

DACHSER magazin

Die Welt der intelligenten Logistik

Global Groupage
Wenn zusammenkommt,
was zusammengehört



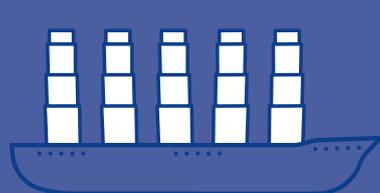
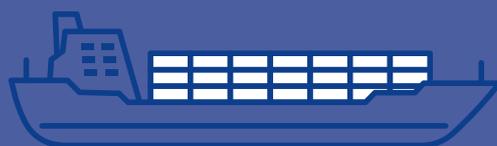
Weite Horizonte

Transporte zwischen den Kontinenten bestimmen den Pulsschlag des Welthandels. Luft- und Seefracht sind dabei prädestiniert für Superlative und neue Rekorde.

24.346

Container schippern jeweils die MSC Irina, MSC Michel Cappellini, MSC Loreto und MSC Mariella über die Weltmeere – sie sind

damit die größten Frachtschiffe der Welt. Das erste Containerschiff – ein umgebauter Tanker namens „Ideal X“ – stach 1956 mit gerade einmal 58 stapelbaren Metallkisten in See. Die Ladung des Pioniers der Container-Seefahrt würde also rund 420-mal auf die heutigen Giganten passen.



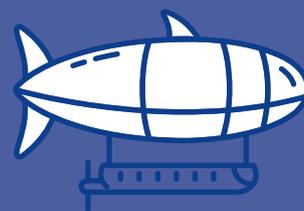
7.000

Autos soll die „Oceanbird“, der größte Frachtsegler der Welt, ab 2027 über den Atlantik transportieren und dabei 90 Prozent weniger CO₂ ausstoßen als andere Handelsschiffe. Anstelle fossiler Brennstoffe setzt das Konzept auf Teleskop-Segel von bis zu 80 Metern Höhe und eröffnet damit laut Experten eine neue Ära der nachhaltigen Schifffahrt. Nur für Notfälle und Hafenmanöver soll ein Hilfsantrieb zum Einsatz kommen.

4.500 Kilometer

LTA Research entwickelt wurde. Der 125 Meter lange Zeppelin verfügt über ein hybrides Antriebssystem mit zwei 150-Kilowatt-Dieselmotoren, die zusammen mit 24 Batterien insgesamt zwölf Elektromotoren mit Strom versorgen. Dem Zeitnachteil – Zeppeline sind mit etwa 110 Stundenkilometern deutlich langsamer als Flugzeuge – stehen enorme Vorteile für das Klima gegenüber.

soll das Luftschiff „Pathfinder“ fahren, das vom US-Unternehmen



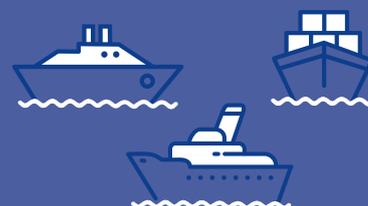
117.000.000 Tonnen

Cargo-Fracht wurden im Jahr 2022 durch Flugzeuge transportiert. Das ist nur ein Bruchteil des Weltseehandels, der auf über zehn Milliarden Tonnen kommt. Mit einem Umschlag von 4,2 Millionen Tonnen Luftfracht führte Hongkong das Ranking der größten Frachtflughäfen der Welt an. Gefolgt von Memphis/Tennessee und Anchorage/Alaska.

40 Prozent

des weltweiten Seeverkehrs passiert nach Schätzungen die Straße von Malakka. Die Meerenge verbindet den

Indischen Ozean mit dem Südchinesischen Meer und ist die verkehrsreichste Wasserstraße weltweit. Etwa 200 bis 250 Schiffe sind jeden Tag auf dem 800 Kilometer langen Nadelöhr unterwegs, das an seiner schmalsten Stelle nur 2,8 Kilometer breit ist.



Message from the CEO



Liebe Leserin, lieber Leser,

„Es kommt nicht darauf an, die Zukunft vorauszusagen, sondern darauf, auf die Zukunft vorbereitet zu sein.“ Die Überzeugung des athenischen Staatsmanns Perikles ist so aktuell wie eh und je. Ganz besonders in diesen transformativen Zeiten.

Nach der zweijährigen Sonderkonjunktur der Logistik in Folge der Corona-Pandemie und weltweiten Lieferkettenstörungen war das vergangene Geschäftsjahr von Dachser geprägt von einer schwachen Logistiktachfrage, Überkapazitäten in der Luft- und Seefracht und inflationsbedingten Kostensteigerungen. Dem schrumpfenden Markt zum Trotz haben wir 2023 bewusst antizyklisch und mit Weitblick agiert, unser europäisches Stückgutnetzwerk komplettiert, unsere Marktposition in der Lebensmittellogistik in Benelux und den Nordics erheblich gestärkt und die Präsenz auf den Märkten Südafrika, Japan und Australien ausgebaut.

Wie wir die richtigen Antworten auf veränderte Marktbedingungen geben, ist auch Thema unserer Titelgeschichte. Im Mittelpunkt steht dabei, wie wir bei Dachser künftig Menschen und Märkte über Kontinente hinweg verlässlich vernetzen. So wollen wir weiterwachsen und eine global integrierte Lösung für Door-to-Door-Transporte und Kontraktlogistik entwickeln.

Wir sind so nicht nur vorbereitet auf die Herausforderungen der Zukunft. Wir verspüren auch die Lust und Begeisterung, sie anzunehmen und zu gestalten.

