der New York University fest. Entscheidend sei, dass man nicht nur das erwünschte Ergebnis festlegt, sondern auch einen Plan macht, wie sich dieses Ergebnis erreichen lässt. Sich also überlegt, wie sich das Ziel konkret umsetzen lässt. Gollwitzers Ehefrau, die Psychologin Gabriele Oettingen, leitet daraus das Konzept des „konstruktiven Optimismus“ ab. Die von ihr entwickelte Imaginationstechnik WOOP sieht dafür vier Schritte vor: „wish“ (Wunsch), „outcome“ (Ergebnis), „obstacle“ (Hindernis) und „plan“ (Plan). Die WOOP-Technik fordert Betroffene dazu auf, sich nicht nur Gedanken über ihre Wunschvorstellung zu machen, sondern auch über mögliche Hindernisse und Handlungsoptionen. Auf diese Weise, so die Psychologin, verbindet sich selbst ein abstraktes Ziel mit konkret greifbaren Maßnahmen im Hier und Jetzt. Für Optimisten heißt dies: Wenn nicht jetzt, wann dann?



Panorama

Wenn die Regeln neu geschrieben werden



Gamechanger – das sind Erfindungen, Ideen und Ereignisse, die einen Lebensbereich, eine Branche oder direkt die ganze Welt radikal verändern. Dahinter stehen zumeist Menschen, die Traditionen und Gewohnheiten in Frage stellen.

Anfangs hatte man nur Häme für Richard Douglas Fosbury übrig. Statt die Latte wie alle anderen bäuchlings zu überqueren, versuchte es der Hochspringer aus Portland in den USA mit dem Rücken zuerst. „Besser wäre, wenn du zum Zirkus gehen würdest“, spottete sein Trainer. Doch Fosbury blieb stur – und holte bei den Olympischen Spielen 1968 in Mexiko City Gold. Die gesamte Disziplin sollte sich für immer verändern: Mehr und mehr Hochspringer eigneten sich den „Fosbury-Flop“ an – die eigenwillige Technik des US-Ausnahmesportlers, der im vergangenen März gestorben ist, wurde schnell zum allgemein anerkannten Standard.

Ob im Sport, in der Wirtschaft oder in Politik und Gesellschaft: Immer wieder gibt es Erfindungen, Ideen und Ereignisse, die sicher geglaubte Gewissheiten aufbrechen, Traditionen in Frage stellen und die Spielregeln neu definieren. Wie im Fall Fosburys verändern solche Gamechanger zumindest einen bestimmten Bereich radikal. Manche leiten auch veritable Zeitenwenden ein, indem sie der ganzen Menschheit einen neuen Impuls geben. Die Dampfmaschine, die Glühbirne oder das World Wide Web fallen in diese Kategorie.

Gemeinsam ist den Gamechangern: Hinter ihnen stehen Menschen, die sich vom kollektiven Ruf des „Das haben wir schon immer so gemacht“ oder des „Das gehört sich aber so“ nicht beeindrucken lassen. Die bereit sind, mit Konventionen zu brechen. Das braucht Mut – denn wenn es nicht gut läuft, kann der Regelbruch den eigenen Niedergang einläuten. In extremen Fällen geht es sogar um Leben und Tod. So wie bei Galileo Galilei, der für seine Überzeugung, dass sich die Erde um die Sonne dreht, im 17. Jahrhundert um ein Haar auf dem Scheiterhaufen gelandet wäre.

Mit Stahlkisten zur Logistik-Revolution

In der Wirtschaftswelt sind zumindest finanziell existenzielle Risiken keine Seltenheit. Für seine Vision alles auf eine Karte gesetzt hat etwa der amerikanische Spediteur Malcolm McLean vor knapp 70 Jahren: Er verkaufte sein florierendes Lkw-Imperium, erwarb stattdessen eine Reederei und investierte in Schiffe und Kräne. Das Ziel: Er wollte beweisen, dass sich mit stapelbaren Stahlkisten das Be- und Entladen drastisch

beschleunigen lässt. Belächelt von Konkurrenten schickte McLean 1956 das erste Schiff mit 58 solcher Behälter auf Reisen – und sollte so den Startschuss für den multimodalen Container-Verkehr legen. Thomas Simon, der Schwiegersohn des Firmengründers Thomas Dachser, spann Ende der 1960er-Jahre die Container-Idee mit der Erfindung der Wechselbrücke bahnbrechend weiter. Ohne all dies ist die heutige Logistik schwer vorstellbar.

Die Beispiele zeigen auch: Gamechanger sind oft nicht das Resultat plötzlicher Geistesblitze. So gab es schon im alten Griechenland Zweifel am geozentrischen Weltbild, das Galilei, Kepler und andere mit ihren Berechnungen dann endgültig zum Einsturz brachten. Die Container-Idee waberte schon durch die Branche, bevor McLean loslegte – doch er war der erste, der sie in der Praxis umsetzte. Dafür, dass es für weltverändernde Dinge oft gar nicht so viel braucht, ist auch das iPhone ein Paradebeispiel. Denn Apple griff auf altbekannte Technologiebausteine zurück – zum Bestseller wurde das 2007 vorgestellte Gerät durch sein extrem funktionales Design und eine nutzerfreundliche Software. Dem mobilen Internet war damit endgültig der Weg bereitet.

Oft braucht es einen langen Anlauf

Gleichwohl ist auch Skepsis geboten, wenn Unternehmen Produktneuheiten schon vor dem Marktstart als Gamechanger bewerben. Dahinter steckt oft nicht viel mehr als der fromme Wunsch der Marketingabteilung. Denn ob eine Innovation für radikale Umbrüche sorgt oder nicht, lässt sich – wie beim iPhone – erst später sagen. Oft genug entpuppen sich vermeintlich revolutionäre Produkte als Ladenhüter, während andere überraschend die Welt erobern. Doch das braucht Zeit. So vergingen fast 20 Jahre, bis sich Personal Computer am Markt durchsetzen konnten – und auch das Mobiltelefon oder Googles Suchmaschine brauchten Jahre, um in den Alltag der Menschen vorzudringen.

Mit langem Anlauf setzt nun Künstliche Intelligenz zum Sprung in den Massenmarkt an. Für Forschende sind neuronale Netzwerke und maschinelles Lernen zwar ein alter Hut. Doch die rasante Verbreitung von ChatGPT und die beeindruckend schnellen Fortschritte von Bild- und Videogeneratoren zeugen von einer neuen Dynamik, die auf das Alltagsleben zielt. Gamechanger-Potenzial spricht den Technologien kaum noch jemand ab. Und dass die KI nun reihenweise Arbeitsplätze ersetzt, wie von einigen befürchtet, ist längst nicht ausgemacht. Denn die Tools sind zwar gut darin, immer neue Varianten aus ihren Trainingsdaten zu erzeugen. Doch die Messlatte in den meisten Jobs liegt höher: Oft braucht es Kreativität und Einfühlungsvermögen, vielfach das Verständnis für einen größeren Kontext – und immer wieder auch die zutiefst menschliche Fähigkeit, aus bekannten Mustern auszubrechen.

S. Ermisch



Ein langer Weg

Klimaschutz und das Erreichen der Klimaziele sind für alle Beteiligten große und anspruchsvolle Aufgaben. Dachser setzt sich klar dafür ein, den Weg hin zu einer nachhaltigeren und klimafreundlicheren Logistik konsequent zu gehen. Auch wenn dieser Weg lang und holprig ist. Dachser CEO Burkhard Eling über die Strategie und konkrete Maßnahmen zu einer Dekarbonisierung der Logistik.

ESG. Netto-Null. Nachhaltigkeitsberichterstattung. Begriffe, die wir vor einem Jahrzehnt kaum kannten, sind heute zum Dreh- und Angelpunkt von Unternehmensstrategien geworden. Und das ist gut so! Hinter diesen Begriffen verbergen sich alarmierende Tatsachen, deren Auswirkungen die Gesellschaften auf der ganzen Welt immer stärker zu spüren bekommen. Südeuropa hat einen Sommer hinter sich, der von schwerer Trockenheit und verheerenden Stürmen geprägt war. Forschende der Europäischen Union berichteten, dass der Sommer 2022 die schlimmste Dürre in Europa seit mindestens 500 Jahren war. Und das gleiche Bild zeigt sich in Asien und den USA. Klimaschutz ist weit mehr als ein Selbstzweck: Er ist Ausdruck der Tatsache, dass wir es ernst meinen, wenn wir von unserer Verantwortung gegenüber künftigen Generationen sprechen.