Herzlichst Ihr

Burkhard Eling, CEO bei Dachser



Weitere CEO-Perspektiven
auf meinem LinkedIn-Profil



06

Kompetenz

16

Food Logistics:
Frisch gewinnt

20

Aus dem Zukunftslabor:
Lkw für eine neue Zeit

22

Klimaschutz:
Ein Bündnis mit Zukunft

24

Forschung & Innovation:
Rangieren mit dem Roboter

26

Air & Sea: Tolle Töpfe –
eine Kundenstory mit Le Creuset

Netzwerk

30

Netzkompetenz:
News aus der Dachser-Welt

32

Supply Chain Management:
Vernetzt ins E-Zeitalter

Good News

35

Corporate Citizen:
Hilfe zur Selbsthilfe in Peru

Titelstory

06

Global Groupage –
wenn zusammenkommt,
was zusammengehört

Forum

12

Menschen & Märkte:
Transformationen

14

Panorama:
Voll im Bilde – die Kraft
der Bildsprache

32



Crossdocking

Links in die digitale Welt von Dachser

Nachhaltig gewachsen

Dachser CEO Burkhard Eling hat im März die Unternehmenszahlen 2023 vorgestellt. Nach Rekordzahlen unter Ausnahmebedingungen heißt es nun: Konsolidierung auf höherem Niveau.

https://bit.ly/DAmag_01_24_Geschäftszahlen



Digitale Community

Dachser wurde mit dem „Citizen Development Empowerment Award“ ausgezeichnet. Der Preis würdigt den Aufbau einer globalen Community aus Mitarbeitenden, die ihre Applikationen selbst und ohne Programmierkenntnisse bauen.

https://bit.ly/DAmag_01_24_Award_smapOne



Ausbau des Stückgutnetzes

Zum Jahresbeginn sind zwei Gateways für Stückgut, Teil- und Komplettlösungen nach Tunesien und in die Türkei in Betrieb gegangen. Damit ermöglicht Dachser einen schnelleren und effizienteren Straßentransport in und aus beiden Ländern.

https://bit.ly/DAmag_01_24_Stückgutnetz



Absage an Extremismus

Rechtsradikales Gedankengut, Intoleranz und Abschottung sind mit den Werten von Dachser nicht vereinbar. Der Vorstand des Familienunternehmens positioniert sich klar gegen jede Form des politischen Extremismus.

https://bit.ly/DAmag_01_24_Statement



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 Matthias Sienz (S. 10, 23, 24), Gettyimages (S. 4, 12, 13, 14, 16, 17, 21, 22, 32), Le Creuset (S. 26, 27, 28), Swoboda (S. 34), terre des hommes (S. 35) **Druck:** Holzer Druck und Medien Druckerei und Zeitungsverlag GmbH, Fridolin-Holzer-Str. 22–24, 88171 Weiler im Allgäu **Auflage:** 24.000/64. Jahrgang **Erscheinungsweise:** 3 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:



Global Groupage:

Wenn zusammenkommt,
was zusammengehört



Die Welt verändert sich. Und damit auch die Märkte. Unter dem Eindruck geopolitischer Macht- und Interessensverschiebungen und vielfach gestresster Lieferketten sind neue Konzepte gefragt. Für die Logistik bedeutet das die bestmögliche Verzahnung globaler End-to-End-Transporte und Kontraktlogistiklösungen.

Es scheint paradox. Auf der einen Seite rücken Menschen und Märkte in einer zunehmend digitalisierten Welt immer enger zusammen. Auf der anderen Seite sorgen Krisen, Kriege sowie geopolitische Macht- und Interessensverschiebungen dafür, dass neue Blockbildungen, Protektionismus und Abkehr vom Freihandel Konjunktur haben wie lange nicht. Dabei steht eines fest: Die Karten werden in immer schnellerer Abfolge neu gemischt.

Und es gibt erhebliche Unterschiede in den Entwicklungsgeschwindigkeiten. Während 2008 die USA und Europa noch die gleiche Wirtschaftsleistung aufwiesen, kommt die USA heute auf einen 80 Prozent höheren Wert. Auch für die Zukunft wird das globale Wachstum hauptsächlich außerhalb Europas stattfinden. Bis 2040 soll laut Schätzungen des Internationalen Währungsfonds der Anteil der Asia-Pacific-Länder (APAC) am weltweiten Bruttoinlandsprodukt auf über 40 Prozent steigen – bis 2050 sogar auf über die Hälfte. Heute liegen bereits von den zehn größten Häfen der Welt allein neun in Asien.

„Geopolitics and the geometry of global trade“ heißt eine aktuelle Studie des McKinsey Global Instituts, die dazu weitere Aspekte genauer unter die Lupe nimmt. Die Marktforscher analysieren hier, wie nah beziehungsweise fern sich Länder und Ökonomien heute sind und in Zukunft sein könnten – und zwar losgelöst von der tatsächlichen geografischen Distanz. Bei der Neuvermessung der „Geometrie des Welthandels“ sehen die Marktforscher zwei Entwicklungspfade: Zum einen die Ausrichtung auf einen „deglobalisierten“ Welthandel. Das Auseinanderdriften der beiden weltweit führenden Volkswirtschaften USA und China liefert dafür ein Beispiel. Dies äußert sich in Strafzöllen, Sanktionen, gegenseitiger Verwehrung von Marktzugängen, der Entkopplung von Forschung und Entwicklung und vielen weiteren Abgrenzungsmaßnahmen.

Resilienz durch Miteinander

Die Studienautoren sehen zum anderen einen zweiten Weg als günstigere Alternative, nämlich einen stärker diversifizierten Handel, bei dem die Möglichkeiten der Kollaboration gegenüber geopolitischen Vorbehalten abgewogen würden. Denn damit verbänden sich viele potenzielle Vorteile: Zum Beispiel in Form von Widerstandsfähigkeit gegenüber bestimmten Formen von Versorgungsunterbrechungen, sowie Möglichkeiten zur Förderung eines integrativeren Handelssystems und einer integrativeren Wirtschaft. Eine entscheidende Voraussetzung dafür schaffen gegenseitiges Vertrauen und ein offener, transparenter Austausch. „Ein breit gefächertes und diversifiziertes Netz von Handelsbeziehungen wird ohne Zusammenarbeit nicht zu erreichen sein“, urteilt die Studie. →



Mit Global Groupage entwickeln wir die zukünftige Stückgutlösung für unsere global agierenden Kunden.