Diese Verantwortung hat in Deutschland inzwischen sogar Verfassungsrang. Sie ist keine leere Floskel mehr, sondern hat rechtliches und politisches Gewicht. So hat das Bundesverfassungsgericht im Jahr 2021 Teile des deutschen Klimaschutzgesetzes für verfassungswidrig erklärt, da der Weg zur Klimaneutralität bis 2050 nicht hinreichend bestimmt sei, insbesondere im Hinblick auf die Jahre 2031 bis 2050. Mit anderen Worten: Die Abwälzung der Lasten auf künftige Generationen ist mit dem Grundgesetz nicht vereinbar. Es ist unsere Generation – wir – die handeln muss. Jetzt.

Also lassen Sie uns etwas tun! Lassen Sie uns die hochtrabenden Worte über ehrgeizige Nachhaltigkeitsprojekte in die Tat umsetzen. Ich bin stolz, sagen zu können, dass wir bei Dachser nicht nur reden, sondern auch handeln. Wir haben uns verpflichtet, Nachhaltigkeit auf die Straße und in die Luft zu bringen – und das nicht nur im übertragenen Sinne. →



Dachser CEO Burkhard Eling baut auf realistische Dekarbonisierung

Dachser versteht Nachhaltigkeit und Klimaschutz als elementare Aufgaben im Rahmen seiner integrativen Verantwortung als Unternehmen für Gesellschaft und Umwelt. Deshalb unterstützt Dachser die Klimaziele der Weltgemeinschaft durch eine umfassende Klimaschutzstrategie.

Das ist die eine Seite der Geschichte. Die andere Seite – und um die kommt man nicht herum – ist, dass laut MIT Climate der Gütertransport per Lkw, Flugzeug, Schiff und Zug für etwa acht Prozent aller CO₂-Emissionen weltweit verantwortlich ist – oder sogar elf Prozent, wenn man Warehouses und Häfen mit einbezieht. Und diese Zahlen steigen weiter an.

Die Logistik verursacht Emissionen, weil unsere Gesellschaft von den Möglichkeiten, dem Komfort und den Annehmlichkeiten der modernen Logistik lebt. Ja, eine Verringerung der globalen Logistikdienste könnte und würde die Kohlenstoffemissionen reduzieren. Aber ist das eine praktikable Option? Nein: Die Logistik ist das Rückgrat unserer globalen, vernetzten Wirtschaft. Dies wurde noch deutlicher, als Covid unsere globalen Lieferketten durcheinanderbrachte und die Welt plötzlich mit Engpässen konfrontiert war. Hinzu kommt, dass mit dem Entstehen neuer Märkte die Zahl der Straßen-, Schienen-, Luft- und Seetransporte weiter zunehmen wird. Eine Einschränkung der Logistikdienste würde bedeuten, dass der Wirtschaft der Lebensnerv abgeschnitten wird. Die von den Vereinten Nationen im Jahr 2015 festgelegten Ziele für nachhaltige Entwicklung können nur mit Hilfe der Logistik erreicht werden. Es liegt auf der Hand: Logistik, Klimaschutz und nachhaltige Entwicklung sind eng miteinander verbunden.

Emissionshandel reicht nicht

Die Herausforderung, vor der wir stehen, ist ein „größeres Unterfangen für die Menschheit als ein Flug zum Mars“, wie Bernhard Simon, der Vorsitzende des Dachser Aufsichtsrats, es kürzlich formulierte. Wie können wir die Logistik dekarbonisieren, wenn Schätzungen zufolge der Lkw-Transport auf der Straße bis 2050 um 50 Prozent zunehmen wird? Ist eine Dekarbonisierung überhaupt möglich?

Ein solches Unterfangen würde die gesamte Verkehrsinfrastruktur, neue politische Maßnahmen und Gesetze, Technologien, den Bau von Immobilien, das Zusammenspiel verschiedener Branchen und unterschiedliche rechtliche Rahmenbedingungen betreffen. Es besteht kein Zweifel daran, dass das Ziel einer dekarbonisierten Logistik nur erreicht werden kann, wenn alle Beteiligten an einem Strang ziehen.

Eine CO₂-neutrale Logistik durch CO₂-Ausgleich ist sicherlich keine nachhaltige Lösung. Unserer Meinung nach liegt der Schlüssel darin, den langen und holprigen Weg zu gehen und tatsächlich aktiv Emissionen zu vermeiden und zu reduzieren. Wir werden zuerst unsere eigenen Emissionen in Angriff nehmen und diese so schnell wie möglich reduzieren, wobei wir auch mit unseren Kunden, Dienstleistungspartnern, Spediteuren und dem gesamten Ökosystem der Logistikbranche zusammenarbeiten werden. Aber wie genau soll das geschehen?

Es gibt sicherlich kein Patentrezept, vor allem nicht in Branchen wie dem Transport- und Logistiksektor. Kenne ich die Antwort? Nein. Denn es gibt nicht nur eine Antwort, sondern mehrere.

Den ersten Schritt tun

Wir müssen den ersten Schritt tun. Um unseren CO₂-Fußabdruck zu verringern, müssen wir die Prozesseffizienz erhöhen. Wir müssen die Energieeffizienz verbessern. Wir müssen Forschung und Innovation stärken. Und wir müssen unser soziales Engagement über unseren Geschäftsbereich hinaus fortsetzen und als „Corporate Citizen+“, wie wir es nennen, Verantwortung übernehmen. Hier sehen Sie, wie wir bei Dachser aktiv werden:

Prozesseffizienz: Vorhandene Logistikkapazitäten optimal ausnutzen

Wir steigern kontinuierlich die Effizienz unserer Logistikprozesse. Dabei setzen wir alle verfügbaren Technologien ein, von künstlicher Intelligenz bis hin zu Anwendungen des Internets der Dinge. Wir arbeiten unermüdlich daran, die Lkw-

Es liegt auf der Hand: Logistik, Klimaschutz und nachhaltige Entwicklung sind eng miteinander verbunden.



Burkhard Eling, Dachser CEO



Auslastung zu maximieren, sei es durch den Einsatz von Mega-trailern und längeren Lkw, die bewusste Vermeidung von Leerkilometern oder den bewussten Einsatz von multimodalen Transporten im kombinierten Verkehr. Die Ausschöpfung der bestehenden Logistik birgt ein großes Potenzial zur Vermeidung von Treibhausgasemissionen.

Energie-Effizienz: Von der Luftfracht bis zur Solarenergie

Die Steigerung der Energieeffizienz ist eine doppelte Aufgabe: 95 Prozent des CO₂-Fußabdrucks von Dachser werden von Spediteuren und Transportunternehmen verursacht, auf die wir keinen direkten Einfluss haben. Aber das ist kein Grund, sich zurückzulehnen und nichts zu tun. Stattdessen nehmen wir bewusst Einfluss auf den Markt, zum Beispiel mit nachhaltigen Angeboten im Geschäftsfeld Air & Sea Logistics und mit attraktiven Leasingangeboten für Elektro-Lkw in der Road Logistics.

Was unsere eigenen CO₂-Emissionen betrifft, so ergreifen wir an mehreren Fronten Maßnahmen. So werden alle Dachser Logistikstandorte weltweit komplett mit Ökostrom betrieben. Wir installieren Solarpaneele auf unseren Logistikanlagen und sind auf dem besten Weg, unsere eigene Energieerzeugungskapazität bis 2025 zu vervierfachen. Wir verwenden LED-Beleuchtung, batteriebetriebene Flurförderfahrzeuge und Wärmerückgewinnung. Wir arbeiten mit Fluggesellschaften zusammen, um den Kunden die Möglichkeit zu bieten, den CO₂-Fußabdruck ihrer Luftfracht durch nachhaltige Flugtreibstoffe (SAF) um etwa 30 Prozent zu reduzieren. Wir sind dabei, ein ähnliches Modell auch für die Seefracht einzuführen. Darüber hinaus haben wir unsere Mitarbeitenden in aller Welt aufgefordert, Ideen zur Verbesserung des Klimaschutzes am Arbeitsplatz einzureichen. Wir haben sage und schreibe 2.100 Ideen von Mitarbeitenden aus 39 Ländern erhalten, von denen wir mehr als die Hälfte bereits umgesetzt haben.

Wir bauen Energieeffizienz nicht nur in unsere bestehenden Geschäftsmodelle ein, sondern nutzen sie auch als Grundlage für neue Vorhaben. Unser preisgekröntes City-Logistik-Konzept „DACHSER Emission-Free Delivery“ ist ein gutes Beispiel dafür: Es nutzt elektrische Lieferwagen und Lastwagen sowie schwere, elektrisch unterstützte Lastenfahrräder, um die „letzte Meile“ in bestimmten Innenstadtbereichen zurückzulegen. Indem wir ausschließlich Ökostrom beziehen und aufladen, können wir unsere betrieblichen Treibhausgasemissionen auf Null reduzieren. Außerdem tragen wir zur Verringerung der Lkw-Staus bei. Wir haben dieses Modell bisher in dreizehn europäischen Städten eingeführt und planen, bis 2025 elf weitere Städte hinzuzufügen.