Burkhard Eling, CEO bei Dachser

Und die Zeit drängt. Gerade für die von zuletzt eher düsteren Konjunkturaussichten unter Druck gesetzten europäischen Volkswirtschaften. „In den nächsten zehn Jahren werden etwa 85 bis 90 Prozent des weltweiten Wachstums außerhalb der EU stattfinden“, erklärte EU-Handelskommissar Valdis Dombrovskis während der Münchner Sicherheitskonferenz im Februar 2024 und riet: „Wir müssen also vernetzt sein, wenn wir unser Wachstum und unseren Wohlstand erhalten wollen.“

Weltweite Netzwerke verzahnen

„Die Welt um uns herum verändert sich. Die Märkte verändern sich. Unsere Kunden verändern sich. Wir müssen uns auch selbst verändern“, stellt Dachser CEO Burkhard Eling fest. „Wenn die Hauptimpulse für langfristiges Wachstum von Dachser in Asien und Amerika zu finden sind, muss sich dies auch in der Ausgestaltung und Qualität unserer Netzwerke widerspiegeln. Um schon heute die Voraussetzungen für die Geschäftsmodelle von morgen und übermorgen zu schaffen, verzahnen wir den stabilen und extrem leistungsfähigen Kern unseres europäischen Stückgutgeschäfts noch enger mit unseren interkontinentalen Logistikangeboten. In solchen langfristigen Dimensionen zu denken, ist Aufgabe, aber zugleich auch ein Privileg von Dachser als Familienunternehmen.“ Im Mittelpunkt stehe dabei das Zusammenführen einer Vielzahl von Einzelleistungen zu einer integrierten, ganzheitlichen und durchgängigen Gesamtlösung von Europa in die Welt und aus der Welt nach Europa. „Wir nennen das Global Groupage“, so der Dachser CEO.

Die Voraussetzung für eine solche umfassende Verzahnung des gesamten Logistik-, Luft- und Seefrachtmarkts schafft das Road Logistics-Stückgutnetzwerk von Dachser. Es ist über Jahrzehnte gewachsen und gereift und zählt zu den größten und leistungsfähigsten in ganz Europa. „Indem wir unsere beiden Netze, European Logistics und das Air & Sea Logistics-Netzwerk, noch weiter und enger physisch und systemseitig miteinander verbinden, werden wir internationalen Kunden einen neuen integrierten Ansatz und ganz neue Marktzugänge von und nach Europa bieten können“, betont Dr. Tobias Burger, COO Dachser Air & Sea Logistics. „Das gelingt im globalen Maßstab nur denen, die wie Dachser eine entsprechende Netzwerkreife und vor allem weltumspannendes, service-orientiertes Zusammenarbeiten aller involvierten Mitarbeitenden mitbringen.“

Logistikdienstleistungen nicht allein auf Transporte von A nach B zu beschränken, sondern sie den Kunden aus umfassend verzahnten Netzwerken als beliebig tief integrierbare Logistikdienstleistung anbieten zu können, ist bei Dachser „gelernt“.

„Beim systematischen Auf- und Ausbau des Road Logistics-Netzwerks sind wir immer dem Grundsatz gefolgt, als der integrierteste Logistikdienstleister eine Qualität zu bieten, die uns vom Wettbewerb differenziert“, erklärt Alexander Tonn, COO Road Logistics bei Dachser. „Es ist die gewachsene Verbindung aus Assets, Menschen, Informationen und Technologien, die die Dachser-Netzwerke besonders macht.“

Indem Dachser nun diese Erfahrungen aus European Logistics in den weiteren Ausbau des Luft- und Seefrachtgeschäftes einfließen lasse, so Tonn weiter, könne man geschäftsfeldübergreifend das Beste aus beiden Welten – aus Road Logistics und aus Air & Sea Logistics – vereinen. „Wir bauen unsere globalen End-to-End-Transport- und Kontraktlogistiklösungen so schrittweise aus“, bestätigt Dr. Tobias Burger.

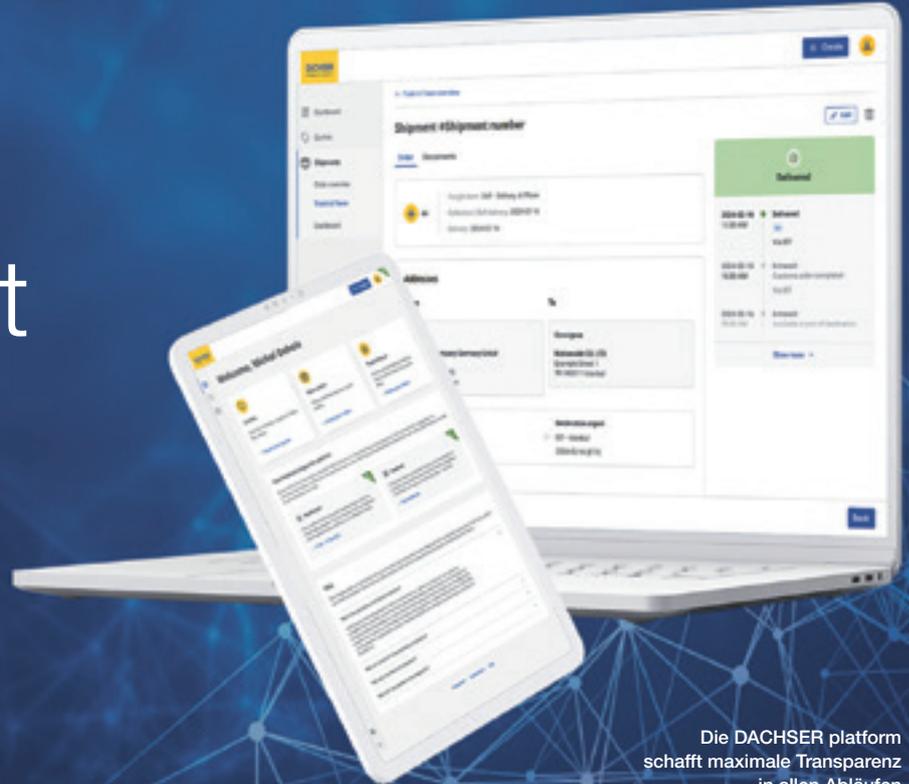
Wie Dachser für seine Kunden die komplette Lieferkette vom Sourcing in Asien bis hin zur Auslieferung bei den Kunden weltweit steuert, darüber hatte das DACHSER magazin in der Ausgabe 3/2023 am Beispiel eines Kunden aus dem Technologie-Sektor berichtet. ifm electronic profitiert von dem nahtlosen Ineinandergreifen der weltweiten Dachser-Netzwerke in Air & Sea und European Logistics. Dachser Air & Sea Logistics organisiert den Transport von Komponenten aus Asien im Seecontainer ab Hong Kong nach Europa. Von Hamburg aus gelangen die Container dann direkt per Bahnfracht nach Süddeutschland. Entladen werden die Container bei Dachser in Langenau nahe Ulm, von wo die Produkte per Lkw zum größten ifm-Entwicklungs- und Produktionsstandort in Tettnang und weiter auf die europäischen Märkte nach Frankreich, Tschechien und Polen ausgeliefert werden. Im Ergebnis heißt dies: volle Transparenz und optimale Qualitätssteuerung über die gesamte Supply Chain bei gleichzeitig deutlich verkürzter Zustellzeit.