Vorwärts mit Forschung und Innovation

Die Verringerung der Kohlendioxidemissionen im Straßenverkehr ist nach wie vor eine große Herausforderung: Elektrofahrzeuge werden im Privatverkehr immer häufiger eingesetzt, aber Nutzfahrzeuge wie Elektro-Lkw sind noch selten. Und wir brauchen dringend emissionsfreie Technologien – ob mit Batterien oder Wasserstoff betrieben – für den Fernverkehr. Dazu gehört auch der Aufbau von Ladeinfrastruktur. Bei Dachser setzen wir auf Forschung & Innovation: An unseren drei E-Mobilitätsstandorten in Freiburg, Hamburg und Karlsruhe erproben wir den Einsatz emissionsfreier Technologien im Nah- und Fernverkehr sowie Ladeinfrastrukturen und intelligentes Energie- und Lastmanagement. Außerdem erproben wir einen schweren batterieelektrischen Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 37 Tonnen, einer 350-kWh-Batterie, die in etwa 75 Minuten aufgeladen werden kann, und einer Reichweite von rund 200 Kilometern. Und in der Tschechischen Republik betreiben wir unseren ersten vollelektrischen Wechselbrückenzug auf einer regulären Fernverkehrsstrecke. Kurz gesagt: Wir kommen voran, aber es ist noch ein langer Weg, den wir gemeinsam mit unseren Technologiepartnern gehen müssen.

Mit Demut in eine spannende Aufgabe

Die Umstellung der Logistik auf fossilsfreie Kraftstoffe wird einen langen Atem erfordern. Aus heutiger Sicht wird es 15 bis 20 Jahre dauern, bis unsere heutigen Diesel-Lkw durch emissionsfreie Fahrzeuge ersetzt sind. Wir stellen uns einer enormen Aufgabe, die das Handeln vieler Akteure erfordert: Logistikdienstleister, Transportpartner und Spediteure, aber auch Kunden und Gesetzgeber. Auf dem Weg zur Netto-Null-Logistik müssen wir uns wie ein Laser auf die Effizienz, die technische und finanzielle Machbarkeit und die tatsächlichen Auswirkungen auf die Nachhaltigkeit konzentrieren.

Logistik und Nachhaltigkeit bedingen sich gegenseitig, und als Logistikdienstleister haben wir einen großen Einfluss. Im Gegensatz zu weniger kohlenstoffintensiven Branchen hat jede unserer Bemühungen eine direkte Auswirkung. Für mich ist dies eine Aufgabe, die Demut erfordert, dabei aber auch aufregend ist. Wir dürfen uns von ihrem Ausmaß nicht entmutigen lassen. Im Gegenteil, jeder erfolgreiche Beitrag, und sei er noch so klein, muss uns anspornen, unsere Bemühungen um das Hundertfache zu verstärken – um den Funken zu zünden, der es schafft, ein ganzes Ökosystem zu verändern.

Burkhard Eling, Dachser CEO

Aus dem Zukunftslabor

Digitales Doppel

Der „digitale Zwilling“ gehört zu den Schlüsselinnovationen für die Supply Chains von morgen. Auf welchen Kerntechnologien basiert ein Digital Twin? Und was bedeutet dieser für den Logistikalltag in Transport und Umschlag? Die Antworten sind vielversprechend.

Digitale Zwillinge sind das virtuelle Abbild einer physischen Wirklichkeit. Die Daten für einen „Digital Twin“ werden dabei automatisch und im Idealfall in Echtzeit erhoben und visualisiert. Realität und virtuelles Abbild stehen dabei permanent in Verbindung, im besten Falle in Interaktion.

Dargestellt werden können auf diese Weise einzelne Objekte wie Maschinen, Fahrzeuge oder Gebäude, aber ebenso komplette Prozesse beispielsweise in Produktionslinien, Lagern oder auch interkontinentalen Transportnetzwerken. In der Logistik erfassen und zeigen digitale Zwillinge vor allem die aktuelle räumliche Position sowie den Zustand von Objekten in einem definierten Betrachtungsraum.

Möglich geworden ist die Schaffung digitaler Abbilder der Wirklichkeit aufgrund der Verfügbarkeit von immer leistungsfähigerer und kostengünstigerer elektronischer Sensorik. Kleine und energiesparsam arbeitende, elektronische Mikrosensoren erfassen Temperatur, Beschleunigung, Lichteinfall und weitere Zustände automatisch in Echtzeit. Durch verschiedene auf Funksignalen basierten Ortungsmethoden kann auch die Position von Objekten ermittelt werden, sei es durch private lokale Sender in Gebäuden und Betriebshöfen, oder im öffentlichen Raum durch Mobilfunknetzmasten und Satellitensignale. Die Zahl der verfügbaren funkbasierten Technologien hat in den vergangenen Jahren stetig zugenommen. Bekannteste und viel genutzte Vertreter dieser Entwicklung sind Technologien wie RFID, Bluetooth Low Energy (BLE), WLAN, 4G/5G oder GPS.

Als weitere wichtige Basistechnologie für digitale Zwillinge haben sich in den vergangenen Jahren optische Systeme etabliert, die Bild- und Videoaufnahmen mit auf maschinellem Lernen basierender Software verbinden. Auf Basis der Bilddaten können einzelne Objekte identifiziert und mittels weiterer Logiken die Position im Raum, die Größe und auch die Beschaffenheit von Objekten berechnet werden. Wo es für Kameras in der Umgebungserfassung schwierig bis unmöglich wird, kommen zum Beispiel zweidimensionale Codes wie der QR-Code oder der Datamatrix-Code (DMC) zum Einsatz. Die zur Analyse der Bild- und Videodaten erzeugten großen Datenmengen und die notwendige Verarbeitungsgeschwindigkeit übernehmen in der Regel leistungsfähige Grafikkarten-Chips. Immer häufiger erfolgt die Verarbeitung der Daten direkt an der optischen Scaneinheit oder auf einem Server vor Ort (Edge Computing). So müssen nur wenige Daten in die Cloud oder an den Server übertragen werden.

Störungen und Fehler werden sichtbar

Der erste Nutzen eines digitalen Zwillings liegt in der zur Verfügung stehenden Echtzeit-Visualisierung der Zustände von Objekten und Prozessen. Mittels dieser Transparenz können zum Beispiel Störungen sofort sichtbar und damit schneller behebbar gemacht werden. Die Faktoren Zeit und Qualität in Supply Chains werden so positiv beeinflusst. Der Wartungspunkt einer defekten Maschine oder Störungspunkte eines Prozesses können so in Sekundenschnelle identifiziert und zeitnah behoben werden. Manuelle Prozesse zur Datenerfassung und Datenanalyse entfallen bei einem digitalen Zwilling.

Einen Schritt weiter geht die Nutzung des digitalen Zwillings, wenn mittels Prescriptive Analytics automatisch Vorschläge für die Vermeidung von ungewünschten Zuständen angezeigt oder sogar automatisiert Entscheidungen getroffen werden, um solche Ereignisse zu vermeiden. Durch Prescriptive Analytics werden also die Echtzeit-Daten des digitalen Zwillings für eine Simulation und Bewertung zukünftiger Zustände und Ereignisse genutzt. Kombiniert mit „historischen“ Daten und intelligenten Algorithmen kann dies in der Transportlogistik zum Beispiel für die Unterstützung der Fahrzeugdisposition genutzt werden.

Ein digitaler Zwilling bietet auch die Möglichkeit, Objekte „remote“ durch Menschen zu bedienen. Also zum Beispiel Fahrzeuge durch Operator auf große Entfernungen in komplexen Umgebungen fernzusteuern. Mittels einer virtuell erzeugten 3D-Umwelt auf Basis der Daten des digitalen Zwillings kann der Mensch die entfernte Umgebung optimal wahrnehmen und zum Beispiel einen Lkw auf einem Betriebsgelände steuern. In der Logistik kann dies zum Beispiel als Fallback-Lösung beim Einsatz



Logistische Prozesse
1:1 in den digitalen
Raum übertragen

autonomer Fahrzeuge genutzt werden. Neben Remote-Zugriffen erlaubt die gleiche Technik auch das Training sowohl von Menschen als auch von KI-Algorithmen. Insbesondere Extremsituationen können so mit geringem Aufwand und ohne Risiko für den Menschen „erlernt“ werden.

Digital Twins bei Dachser

Dachser hat in den vergangenen Jahren zwei übergreifende digitale Zwillinge entwickelt und umgesetzt. Um die Abläufe im europäischen Lkw-Transport-Netzwerk sichtbar zu machen, wurde eine spezielle Telematik-Plattform entwickelt, die insbesondere Position und Ankunftszeit von über 10.000 Wechselbrücken und Trailern in nahezu Echtzeit sichtbar und damit besser planbar macht. Als Basistechnologie kommen speziell

entwickelte Solar-Funkmodule mit 5G/LPWAN-Datenfunk und GPS-Ortung zum Einsatz. Ein weiterer digitaler Zwilling ist mit @ILO (Advanced Indoor Localization and Operations) für das Dachser Umschlaglager entstanden. Sendungen und Flurförderzeuge können in ersten Pilotanlagen in Echtzeit automatisch identifiziert, lokalisiert und vermessen werden. Relevante Daten werden den Mitarbeitenden im U-Lager durch Displays und Monitore zur Verfügung gestellt. Als Basistechnologie werden hier optische Scaneinheiten in Verbindung mit Datamatrix-Codes verwendet. Digitale Zwillinge bieten der Logistik eine wichtige neue Datengrundlage für die künftige Steuerung, Optimierung und Qualitätssicherung von logistischen Prozessen.

**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.

Werthaltig wachsen

Logistik ist und bleibt ein Wachstumsmarkt. Damit steigen auch die Anforderungen an die Logistikdienstleister und ihre Netzwerke. Wie ist Dachser Road Logistics dabei aufgestellt und welche Leitplanken für die Zukunft werden gesetzt? Nachgefragt beim COO Road Logistics, Alexander Tonn.

Herr Tonn, welche Rolle spielt die Stückgutlogistik im Zielbild 2030 von Dachser?

Alexander Tonn: Stückgutlogistik ist das Rückgrat und die Kernkompetenz von Dachser und wird auch auf unserem Weg ins Jahr 2030 eine tragende Rolle im Unternehmen spielen. Wir haben hier selbst den Anspruch, die Nummer Eins in Deutschland und Europa zu sein bzw. zu bleiben. Der Weg dorthin führt für uns dabei nicht über Mengen- und Volumenzunahme um jeden Preis, sondern über werthaltiges Wachstum.

An erster Stelle steht überall immer die Qualität. Sie ist das wichtigste Differenzierungsmerkmal von Dachser am Markt. Die Voraussetzung für diese Qualitätsführerschaft schaffen zuallererst unsere Mitarbeitenden. Essenziell ist neben modernen Logistikanlagen und einem breit aufgestellten Fuhrpark unsere homogene IT-Struktur, die einheitliche Prozesse ermöglicht.

Wie entwickelt sich dabei das Road Logistics Netzwerk?

Im Netzwerk schlägt der Puls von Dachser. Wir haben es über Jahrzehnte hinweg gezielt erweitert und dabei eine umfassende Netzwerkreife erreicht. Hier müssen wir zwischen European Logistics, der Sparte für Industrie- und Konsumgüter, und Food Logistics, der Lebensmittelsparte, unterscheiden. Bei European Logistics hat Dachser das Netz immer wieder durch historische Zukäufe, allen voran 1999 Gravelleau, dem damaligen Marktführer in Frankreich, und 2013 Azkar auf der Iberischen Halbinsel ausgebaut und gestärkt. In diesem Jahr haben wir mit der Vereinbarung zur Gründung eines Gemeinschaftsunternehmens für Stückgut- und Kontraktlogistik mit Fercam in Italien den nächsten essenziellen Schritt gemacht. Damit haben wir das Netzwerk jetzt weitestgehend komplettiert, auch wenn es noch einzelne Länder gibt, in denen wir aus verschiedenen Gründen nicht mit eigenen Landesgesellschaften, sondern weiterhin mit Partnern arbeiten.

Und wie sieht es in Food Logistics aus?

Die Lebensmittellogistik ist ein eigenständiger Markt. Hier spielen grenzüberschreitende Warenströme bei weitem nicht eine so große Rolle wie in der Stückgutlogistik. Das Geschäft ist

deutlich nationaler aufgestellt. In Deutschland, Belgien, Ungarn und Italien sind wir mit eigenen Dachser-Food-Logistics-Landesgesellschaften vertreten. Ansonsten arbeiten wir im European Food Network sehr gut mit Partnern vor Ort zusammen. Aber wir denken dabei auch immer weiter. Ein Meilenstein war Anfang des Jahres die Übernahme von Müller Fresh Food Logistics, dem Marktführer aus den Niederlanden. Das ist für uns ein wichtiger Schritt zur Stärkung des Benelux-Geschäfts.

Welche Potenziale gilt es in Zukunft noch zu heben?

In vielen Ländern in Europa gibt es noch Wachstumspotenzial in der Stückgutlogistik. Wir arbeiten dazu auch an der Integration von Ländern ins Netzwerk, die nicht auf dem europäischen Kontinent liegen und Gateways zu angrenzenden Märkten bilden. Zum Beispiel Marokko, Tunesien oder die Türkei. Diese Länder sind und werden schon sehr bald über das Dachser-Kernsystem Domino ins europäische Dachser-Netzwerk eingebunden. Auch in der Kontraktlogistik können wir noch erhebliche Wachstumspotenziale heben. Die enge Verzahnung von Transport und Warehousing trägt maßgeblich zur Verwirklichung unserer Mission bei, der integrierteste Logistikdienstleister weltweit zu sein. Ein weiterer Punkt ist die optimale Anbindung unseres leistungsfähigen Stückgutnetzwerks an die interkontinentalen Verkehre – das wird ein bedeutender USP gegenüber unseren Kunden sein.

Welcher Gedanke leitet Dachser bei der weltweiten Weiterentwicklung des Netzwerks?

Wir müssen Veränderungen in unserem volatilen, komplexen Umfeld schnell erkennen und darauf nicht nur reagieren, sondern aktiv Vorteile für unsere Kunden schaffen. Im globalen Kontext sind das passgenaue Logistiklösungen mit einer End-to-End-Steuerung der Prozesse und weitreichender Digitalisierung für eine bestmögliche Transparenz in der Supply Chain. Das Rückgrat dafür ist unser starkes und leistungsfähiges Landverkehrsnetz in Europa. Indem wir unsere beiden Geschäftsfelder Air & Sea Logistics und Road Logistics eng miteinander verzahnen, wollen wir ein Serviceangebot schaffen, das in dieser →



Erfahrener Logistiker:
Alexander Tonn ist seit
1999 bei Dachser

An erster Stelle steht überall immer die Qualität. Sie ist das wichtigste Differenzierungsmerkmal von Dachser am Markt.

Alexander Tonn, COO Road Logistics

Form einzigartig auf dem Markt ist: Global Groupage. Die Vorteile für Kunden sind erheblich: Dachser wird eine ganzheitliche Lösung für weltweite Stückguttransporte anbieten, geliefert von einem integrierten Netzwerk mit umfassenden Kontraktlogistik-Fähigkeiten.

Was bedeutet ein solcher ganzheitlicher Anspruch für die weiteren Entwicklungsziele von Dachser Road Logistics?

Wir haben im letzten Jahr das strategische Fokusprogramm AHEAD auf den Weg gebracht. Es zielt darauf ab, unsere Wettbewerbsvorteile weiter zu schärfen und basierend auf unseren Stärken unser Netzwerk kontinuierlich voranzubringen. Im Mittelpunkt stehen dabei die hohe Qualität der Dienstleistung und der eingesetzten Systeme, effiziente Prozesse sowie die Sicherung gut ausgebildeter Fachkräfte. Außerdem definieren wir, wie wir die Zusammenarbeit mit unseren Transportpartnern noch enger gestalten und verbessern können. Die Rahmenbedingungen dafür setzen die aktuellen Marktentwicklungen. Zum Beispiel steigende Energiepreise, immer höhere Anforderungen an die Infrastruktur von Niederlassungen und an den Fuhrpark und dann auch noch der zunehmende Fachkräftemangel. All diese Faktoren gehören zu einem grundlegenden Strukturwandel,

dem wir uns zu stellen haben. Das heißt zugleich auch, dass die Preise und Kosten in der Logistik unvermeidbar steigen werden und nicht allein durch Effizienzsteigerungen und Prozessoptimierungen aufgefangen werden können.

Handel und Hersteller richten sich mit Omnichannel-Konzepten stark an den individuellen Lieferanforderungen ihrer Kunden aus, B2C- und B2B-Geschäfte gehen ineinander über. Wie verändert sich der Markt?

Im Rahmen unserer Fokusstrategie AHEAD beschäftigen wir uns sehr intensiv mit Omnichannel-Marktzugängen und suchen nach Wegen, wie wir dabei die Anforderungen der Logistik mit denen der Kunden zusammenbringen. Ein Ergebnis ist das neue Produkt targo on-site fix, bei dem ein fixer Liefertermin schon bei der Auftragserteilung vereinbart werden kann. Das kommt bei Verbrauchern gut an, da sie sich die Ware zum Beispiel erst nach dem geplanten Urlaub liefern lassen können. Und für uns als Logistikdienstleister verkürzt das die Liegezeit in der Eingangsniederlassung. So arbeiten wir kontinuierlich daran, noch einfachere und schnellere Lösungen zu entwickeln und in unser Service-Portfolio zu überführen.