Ein Lösungspfad für die Kunden

Ökonomen, wie in der McKinsey-Studie, raten global agierenden Unternehmen zum Umdenken: „In der gegenwärtigen Situation der Ungewissheit ist es für Unternehmensleiter unerlässlich, auf eine Reihe potenzieller Verschiebungen in der Geometrie des Handels vorbereitet zu sein.“ Es gehe darum, eine Strategie zu haben, die die einer sich entwickelnden Welt gerecht werde. „Mit Global Groupage entwickeln wir die zukünftige Stückgutlösung für unsere global agierenden Kunden“, erklärt Burkhard Eling. „Damit folgen wir klar der Dachser-Mission, die weltweit intelligenteste Kombination und Integration logistischer Netzkompetenzen zu schaffen und damit die Logistikbilanz unserer Kunden zu optimieren. Das hat Zukunft, gerade in herausfordernden Zeiten.“

M. Schick

Eine Datenwelt für alle



Die DACHSER platform schafft maximale Transparenz in allen Abläufen

Wenn die Road Logistics und Air & Sea Logistics Netzwerke von Dachser in einer weltweiten Logistiklösung zusammengeführt werden, ist für Kunden ein Höchstmaß an Transparenz gefragt. Den Weg dorthin bereitet die neue DACHSER platform.

Dachser kommt seinem Ziel näher, der digitalisierteste Logistikdienstleister weltweit zu sein: „In einem nutzerfreundlichen, modernen Interface vereint die DACHSER platform die Geschäftsfelder Road Logistics und Air & Sea Logistics und bietet den Nutzern branchenführende Innovationen, wie etwa End-to-end Tracking über sämtliche Verkehrswege“, erklärt Lars Relitz, Head of Corporate Digital Innovation & Development bei Dachser. „In Kombination mit unserem weltweiten Netzwerk schaffen wir so die intelligenteste One-stop-Lösung in der Logistik.“

Das umfangreiche Projekt wurde in seiner ersten Version im April 2023 für Pilotkunden aus dem Luftfrachtbereich freigeschaltet. „Diese konnten bereits produktiv mit der Software arbeiten, während wir umfassendes Feedback erhielten, um die Plattform über die folgenden Monate kontinuierlich weiterzuentwickeln“, beschreibt Lars Relitz den iterativen Entwicklungsprozess und kundenzentrierten Ansatz. „Unser Anspruch ist es, eine geschäftsübergreifende, kundenorientierte und den Marktanforderungen entsprechende digitale Plattform bereitzustellen, die technologisch state-of-the-art ist.“

In intensiven Entwicklungs- und Testphasen hatte das Projektteam immer wieder die Bedürfnisse der Nutzer abgefragt und Rückmeldungen zu Produktentwürfen eingeholt. „So konnten wir wichtige Erkenntnisse zur Nutzerfreundlichkeit, zum

Design und Funktionen der Plattform in der Live-Anwendung gewinnen. Dies half uns, das Angebot der Plattform noch zielgerichteter weiter zu optimieren und Workflows – wo nötig – zu adaptieren“, berichtet Cornelius Kubik, Department Head DACHSER platform.

Sukzessive erhielten dann immer mehr Kunden Zugang zur DACHSER platform, was es den Entwicklern erlaubt, weiter konstant Nutzer-Feedback einzuholen und die Plattform datenbasiert zu optimieren. Ein idealer Prozess, wie Cornelius Kubik meint: „Wir lernen jeden Tag etwas dazu, und der Weg bis zur finalen Plattform ist noch lang. Aber die positiven Rückmeldungen unserer Testnutzer zeigen uns: Wir sind auf dem richtigen Weg.“

Das hilft Nutzern der DACHSER platform

■ Alles an einem Ort

Road, Air & Sea integriert auf einer Plattform: Alle Sendungen können hier angefragt, verwaltet und verfolgt werden.

■ End-to-end Preisvergleich

Preisfragen können über mehrere Transportwege hinweg angezeigt und Angebote verglichen werden.

■ Track & Trace Übersicht

Sendungen aller Transportwege werden übersichtlich in einer Liste angezeigt.

■ Lückenloser Sendungsverlauf

Alle Sendungen können End-to-end über alle Sendungsstationen hinweg eingesehen werden.

■ Kommunikation

Zukünftig können Kunden direkt über die Plattform mit ihren Ansprechpartnern und -partnerinnen in den Niederlassungen in Kontakt treten.

■ Dokumenten-Upload

Sendungsdokumente werden in der entsprechenden Sendungsübersicht hochgeladen und gesammelt.



„Wir verfolgen ein **klares Ziel**“

Dr. Tobias Burger ist seit dem 1.1.2024 COO Air & Sea Logistics bei Dachser. Für die Zukunft setzt der 46-jährige promovierte Betriebswirt auf eine starke ASL-Organisation und das Potenzial von integrierten Transport- und Kontraktlogistik-Services weltweit – Global Groupage.

Herr Dr. Burger, Sie sind promovierter Betriebswirt. War Ihr Weg in die Logistik schon während der Zeit an der Universität absehbar?

Dr. Tobias Burger: Nein, zu dem Zeitpunkt definitiv noch nicht. Was mir aber schon immer gefallen hat, sind komplexe Netzwerke und Unternehmen in Veränderungsprozessen. Wenn es darum geht, Komplexität mit Standards zu beherrschen und Abläufe im globalen Kontext zu optimieren, dann ist die Logistik die Königsdisziplin. Das begeistert mich an dieser Branche.

Wie kam der Kontakt zu Dachser zustande?