Die Digitalisierung bietet immer neue Möglichkeiten der Prozessoptimierung. Welche Rolle spielt dies für den Landverkehr bei Dachser?

Die Digitalisierung ist elementar, damit wir auch zukünftig unsere Mission erfüllen können. Dazu gehört einerseits die Modernisierung unserer eigenen Kernsysteme für Transport und Warehousing, andererseits aber auch die Einführung von technologischen Innovationen. Das jüngste Highlight ist unser @ILO-Projekt, das gerade mit dem Deutschen Logistik-Preis ausgezeichnet wurde. Erstmals werden hier Packstücke beim Eintritt, Aufenthalt und Verlassen vollautomatisch identifiziert, lokalisiert, vermessen und im Transportmanagementsystem erfasst. Manuelle Scanvorgänge von Barcodes und das zusätzliche Beschriften der Packstücke entfallen. Im kommenden Jahr starten wir mit der Einführung der Technologie in unseren europäischen Niederlassungen. Das ist ein Meilenstein in der Entwicklung unseres Netzwerks und wird Vorbildcharakter für die Branche haben.

„Logistics is People Business“ heißt es bei Dachser. Wie passt das mit einer immer stärkeren Digitalisierung und Automatisierung zusammen?

Digitalisierung und Automatisierung stehen nicht im Gegensatz zu unserem Fokus auf den Menschen in der Logistik. Ganz im Gegenteil. Um werthaltiges Wachstum zu erzeugen, brauchen wir gleichermaßen Fachkräfte und eine Digitalisierung, die den Menschen möglichst umfassend in seiner Arbeit unterstützt.

Exkurs: Omnichannel

Der Begriff Omnichannel beschreibt ein Geschäftsmodell, bei dem parallel mehrere Vertriebskanäle genutzt werden, egal ob online oder offline, mit dem Ziel, eine einheitliche Customer Journey zu bieten. Das wirkt sich auch auf die Warenströme und damit einhergehend die Supply Chains aus. Gefordert sind mehr Flexibilität, Reaktionsfähigkeit und Transparenz. Mit seinem Omnichannel-Ansatz stellt sich Dachser agil auf die sich verändernden Anforderungen ein: von der Warenbeschaffung über die Lagerung bis hin zur individuellen Distribution. Neu ist ab 2024 das Produkt targo on-site fix für den europäischen Markt. Dabei kann der Kunde beim Kauf bereits den Liefertermin exakt festlegen – häufig ist das schon innerhalb von 24 Stunden möglich. Durch die frühzeitige Information, wann und wo die Lieferung erfolgen wird, lassen sich Warenausgänge besser planen, Liegezeiten verkürzen und Retouren wegen verpasster Zustellungsversuche vermeiden.



Alexander Tonn ist nah an den Kunden und Märkten

Der Personal- und Fachkräftemangel ist schon jetzt auf allen Ebenen zu spüren und wird sich in Zukunft weiter verschärfen. Derzeit fehlen in Europa über 400.000 Berufskraftfahrerinnen und -fahrer. Bei den operativen und administrativen Mitarbeitenden ist der Mangel noch nicht so eklatant, aber auch hier wird es immer anspruchsvoller, Menschen mit geeigneter Qualifikation zu finden und ans Unternehmen zu binden. Dachser steuert da zwar mit einer Ausbildungsquote von über zehn Prozent seit Jahren dagegen, umkehren lässt sich diese Entwicklung damit jedoch nicht. Umso wichtiger ist es, den Mitarbeitenden die besten Bedingungen für das Erbringen qualitativ hochwertiger Leistungen zu bieten. Die Digitalisierung und die Automatisierung schaffen dazu die entsprechenden Voraussetzungen.

Auf Zukunft programmiert ist auch DACHSER Emission-Free Delivery, die emissionsfreie Belieferung der Innenstädte. Kann sie schon bald Standard sein?

Bis 2025 werden wir ausgehend von 2023 die Zahl der DACHSER Emission-Free Delivery Standorte noch einmal verdoppeln. Dann wird das nachhaltige City-Logistik-Konzept in 24 europäischen Großstädten umgesetzt sein. Wir konzentrieren uns dabei auf die großen europäischen Metropolen. Ob und wann dies Standard werden kann, bleibt abzuwarten. Schließlich ist der Aufwand beträchtlich und die Voraussetzungen müssen stimmen. Es kommt beispielsweise auf die jeweilige Verkehrssituation vor Ort an, auf die Möglichkeit, Mikrohub einzurichten oder auf die passende Ladeinfrastruktur. All dies erfordert große Investitionen, die sich am Ende auch wieder in der Preisgestaltung niederschlagen werden.

Wenn es um emissionsfreie Lieferketten geht, sind entsprechende Antriebe gefordert. Wie fährt der Lkw der Zukunft: elektrisch, mit Wasserstoff oder vielleicht ganz anders?

Vieles deutet darauf hin, dass batterieelektrische Lkw auf der Kurz- und Mittelstrecke die erste Option werden können. Und die Reichweiten werden zunehmen. Auf der Langstrecke kommen zunehmend Lkw mit Wasserstoff/Brennstoffzellen-Antrieb auf den Markt, wozu es allerdings noch des flächendeckenden Aufbaus eines entsprechenden Wasserstofftankstellen-Netzes bedarf. Wir schauen derzeit sehr genau hin, in welche Richtung sich die Antriebstechnologien im Güterverkehr entwickeln. Dabei warten wir nicht nur ab, was die Zukunft bringt, sondern sind gemeinsam mit Partnern aus Wissenschaft und Technik in der Forschung und Entwicklung aktiv. Wie zum Beispiel mit unseren neu eingerichteten E-Mobility-Standorten in Hamburg, Freiburg und Malsch bei Karlsruhe, wo wir schwerpunktmäßig klimafreundliche Technologien und Abläufe sowie das intelligente Strom- und Lastmanagement auf Praxistauglichkeit testen.

Werfen wir einen Blick in die Zukunft: Wie nehmen Kunden im Jahr 2030 idealerweise Dachser Road Logistics wahr?

Unser klares Ziel ist, dass die Kunden Dachser weiterhin als Qualitätsführer im europäischen Markt schätzen. Und zwar weil Dachser der integrierteste Logistikdienstleister ist mit dem umfassendsten Stückgut-Netzwerk, höchster System- und Kontraktlogistikkompetenz. Und mit qualifizierten Mitarbeitenden, die die Lieferketten am Laufen halten und mit dazu beitragen, dass Dachser wesentliche Schritte in Richtung Klimaschutz gehen und damit Maßstäbe in der Logistikindustrie setzen konnte. Daran arbeiten wir jeden Tag – mit großem Einsatz und aller Leidenschaft.

Unterwegs zu mehr Nachhaltigkeit





Gemeinsam nachhaltig: Wie Ricola und Dachser Schritt für Schritt die CO₂-Emissionen entlang der weltweiten Lieferkette des Schweizer Kräuterbonbon-Herstellers reduzieren. Protokoll eines werteorientierten Umdenkens und Umlenkens.

Duftende Wiesen, summende Bienen, ein klarer Bergbach und schneebedeckte Gipfel – der Mensch im Einklang mit der Natur. Diese idyllische Bergwelt ist der Ausgangspunkt für eine Geschichte mit besonderer Strahlkraft. In deren Mittelpunkt steht der Schweizer Kräuterbonbon-Hersteller Ricola mit Hauptsitz in Laufen bei Basel. Das 1930 gegründete Familienunternehmen gilt als Pionier im Kräuteranbau, legt größten Wert auf ausgewählte Standorte und kontrolliert umweltschonenden Anbau. In dieser heilen Bergwelt hat Ricola mit über 100 Bauern feste Abnahmeverträge geschlossen. Sie liefern die Zutaten für rund 50 verschiedene Produkte, darunter auch Teespezialitäten, die in 45 Länder exportiert werden. Das Traditionsunternehmen beschäftigt rund 500 Mitarbeitende und betreibt mittlerweile auch Tochterfirmen in Europa, Asien und den USA. So hat sich das Schweizer Traditionsunternehmen mit seinen Kräuterbonbons als Weltmarke etablieren können.

Nachhaltigkeit mit Priorität

„Wo natürliche Rohstoffe drinstecken, muss Nachhaltigkeit auch überzeugend umgesetzt sein – und zwar über die gesamte Produktions- und Lieferkette“, sagt Jochen Layer, Vice President Corporate Fulfillment bei Ricola. „Nachhaltiges Denken und Handeln gehören zum Selbstverständnis unseres Familienunternehmens. Daher genießen die Senkung des Energieverbrauchs und der CO₂-Emissionen bei Ricola hohe Priorität. Dazu setzen wir verschiedene Maßnahmen um“, betont Jochen Layer. Dies sei ein Ansatz, den Dachser von Anfang an mit Ricola geteilt habe. →



Beim CO₂-Fußabdruck zählt der gesamte Prozess

Dachser und Ricola schreiben eine lange gemeinsame Erfolgsgeschichte. Dies spiegelte sich bereits 2019 im DACHSER magazin wider. Die Titelgeschichte in der Ausgabe 4 „Logistik mit Swissness“ beschrieb da schon einen beispielhaften, nachhaltig orientierten Weg der Kräuterbonbons in die Welt.