Der Kontakt kam über Dr. Dieter Truxius, den ehemaligen CFO (Chief Financial Officer) von Dachser. Er hat mich mit Bernhard Simon, den heutigen Chairman of the Supervisory Board und damals noch CEO von Dachser, vernetzt. Mich hatte auf Anhieb die sehr langfristige Orientierung der Firma motiviert, denn ich arbeite gerne auf ein strategisches Ziel hin. Das zweite große Plus ist der wertebasierte, menschenorientierte Umgang miteinander. Das hat mir damals gut gefallen, und ist bis heute eine der wesentlichen Charakteristika, die Dachser sehr einzigartig machen. Und nicht zuletzt hat mich bereits damals schon das Wachstum und das Entwicklungspotenzial von Dachser gereizt. Das hat sich in den Folgejahren bestätigt. Dachser hatte bei meinem Eintritt zwischen 17.000 und 18.000 Mitarbeitende, heute sind es rund 34.000.

Was ist für Sie das Besondere an der Logistik?

Die Komplexität, denn an einer Supply Chain sind immer viele verschiedene Akteure beteiligt. Ein Beispiel: Eine Palette von Hongkong nach Kempten zu transportieren, ist enorm komplex. Wenn dann die Supply Chains der Kunden noch ins Spiel kommen, die die Waren ja zum richtigen Zeitpunkt erhalten wollen, wird es nochmals herausfordernder.

Wir haben jetzt den Wandel zu einem Netzwerk-orientierten, integrierten Ansatz über unsere Geschäftsfelder hinweg vor uns.



Dr. Tobias Burger, COO Air & Sea Logistics bei Dachser

Dazu kommt die Internationalität. Gerade die Luft- und Seefracht ist weltumspannend und bezieht viele Nationen, Volkswirtschaften und Kulturen ein. Logistik ist sozusagen die Lebensader von allem, was bei uns in der Welt passiert. Wir haben in Covid-Zeiten gesehen: Wenn Supply Chains reißen, ist der Supermarkt auf einmal leer. Dann sind Dinge plötzlich nicht mehr so einfach verfügbar, Bänder stehen still, was wiederum zu volkswirtschaftlichen Effekten führt. Das hat die Bedeutung einer funktionierenden Logistik gezeigt. Die Herausforderung in der Logistik ist es, die Komplexität, Internationalität und Schwierigkeit mit möglichst standardisierten reibungslos ablaufenden Prozessen zu kombinieren.

Nach verschiedenen Stationen bei Dachser im Finanz- und dann im Strategiebereich gefolgt von Corporate Governance – wann wurde Ihnen klar, dass Sie der Weg in die ASL führt?

Im Rahmen des Themenmanagements für das Executive Board bin ich tief in einige Fokusprojekte eingestiegen. Eines davon war ab 2015 die Weiterentwicklung und Transformation des Luft- und Seefrachtgeschäfts. Aus meiner damaligen Rolle heraus habe ich bei Prozessstandardisierung und der Entwicklung eines Businessmodells der ASL unterstützt. So wurde ich tief mit den ASL-Prozessen und dem Geschäftsmodell der ASL vertraut.

Sie haben mal gesagt, wenn man operativ arbeitet, lassen sich Fehler nicht vermeiden. Wie gehen Sie damit um?

Das Wichtige ist, wie immer im Leben, dass man aus Fehlern lernt und die richtigen Rückschlüsse zieht. Ein Beispiel: Ich startete als Managing Director ASL EMEA während der COVID-19-Pandemie. Wir mussten zu der Zeit von einem Tag auf den anderen Dinge bewerten und entscheiden, teilweise sogar von einer Stunde auf die andere. So schnell haben sich die Rahmenbedingungen des Geschäfts verändert. Und natürlich trifft man dann auch einmal Fehlentscheidungen. Das Gute am schnelllebigen Tagesgeschäft aber ist, dass man sie auch schnell wieder korrigieren kann. Wir können sie vermeiden, wenn wir uns immer gut kalibrieren und uns fragen, was unser langfristiges Ziel ist, und mit welchen kurzfristigen

Maßnahmen wir dahin gelangen. Das Lernen aus Fehlern gehört für mich ganz klar zu diesem Prozess der stetigen Weiterentwicklung.

Was sind die Erwartungen an Sie aus der ASL?

Die ASL ist in einer großen Transformation und – wie wir wissen – durchaus auch in einer herausfordernden Lage. Sie kommt aktuell mit ihrem stark Trading-basierten Ansatz und dem Profit-Center-Denken an die natürlichen Grenzen ihres Geschäftsmodells. Wir haben jetzt den Wandel zu einem Netzwerk-orientierten, integrierten Ansatz über unsere Geschäftsfelder hinweg vor uns, die Idee des integrierten Global Groupage. Das ist mit einer positiven Erwartungshaltung verbunden, da es die nächste Stufe des Ausbaus unseres Geschäftsmodells ist. Wir verzahnen unsere interkontinentalen Verkehre mit unserem leistungsfähigen europäischen Landverkehr und schaffen so eine durchgängige, globale Stückgutlösung Door-to-Door. So entstehen einzigartige integrierte Logistiklösungen für unsere Kunden. Dafür gibt es eine große Offenheit und Bereitschaft zur Veränderung.

Erfordert Global Groupage beim Kunden ein Umdenken?

Es gibt unterschiedliche Kunden: Manche denken noch in Einzelprozessen. Das fängt beim Procurement an. Es gibt Kunden, die eine separate Beschaffung für Luftfracht, für Seefracht, für Road Logistics und für Warehousing haben, weil sie bewusst nicht alles einem Dienstleister geben wollen. Diese Kunden müssen wir mitnehmen und ihnen den Wert eines integrierten Ansatzes in Form von Kosten-, Lead-Time- und CO₂-Ersparnissen aufzeigen. Dafür sind quantitative Supply-Chain-Analysen ein gutes Mittel.

Es sind übrigens gerade die Kunden in Übersee, die Feuer und Flamme sind für eine integrierte, durchgängige und verlässliche Export- und Import-Dienstleistung zwischen Asien und Amerika sowie Deutschland oder Europa mit verbindlichen Lead Times und Qualitätsversprechen. Diese Kunden sagen aber ebenfalls, dass es nur sehr wenige globale Logistiker gibt, die tatsächlich diese Performance in der Praxis bringen können. Das ist der Ansatzpunkt, an dem wir als Dachser für unsere Kunden künftig einzigartige Mehrwerte erbringen können.