Weil der Anteil der Logistik an den Gesamtemissionen beträchtlich sei, so Layer, liege hier auch ein besonderer Fokus bei der Umsetzung der umfassenden Klimaschutzstrategie von Ricola. Um in diesem Feld möglichst schnell zu konkreten und messbaren Ergebnissen zu kommen, hat das Unternehmen 2021 ein Nachhaltigkeits-Team aufgestellt. „Wir verfolgen dabei einen breiten Ansatz, der nicht nur den CO₂-Fußabdruck des Unternehmens, sondern auch ethische Fragestellungen entlang der Lieferkette in den Blick nimmt“, erklärt Layer.

„Wir hatten anfangs gedacht, dass es schwierig werden würde, die Logistikdienstleister bei diesem doch sehr komplexen Thema mit ins Boot zu holen. Doch bei Dachser haben wir mit unseren Klimaschutzüberlegungen gleich offene Türen eingetornt. Vieles war dort schon längst vor- und weitergedacht. Es gab Studien und vielfältige Forschungs- und Projekterfahrungen aus anderen Kontexten, so dass wir gleich mit großer inhaltlicher Tiefe an die Bewertung und Umgestaltung unserer Logistikketten gehen konnten.“

Vertrauensvolles Miteinander

„Voraussetzung für das gemeinsame Erreichen von Klimazielen sind eine tiefe Integration des Logistikdienstleisters in die Prozessabläufe von Ricola und ein vertrauensvolles Miteinander. So wie dies zwischen Ricola und Dachser seit Beginn der Zusammenarbeit im Jahr 2008 gewachsen ist“, betont Samuel Haller, Country Manager Air &

Sea Logistics Dachser Switzerland. Gemeinsam mit Nachhaltigkeitsexpertinnen und -experten aus der Unternehmenszentrale in Kempten habe man schon vor einigen Jahren begonnen, sukzessive verschiedene Maßnahmen zur Emissionsreduzierung entlang den Lieferketten in den Blick zu nehmen.

„Wir haben untersucht, wo sich überhaupt sinnvolle Stellschrauben zur Emissionsminderung befinden und wie diese zu betätigen sind“, beschreibt Jan Bender, Department Head Foreign Trade Compliance Air & Sea Logistics bei Dachser den Ansatz, der dann 2022 in ein konkretes Klimaschutz-Pilotprojekt mit Ricola mündete. „Hier ging es den Beteiligten um einen selbstkritischen und ergebnisoffenen Entscheidungsfindungsprozess. Ein besonderer Fokus lag dabei auf den bevorzugten Verkehrsträgern und den Einsatzmöglichkeiten nachhaltiger Treib- und Kraftstoffe, wie Wasserstoff und Biofuels, Sustainable Aviation Fuels (SAF) und Sustainable Maritime Fuels (SMF) und der damit verbundenen CO₂-Einsparpotenziale“, erklärt Cecilia Homilius. Für die Nachhaltigkeitsexpertin aus dem Team von Jan Bender ist ein solcher ganzheitlicher Blick eine Grundvoraussetzung für wirtschaftlich und ökologisch sinnvolle Maßnahmen entlang der Beschaffungs- und Lieferketten.

Und genau darum ging es Ricola bei der Erarbeitung eines Umsetzungsplans mit dem anspruchsvollen Ziel, die eigenen CO₂-Emissionen durch Transporte gegenüber 2020 bis 2030 um 50 Prozent zu reduzieren. Bis 2050 sollen Netto-Null Treibhausgasemissionen (well-to-wheel) erreicht

werden. „Wir haben schon beim gemeinsamen Kick-off-Workshop alles hinterfragt und auf den Prüfstand gestellt. Dazu wurden die Erwartungshaltungen und Ziele von Ricola konkretisiert und die Supply Chain auf ihre Nachhaltigkeitspotenziale hin analysiert. Das war ein ungemein intensiver Prozess und spannender Austausch auf Augenhöhe“, berichtet Jan Bender. Das sieht auch Vinh Tran, Order Management Coordinator und Verantwortlicher für die operative Umsetzung dieser Logistik-Nachhaltigkeitsprojekte, so: „Wir haben eine kritische Analyse und Bestandsaufnahme von CO₂- und anderen Treibhausgasemissionen vorgenommen, die beim Transport von Ricola-Produkten von der Produktion bis auf die Weltmärkte entstehen. Daraus ergaben sich erste konkrete Maßnahmen zu einer relevanten Reduzierung von Emissionen – über alle Verkehrsträger hinweg, im Vor- und Nachlauf sowie im Hauptlauf.“

Mit der Wissenschaft im Boot

Entscheidungen für mehr Klimaschutz, fügt Jochen Layer hinzu, treffe Ricola grundsätzlich nur auf der Grundlage wissenschaftlich geprüfter Fakten. Da sei man sich mit Dachser einig. Ricola selbst arbeite bei den CO₂-Berechnungen mit myclimate zusammen, einer unabhängigen, internationalen Klimaschutzorganisation mit Schweizer Wurzeln. Die auf dieser Grundlage durchgeführten Datenerhebungen und -aufbereitungen entsprächen den ab 2025 von Unternehmen in der Größenordnung von Ricola geforderten anspruchsvollen Standards der EU-Richtlinie zur Nachhaltigkeitsberichterstattung (Corporate Sustainability Reporting Directive – CSRD). Bis Ende dieses Jahres will Ricola auch eine B Corp-Zertifizierung durchlaufen haben. Dahinter steht ein ganzheitlicher Ansatz, bei dem die zertifizierten Unternehmen die Verpflichtung zu Nachhaltigkeit und fairen Arbeitsbedingungen in ihren Gesellschaftsvertrag aufnehmen und dadurch ihre Absichten für ein besseres, nachhaltigeres Morgen noch stärker untermauern. Ziel ist es, über die gesamte Lieferkette hinweg auch in diesem Feld für mehr Transparenz und Werteorientierung zu sorgen.

Alle Transporte auf dem Prüfstand

Aus der aktuellen Analyse der Liefer- und Wertschöpfungsketten in Ricolas weltweiter Kräuterbonbon-Logistik wurden bereits konkrete Maßnahmen abgeleitet.

Erhebliche Effizienzgewinne konnten zunächst durch die bessere Auslastung und das Ausschöpfen des maximalen Zuladegewichts der Container erreicht werden. Dies führte zu einer Reduzierung des benötigten gesamten Transportvolumens um 12 Prozent. „Diese Optimierung war definitiv ein großer Stellhebel für uns“, stellt Vinh Tran fest.

Für den kurzen Transport der Container vom Produktionswerk in der Schweiz zum Zugterminal kommen dann verschiedene Zero-Emission-Antriebstechnologien bei den Lkw in Betracht. „Noch ist für uns die komplette Umstellung auf eine rein elektrische Alternative leider wirtschaftlich nicht umsetzbar“, so Vinh Tran. Hier müsse man die Entwicklung von Infrastruktur- und Fördermaßnahmen der Schweizer Politik abwarten. Auch wasserstoffelektrisch angetriebene Lkw, in denen viele die Zukunft

des emissionsfreien Güterverkehrs sehen, stünden noch nicht in ausreichendem Maße zur Verfügung. Bis die neuen Technologien ausgereift und für den Transportalltag verfügbar sind, setzt Ricola auf Biodiesel. Damit werden pro Jahr ebenfalls einige Tonnen CO₂e eingespart.

Der Weg aus der Bonbon-Herstellung nach Hamburg und Rotterdam zur Verschiffung nach Asien und Amerika erfolgt mittlerweile vorzugsweise per Bahn. „Die hundertprozentige Umstellung auf die Schiene anstelle von kombinierten Lkw- und Barge-Transporten im Vorlauf spart dem Unternehmen pro Jahr circa 51 Tonnen CO₂e ein“, rechnet Cecilia Homilius vor.

Zudem werden die Emissionen aus der Verschiffung von Ricola Produkten durch den Einsatz von Sustainable Maritime Fuels gesenkt. Im Vergleich zu konventionellem Schweröl werden damit in der Lebenszyklusbetrachtung mindestens 75 Prozent weniger CO₂-Äquivalente ausgestoßen.