Dr. Tobias Burger startete seine berufliche Laufbahn als Strategieberater bei Siemens Management Consulting, bevor er 2009 zu Dachser wechselte. Nach Stationen im Controlling und in der Strategieentwicklung wurde er zum Leiter des Bereichs Corporate Governance berufen. Ab 2019 war er als Deputy Director Air & Sea Logistics Stellvertreter von Edoardo Podestà. Gleichzeitig war er globaler Verkaufsleiter der Luft- und Seefrachtparte. In den Jahren 2021 und 2022 führte Burger als Managing Director die operative Business Unit ASL EMEA mit großem Erfolg.

Menschen & Märkte

Suche nach Mehrwert

Werden wir uns alle bald auch in virtuellen Welten, im sogenannten Metaverse, bewegen? Kaum ein Trend hält sich so hartnäckig und wartet doch weiter auf den Durchbruch im Alltag. Bereits 1938 war beim französischen Dichter Antonin Artaud in seiner Essaysammlung „Das Theater und sein Double“ von virtueller Realität die Rede – allerdings im Zusammenhang mit der Bühnenkunst. Rund 70 Jahre später kamen dann Menschen aus aller Welt – oder besser ihre Avatare – im virtuellen 3D-Online-Szenario zusammen. Die schöne, neue Welt namens „Second Life“ erreichte jedoch nie die Massen. Ganz anders sieht es im Industrial Metaverse aus, das gerade in eine neue Phase tritt. Hier bringen Digitale Zwillinge, räumliche Simulationen, verbesserte interaktive Arbeitsumgebungen und digitale Räume für effektives Zusammenarbeiten Unternehmen am Ende echten Mehrwert. Die Botschaft aus dieser virtuellen Welt: Die Zeit, in der Mensch und künstliche Intelligenz in Echtzeit zusammenarbeiten, um reale Probleme zu lösen, hat eine lange Vorgeschichte, hat aber wohl doch gerade erst begonnen.



Renaissance in Vinyl

Alles wird digital. Fast alles. In der Musik sind Streamingdienste zwar unangefochten der Hauptplatz für Künstler, um eine Anhängerschaft aufzubauen und mit neuen Werken zu beeindrucken. Doch wenn es ums Geldverdienen geht, sind auch wieder physische Medien gefragt. So wurden allein in der Woche vor Weihnachten in den USA mehr als zwei Millionen Vinylalben verkauft. Ganz vorne dabei: Superstar Taylor Swift. Mit 194.000 in nur einer Woche verkauften Vinylalben setzte sie auch beim analogen Retro-Music-Trend einmal mehr ihre eigene Rekordmarke.

Schnell mal daneben

Der Aufstieg des E-Commerce verändert die Art und Weise, wie wir einkaufen. „Fast fashion“ haben sich dabei die beiden chinesischen Firmen Temu und Shein auf die Fahnen geschrieben: Mode, extrem billig produziert und blitzschnell auf den Markt gebracht. Wie die Süddeutsche Zeitung berichtete, führte dies zuletzt zu einem sprunghaften Anstieg der weltweiten Lufttransporte und damit der Frachtraten. 600.000 Pakete verschicken Shein und Temu aktuell täglich in die USA. In Deutschland wird die Zahl der Pakete inzwischen auf etwa 400.000 am Tag geschätzt. Dafür müssen jeden Tag mehr als Hundert Frachtjets vom Typ Boeing 777 abheben. Zwischenhändler gibt es genauso wenig wie Logistikzentren oder Lagerhäuser. Das rechnet sich, wenn so die Ware direkt aus China und bis zur Wohnungstür der Kunden in Berlin, New York oder Rio de Janeiro geliefert wird. Retouren werden kurzerhand vernichtet. Umwelt- und Verbraucherschützer senken den Daumen über so verstandene Fast Fashion. Sie sei das Gegenteil von nachhaltig, eine „Katastrophe“.



Selbst ist der Bot

ChatGPT ist längst in unserem Alltag angekommen. Und wächst dort über sich hinaus. So versteht sich der Bot bei entsprechender „Fütterung“ mittlerweile nicht nur aufs Recherchieren und Texten, sondern auch aufs Komponieren. Der Gitarrist und Komponist Adrian Sieber und Jakob Haas, Cellist bei den Münchner Symphonikern, brachten jetzt erstmals eine eigenständige Komposition von ChatGPT zur Uraufführung. „Sehr modern und unerwartet“, beschreibt Haas das Ergebnis der mitunter etwas schrägen Töne. „Das kann noch richtig interessant werden.“

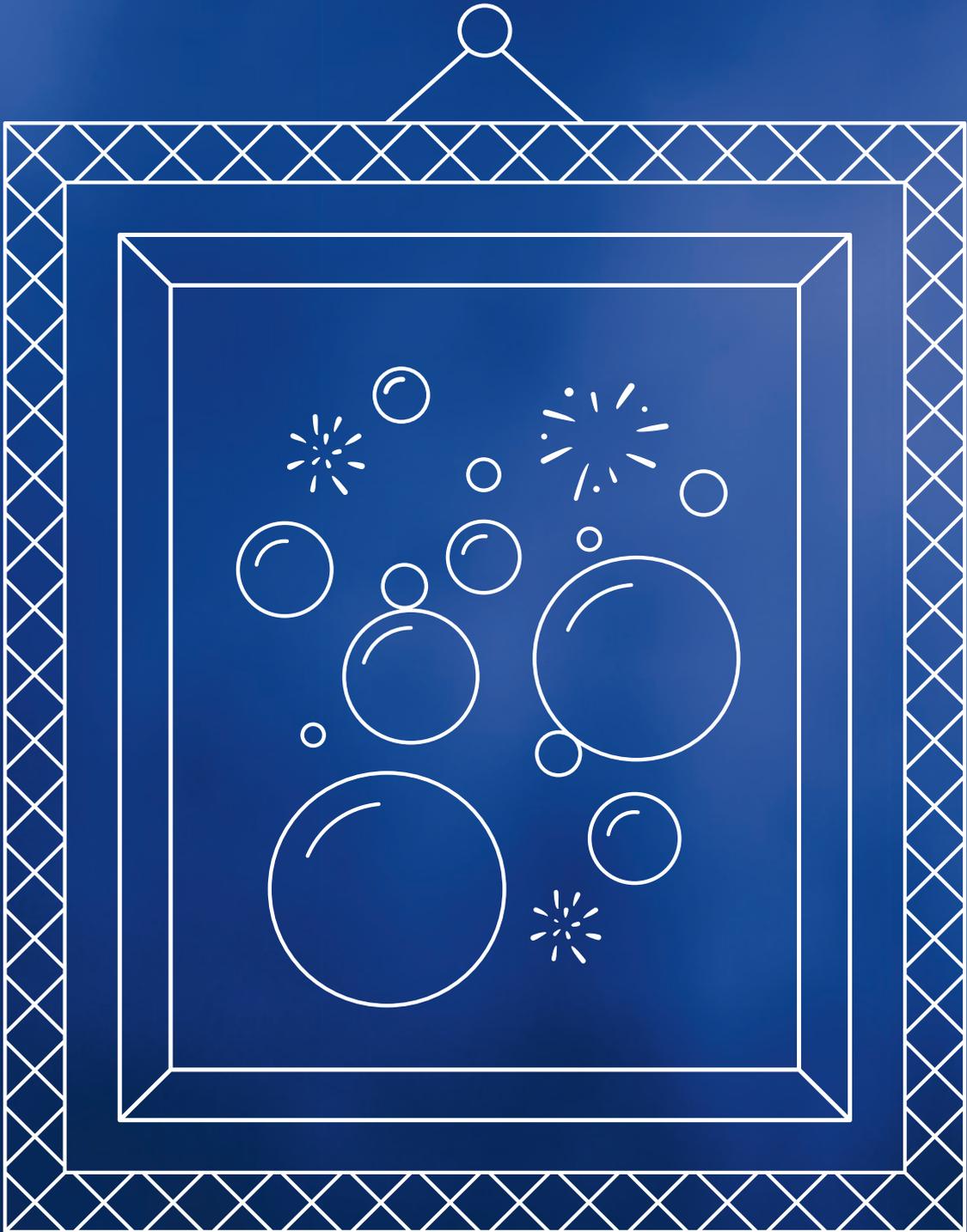
Kostbare Wackeldackel

Wie wird aus einem Wackeldackel ein Superdackel? Mercedes Benz hatte am 21. Juni 2023, dem Welttag des Dackels, mit der US-amerikanischen Designer-Schmiede Superplastic die Kultfigur der Hutablage als 28 Zentimeter hohe Holzfigur neu aufgelegt. In diesem Jahr geht es auf der Consumer Electronics Show in Las Vegas noch einen Schritt weiter. Den Superdackel gibt es dann in einer limitierten Auflage von 1.000 Stück als rein virtuelles Kunstwerk. Seinen Sammlerwert erhält er durch digitale Echtheitszertifikate, sogenannte Non-Fungible-Token, NFT. Dazu setzt Mercedes gleich auch noch ikonische Modelle aus dem historischen Fuhrpark online in Szene – und fertig ist ein innovatives emotionales Kunden- und Dackelerlebnis in einer virtuellen Welt.



Panorama

Voll im Bilde



In herausfordernden Zeiten sind Ideen gefragt, die Wirtschaft und Handel die Zukunft weisen. Ökonomen setzen dabei schon immer auf die Kraft der bildhaften Sprache.

Wenn Internetfirmen Autos bauen, E-Commerce-Plattformen Big-Data-Rechenzentren betreiben und der Chef eines E-Auto-Herstellers Milliarden in die Hand nimmt, um die Menschheit auf den Mars zu schießen, reiben sich die einen die Augen. Die anderen fühlen sich bestätigt, dass heutzutage nichts gewiss ist – außer dass sich die Welt scheinbar immer schneller dreht und dabei ihre Regeln ebenso rasant neu bestimmt. Dazu hat sich das Akronym „VUKA“ etabliert. Es steht für Volatilität, Ungewissheit, Komplexität und Ambiguität, also Vieldeutigkeit.

Der Unübersichtlichkeit der Welt zu begegnen, ist ein Grundbedürfnis des „Homo Oeconomicus“. Und zwar nicht nur mit abstrakten Akronymen. Gerade Wirtschaftstheoretiker haben sich seit jeher an einer bildhaften Sprache bedient. Das fing schon in der Antike an. Der Begriff Ökonomie leitet sich aus dem „oikos“ (griechisch: Haus) ab. Gemeint war damit nicht nur das Haus als Baukörper, sondern auch alle in einer Hauswirtschaft lebenden Personen mit ihren zum Funktionieren des Ganzen erforderlichen Tätigkeiten und Gütern. Das Verhältnis von Mann und Frau, Eltern und Kindern, Herr und Gesinde im Haus stand in Antike und Mittelalter sinnbildlich auch für die Organisation von Gemeinwesen und Wirtschaftseinheiten. Einschließlich der damit verbundenen Erwartungen an „gottgegebene“ Hierarchien und Abhängigkeiten.

Unsichtbares Handspiel

In seinem Hauptwerk der „Wohlstand der Nationen“ brachte der schottische Philosoph und Aufklärer Adam Smith (1723–1790) das bis heute gebräuchliche Bild von der „unsichtbaren Hand“ ins Spiel. Es sollte ein wesentlicher Bestandteil der klassischen Nationalökonomie werden. Wenn das Individuum im Rahmen seiner gesellschaftlichen Grenzen versuche, sein persönliches Glück zu erhöhen, werde das allgemeine, gesellschaft-

liche Glück wie von Geisterhand gleich mit maximiert. Eine solche Volkswirtschaft finde so immer in eine Art natürliche Balance.