Für die Verschiffung nach Asien (Hong Kong) haben Ricola und Dachser zuletzt auch den Transportweg von Laufen ins italienische Genua erfolgreich getestet. „Die Einbeziehung von Südhäfen bringt eine weitere Optimierung der Transportstrecke und der Transportzeit“, stellt Vinh Tran fest. Deswegen würden nun auch weitere Destinationen auf ihr Potenzial für die Ricola-Lieferkette in den Blick der Logistikplaner genommen.

Nachhaltiger fliegen

Das ohnehin geringe Luftfrachtaufkommen will Ricola aus Klimaschutzerwägungen weiter reduzieren. Ganz darauf verzichten kann man in Notfällen aber nicht. „Im Zuge des Projekts haben wir untersucht, welche Airline die sinnvollste Direktverbindung anbietet und dabei eine moderne Flugzeugflotte einsetzt. Denn dies kann schon einen großen Unterschied machen“, sagt Cecilia Homilius. Die Berechnungen hätten gezeigt, dass auf der Haupttransportstrecke von Zürich nach New York die schlechteste und die beste Kombination in der Lebenszyklusbilanz zwischen 500g und bis zu 1.200g CO₂e pro Tonnenkilometer schwanke. Dachser ermöglicht Ricola jetzt auch den Einsatz von Sustainable Aviation Fuels (SAF), mit denen allein in der ersten Jahreshälfte 2023 schon über 150t CO₂e eingespart werden konnten.

„Es ist nicht unser Anspruch, die Welt zu retten. Aber wir können und wollen im Rahmen unserer Möglichkeiten einen Beitrag dazu leisten, sie ein bisschen besser zu machen“, sagt Jochen Layer. Das stöße bei Ricola über die innovativen Projekte mit Dachser hinaus im Unternehmen auf eine große Resonanz. Wie zuletzt bei einem Ideenwettbewerb mit Auszubildenden. „Unsere Azubis waren da gleich Feuer und Flamme und mit großer Begeisterung dabei.“ Aus 35 Ideen für Nachhaltigkeit seien mittlerweile vier Projekte angestoßen worden: zu Windkraft, nachhaltiger Verpackung, der Vermeidung von Lebensmittelverschwendung und zu Effizienzsteigerungen im Einkauf.

Für Jochen Layer verbindet sich damit wie auch mit dem Dachser-Projekt eine Botschaft mit Zukunftspotenzial: „Es zeigt sich, dass auch mit wenigen Stellschrauben schon viel erreicht werden kann. Das macht Lust auf mehr. Wir bleiben dran.“ Auf dass das Bild der heilen Bergwelt weiter so viel positive Strahlkraft haben möge.

M. Schick

Netzkompetenz



Die Marina von Kristiansand

Nordisch verstärkt

Dachser baut seine Dienstleistungen und Kapazitäten in Skandinavien weiter aus. Dazu tragen neue Niederlassungen und eine Stärkung der Management-Struktur bei.

Dachser Schweden zieht um. In Jönköping entsteht derzeit die größte Niederlassung von Dachser in den nordischen Ländern. Sie umfasst 1.600 Quadratmeter Bürofläche, ein 10.000 Quadratmeter großes Warehouse sowie ein 6.200 Quadratmeter großes Cross-Dock-Terminal mit 70 Toren. „Wir bauen für die Zukunft. Es gibt großes Potenzial für Dachser in Schweden, das wir mit dem Neubau nutzen“, sagt Carl-Johan Westas, Branch Manager der Dachser Niederlassung in Jönköping und Country Manager Dachser Sweden European Logistics. Die neue Niederlassung soll künftig als zentraler Knotenpunkt für die Kontraktlogistik in den nordischen Ländern dienen. Auch im benachbarten Norwegen weitet Dachser die Logistik-Services aus. Um Kunden in Süd- und Westnorwegen dabei

auch einen weiteren Zugang zu den EU-Märkten zu bieten, wird im Februar 2024 eine neue Niederlassung in Kristiansand, im Süden Norwegens, in Betrieb gehen. Sie soll dazu beitragen, das Netzwerk von Dachser in Norwegen, aber auch in der gesamten nordischen Region sowie in Europa weiter zu stärken.

Um die insgesamt sehr positive Entwicklung von Dachser Norway weiter voranzubringen, stärkt der Logistikdienstleister auch seine lokale Managementstruktur und hat General Manager Armend Krasniqi zum Country Manager ernannt. Krasniqi kam 2019 ins Unternehmen und hat maßgeblich zur Stärkung der Marktposition von Dachser in Norwegen beigetragen.

Mehr Kapazität in Südböhmen

Dachser Tschechien hat ein neues Warehouse im Industriegebiet von České Budějovice in Betrieb genommen. Das 14.000 Quadratmeter große Gebäude in der südschleichen Stadt ist auf die Bedürfnisse der lokalen Kunden zugeschnitten und bietet Platz für 25.000 Paletten. In seiner am schnellsten wachsenden tschechischen Niederlassung wird Dachser künftig Kontrakt-logistikdienstleistungen wie Sammelgutverkehr und Warehousing anbieten. Mit dem neuen Warehouse entstehen 35 zusätzliche Arbeitsplätze.



Das Zentrum von
České Budějovice



Michał
Simkowski

Trauriger Abschied

Dachser nimmt Abschied von Michał Simkowski. Der Managing Director European Logistics Dachser Poland ist am 20. November 2023 nach schwerer Krankheit im Alter von 51 Jahren verstorben. Er hinterlässt seine Ehefrau Magdalena und zwei erwachsene Kinder. „Der Tod von Michał Simkowski ist ein großer Verlust nicht nur für unsere Mitarbeitenden in Polen, sondern auch für die gesamte Dachser-Familie weltweit“, sagt Wolfgang Reinel, Managing Director European Logistics North Central Europe bei Dachser. „Wir verlieren eine außergewöhnliche Führungspersönlichkeit und einen Mentor für die Qualität unseres Netzwerks, dessen Vision, Engagement und Leidenschaft für viele von uns eine Quelle der Inspiration waren. Die Beiträge von Michał Simkowski zum Erfolg von Dachser und seinen Kunden waren von unschätzbarem Wert. Wir werden ihm ein ehrendes Andenken bewahren.“

Elektrisch aufgeladene Kühlkette

Eine E-Innovation kommt auch in Food Logistics zum Einsatz: In Erlensee, Hamburg und Langenau testet Dachser vier batterieelektrische Kühlaufleger. Die Trailer des Herstellers Krone sind mit einem modernen, hocheffizienten Trailer-Aggregat, einer Batterie mit 23 kWh Kapazität sowie einer Generatorachse ausgestattet. Aufgeladen wird die Batterie innerhalb von drei bis vier Stunden an den Verladetoren der Niederlassung. Voll aufgeladen kann der Auflieger, auch ohne weitere externe Stromversorgung oder die Generatorachse, etwa fünf bis sechs Stunden gekühlt werden.

100 Prozent Dachser in Südafrika

Dachser hat in Südafrika das bisherige Joint Venture komplett übernommen und ist nun alleiniger Eigentümer der Landesgesellschaft mit Sitz in Johannesburg. 2011 hatte Dachser ein Gemeinschaftsunternehmen mit Jone Freight Pty. Ltd. gestartet, um mit der Mehrheitsbeteiligung sein globales Luft- und Seefrachtnetz mit eigenen Standorten in Afrikas drittgrößter Volkswirtschaft zu stärken. Dachser hat nun die 30 Prozent der Anteile erworben, die bei der Gründerfamilie Duve verblieben waren.



Auf Wachstumskurs in Südafrika



Erster vollelektrischer
Wechselbrückenzug

Aufbruch in eine neue E-Ära

Dachser treibt die E-Mobilität in der Lieferkette weiter voran, auch im Regelbetrieb auf einer Fernverkehrslinie. In der tschechischen Dachser-Niederlassung in Kladno, nahe der Hauptstadt Prag, setzt Dachser dazu einen Volvo FH Electric ein. Dieser vollelektrische Lkw fährt mit zwei Wechselbrücken im nächtlichen Regelverkehr auf der rund 180 Kilometer langen Strecke zwischen Kladno und Hradec Králové, östlich der Hauptstadt. Und das fünfmal die Woche, hin- und zurück. Auch tagsüber ist der elektrische Volvo im Einsatz und pendelt zwischen Dachser und einem Kunden.



Weitere Details zu @ILO, der Funktionsweise und den Möglichkeiten des digitalen Zwillings sind auf der Dachser Website zu finden.





Der Moment der
Preisvergabe an Dachser
und Fraunhofer IML

Ein Gewinn für die Stück- gutlogistik

Der Sieger beim Deutschen Logistik-Preis 2023 ist „der digitale Zwilling @ILO“. Die Verleihung des „Oscars“ in der Logistik ist Lohn für sechs Jahre Forschungsarbeit von Dachser und Fraunhofer IML. Mit der praktischen Einführung der Technologie in Europa beginnt nun ein neues Kapitel der Stückgutlogistik.

Für einen Moment scheinen die Menschen im großen Ballsaal des Hotel InterContinental in Berlin die Luft anzuhalten – und das obwohl der Beatboxer „Robeat“ mit seinen Vocal Percussions auf der Bühne gerade alles gibt, um die Luft zum Vibrieren zu bringen. Und dann ist es raus, im Beatbox-Stil: die Gewinner des Deutschen Logistik-Preises 2023 ... Dachser und Fraunhofer IML...“ Der Rest geht in Jubel und Applaus unter. Gute Chancen hatte sich die von Dachser CEO Burkhard Eling und dem Geschäftsführenden Institutsleiter des Fraunhofer IML, Professor Michael ten Hompel, angeführte Delegation zwar schon ausrechnen können. Jetzt beim beschwingten Gang auf die Bühne ist beim Gewinnerteam jegliche Anspannung abgefallen: überall strahlende Gesichter und eine Lametta-Kanone, die die Szenerie funkeln lässt.

Bereits seit sechs Jahren arbeiten Dachser-Mitarbeitende und Fraunhofer-Forschende in gemeinsamen Teams des DACHSER Enterprise Labs an unterschiedlichsten Aufgabenstellungen aus dem Bereich der Digitalisierung. Allein von Seiten des Fraunhofer IML wurden dafür mehr als 1.700 Forschungstage erbracht. „Und jetzt ist der digitale Zwilling @ILO endgültig in der Welt der Logistik angekommen“, stellt Burkhard Eling fest.

Die 17-köpfige Jury hatte nach den Evaluationsterminen bei den vier Finalisten vor Ort eindeutig für das Sieger-Konzept votiert. Mit dem „DACHSER Future Terminal – innovativer digitaler Zwilling @ILO für eine leistungsstarke Stückgutlogistik“ →

würdigte die Jury das gemeinsame Projekt von Dachser und dem Fraunhofer IML, alle Packstücke, Assets und Abläufe in einem Umschlaglager in Echtzeit abzubilden. @ILO steht für „Advanced Indoor Localization and Operations“. Auf jedes Packstück kommt ein zweidimensionaler Datamatrix-Code als Identifikator. Diese Codes werden durch Hunderte optische Scan-Einheiten im Deckenbereich der Halle erfasst.

„Das Konzept ist übertragbar auf Logistikdienstleister und Verlager. Bewährte Technologien werden innovativ und praxisorientiert verknüpft und genutzt“, so die Jury. Als Mitglied des Auditing-Teams und Ausrichter des Wettbewerbs stellte der BVL-Vorstandsvorsitzende Prof. Thomas Wimmer fest: „Hier wurde ein Grundproblem der Stückgutlogistik gelöst.“

Der Logistik-Preis 2023 rückt das richtungsweisende Forschungsprojekt auf eine große Bühne. Über 2.000 Teilnehmende sind im Oktober zum 40. Deutschen Logistikkongress, der größten und wichtigsten Netzwerkveranstaltung zu Logistik und Supply Chain Management, nach Berlin gekommen, wo sich jedes Jahr Entscheiderinnen und Entscheider und andere Logistikbegeisterte aus Industrie, Handel, Dienstleistung und Wissenschaft treffen und austauschen. Eine Plattform, wie gemacht für die Auszeichnung innovativer Ideen für die Branche.

Ein Quantensprung für die Branche

Für Dachser CEO Burkhard Eling steht fest: „Das @ILO-Projekt kommt in Sachen Effizienzverbesserung einem Quantensprung gleich. Es hat das Potenzial, ein Meilenstein auf dem Weg zu effizienteren und nachhaltigeren Logistikoperationen zu sein, da es eine ganz neue Stufe der Transparenz über die Abläufe im Umschlaglager bietet.“



Für Dachser CDO Stefan Hohm, in dessen Vorstandsressort Forschung und Entwicklung angesiedelt sind, bringt der digitale Zwilling @ILO eine neue Art der Transparenz über alle Warenbewegungen im Umschlaglager. „Die damit verbundenen Optimierungsmöglichkeiten werden wir in einem künftigen Schritt auch Kunden und Partnern verfügbar machen.“ Das Rollout habe mittlerweile bereits begonnen. Die Niederlassungen in Kopenhagen, Erlensee und Überherrn machen den Anfang. In den nächsten Jahren sollen dann Schritt für Schritt die größeren Niederlassungen im europäischen Dachser-Netzwerk einbezogen werden.

Erfolg auf vielen Forschungsfeldern

Neben @ILO als bislang größtem F&E-Projekt von Dachser, so Hohm, habe die Zusammenarbeit mit Fraunhofer IML im DACHSER Enterprise Lab über die Jahre immer wieder zu Erfolgen geführt. Und die wirken bereits in den Logistikallday bei Dachser hinein. Zum Beispiel bei jüngsten Innovationen zu Themen wie KI und Predictive Analytics, 5G und Telematik, Automatisierung und autonome Fahr- und Flurförderzeuge (AGV), Automatisierung und Robotik sowie IT-Architektur und Data Space.

„Die Grundlage dieser Erfolge ist ein Konzept der ersten Stunde“, beschreibt Dr. Volker Lange, Abteilungsleiter Verpackungs- und Handelslogistik bei Fraunhofer IML in Dortmund, den gemeinsamen Ansatz. Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler von Fraunhofer IML arbeiteten dazu mit Expertinnen und Experten von Dachser in gemeinsamen kleinen, autarken Teams zusammen an den verschiedenen Forschungsmissionen. „Von großer Bedeutung waren dabei von Anfang an die regelmäßigen persönlichen Treffen innerhalb und zwischen den einzelnen Teams sowie der regelmäßige Austausch mit den Mitgliedern des Dachser-Vorstands und der Fraunhofer-IML-Institutsleitung“, betont Dr. Lange.

Forschung und Entwicklung in großen Projekten wie dem digitalen Zwilling @ILO sei immer auch mit gemeinsamem Lernen verbunden, stellt Dr. Volker Lange fest. Dazu gehöre auch das Umdenken vom Labormaßstab auf die Praxis im Logistikallday. Zum Beispiel die neu entwickelten optischen Scan-Einheiten, mit denen im Umschlaglager alle Packstücke in Echtzeit automatisch identifiziert, lokalisiert, vermessen und visualisiert werden. Für die Versuchsanordnung hatten die Forschenden einen Lagerbereich mit ein paar Dutzend Sensoren bestückt. Dachser sei dann von den Ergebnissen so angetan gewesen, dass damit gleich die beiden Umschlaglager in Unterschleißheim und Öhringen für den Feldversuch ausgestattet werden sollten. „Auf einen Schlag bis zu 600 solcher optischen Systeme zu beschaffen und zu installieren, war eine echte Challenge. Das hatte uns alle kurz einmal ein bisschen ins Schwitzen gebracht“, berichtet Dr. Lange. „Aber gemeinsam hat auch das am Ende gut geklappt.“

„Eine lange Forschungsreise lebt von den Erfolgserlebnissen“, bestätigt Andre Kranke, Head of Corporate Research & Development, der bei Dachser das @ILO-Projekt leitet. Der Weg nach Berlin gehöre jetzt auch dazu. „Die Verleihung des Logistik-Preises ist eine Riesenmotivation für das gesamte Projektteam. Wir haben noch viel vor.“

M. Gelink



Gemeinsam hoch hinaus

Eine alte Bergsteigerregel lautet, wer hoch hinaus will, braucht neben entsprechender Fitness einen guten Plan und ein Team, auf das Hundertprozent Verlass ist, wenn's herausfordernd wird. Das gilt auch im Arbeitsleben. Um genau dies zu trainieren, trafen sich zwölf Auszubildende aus sieben Dachser-Niederlassungen in ganz Deutschland auf der Blaeishütte im Nationalpark Berchtesgaden. Mit dem erfahrenen Persönlichkeits- und Motivationstrainer Jürgen Geilich testeten die Azubis von dort aus bei Gipfelwanderungen oder Klettern mit Abseilen an der Felswand ihre Grenzen aus. Das Miteinander formte sie dabei in kürzester Zeit zu einem starken Team.

Innovationstreiber mit Passion.

Als Innovationstreiber der Branche setzt DACHSER auf eine durchgehende digitale Vernetzung, die Konnektivität mit Kundensystemen und eine kontinuierliche Optimierung aller logistischen Prozesse.

Forschend in die Zukunft.

Um auch weiter entscheidende Impulse zu setzen, investieren wir konsequent in wichtige Trends, Technologien, Ideen und Innovationen. Sie tragen dazu bei, unsere Prozessqualität auch in Zukunft weiter zu verbessern und neue Herausforderungen des Marktes zu bewältigen.

dachser.com



DEUTSCHER LOGISTIK-PREIS
2023