Darum ging es auch John Maynard Keynes (1883–1946). Der britische Ökonom, Politiker und Mathematiker ging während der „Großen Depression“ in den 1930er-Jahren den Ursachen von Konjunkturzyklen auf die Spur. Das zuvor vielfach gebräuchliche Bild, Zinsbewegungen als „Pendelbewegungen“ der Naturkräfte, also Naturphänomene, zu verstehen, lässt Keynes hinter sich. Ihm verdanken wir stattdessen das Bild von der „Zinselastizität“. Ein durchaus dehnbare Begriff, der sich unter anderem aus dem Zusammenspiel von menschlichen Erwartungen und Vertrauen und daraus abgeleitetem individuellem Handeln ergibt. Für den Staat, so Keynes, heiße dies, dass er in Phasen der Rezession mehr ausgeben sollte, um die Wirtschaft zu stabilisieren und die Nachfrage nach Waren und Dienstleistungen anzukurbeln. Damit auch nicht wissenschaftlich vorgebildete Staatsbürger und Steuerzahler etwas damit anfangen können, findet die Politik dann gern Erklärungsmuster in Sinnbildern. Zum Beispiel, wenn Finanzströme gelenkt werden, indem Zentralbanken Geld in den Markt „pumpen“. Wirtschaftskreisläufe sollen so in Schwung gebracht werden, dass das „Konjunkturbarometer“ nach oben ausschlägt und ein Absturz ins Bodenlose abgewendet wird. In krisenhaften Zeiten hat Keynes auch heute noch weltweit Konjunktur – und spaltet wie damals die Geister.

Verführerische Blasen

Dass eingängige Bilder den Weg zu ökonomischer Weitsicht und Vernunft ebnen, ist allerdings nicht zuletzt die vielen Erfahrungen mit Blasen. Diese wachsen und wachsen, nehmen immer schillernde Farben an – bis sie platzen. Die Ursache sind aus den Fugen geratene Erwartungen an die Rendite etwa von Internetunternehmen, Immobilien, Edelmetall, Wertpapieren oder Anleihen. Wer vor dem Platzen der Blase gerade noch rechtzeitig verkauft, gewinnt zwar viel Geld. Doch wer zu spät dran ist, steht buchstäblich mit leeren Taschen und schlimmstenfalls mit einem Sack voll Schulden da. Der schottische Essayist Thomas Carlyle hat dies einmal so ins Bild gerückt: „Erfahrung ist der beste Lehrmeister. Nur das Schulgeld ist teuer.“

M. Schick

Eines muss man ihnen lassen. Wenn auch die Werte, mit denen sie jeden Tag jonglieren, sehr abstrakt sind, pflegen Börsianer die wohl schönsten und griffigsten Bilder im Wirtschaftsleben. Der stolze Bulle mit seinen prächtigen Hörnern steht für den längerfristigen Aufschwung, der sich duckende Bär mit gesenktem Schädel für die längerfristige Abwärtstendenz. Das Stimmungsbarometer bewegt sich so bestenfalls zwischen Champagnerlaune und schlimmstenfalls Panik. Wird das Eis brüchig, bleibt nur zu hoffen, dass die Flut bald schon wieder alle Boote anhebt. Ist doch eigentlich ganz einfach, oder?



Frisch gewinnt

Lebensmittellogistik ist ein Wachstumsfaktor in Europa. Dachser hat dazu sein eigenes Netzwerk mit wegweisenden Zukäufen weiter ausgebaut und investiert in Klimaschutz und Digitalisierung. Davon profitieren auch die Netzwerkpartner auf dem Kontinent.

Die Business Unit Food Logistics zählt bei Dachser seit Jahren zu den Wachstumsfeldern. Dieser Trend spiegelt sich auch in den statistischen Daten zum Lebensmittelmarkt wider. Analysten von Statista Market Insights rechnen damit, dass im Jahr 2024 der Umsatz im europäischen Lebensmittelmarkt etwa 1.936 Milliarden Euro erreichen wird. Bis 2028 soll das Volumen sogar auf 2.424 Milliarden Euro steigen, was einem jährlichen Umsatzwachstum von 5,78 Prozent entspricht. Die Marktforscher prognostizieren, dass im Jahr 2024 im Schnitt voraussichtlich 533,1 Kilogramm Lebensmittel pro Kopf verbraucht werden.

Trotz Krisen wie der Covid-19-Pandemie oder dem russischen Angriffskrieg auf die Ukraine und dem damit verbundenen Ausfall von Getreidelieferungen ist der Bereich Food Logistics relativ stabil geblieben. Die Preissteigerungen durch die Inflation haben zwar auch hier ihre Spuren hinterlassen, jedoch weniger stark als in anderen Wirtschaftsbereichen.

„Für 2024 erwartet Dachser Food Logistics ein moderates Mengenwachstum. Die schwache wirtschaftliche Entwicklung trübt zwar weiterhin die Stimmung im Land, aber der Inflationsanstieg, der unserer Einschätzung nach im letzten Jahr die größte Bremse im Lebensmittelmarkt war, ist zuletzt deutlich zurückgegangen. Einen zusätzlichen Wachstumsimpuls erwarten wir durch sportliche Großveranstaltungen wie Fußball-EM und die damit verbundene Event-Gastronomie im eigenen Land“, sagt Alexander Tonn, COO Dachser Road Logistics bei Dachser, der zum Jahresanfang die Leitung der Food-Logistics-Sparte übernommen hat. Ende 2023 war der langjährige Managing Director von Dachser Food Logistics, Alfred Miller, in den Ruhestand gegangen. →

Frische Lebensmittel sind
immer gefragte Güter

Bei der Verabschiedung des langjährigen Managing Directors von Dachser Food Logistics in den Ruhestand, würdigte Dachser CEO Burkhard Eling die besonderen Verdienste von Alfred Müller: „Sie haben das Geschäftsfeld Food Logistics mit großem Einsatz auf ein neues Niveau gehoben. Es ist seit vielen Jahren bei Dachser ein Stabilitätsfaktor und Wachstumstreiber und hat einen wesentlichen Anteil an der dynamischen und nachhaltigen Geschäftsentwicklung des gesamten Unternehmens.“

Dachser Food Logistics hat immer auch grenzüberschreitende, internationale Logistikdienstleistungen im Blick. So ist Deutschland beispielsweise weltweit der drittgrößte Lebensmittelexporteur. Insbesondere Fleisch, Süßwaren, Milchprodukte und Fertiggerichte gehen ins Ausland. Etwa 70 Prozent der Exporte finden ihre Abnehmer innerhalb der Europäischen Union – hauptsächlich in den Niederlanden, Frankreich und Italien.

Geschichte geschrieben in Europa

Diese europaweite Vernetzung spiegelt sich auch ganz besonders in der Erfolgsgeschichte des European Food Network wider. 2013 hatten sich Lebensmittellogistiker aus ganz Europa zusammengeschlossen, um unter der Systemführerschaft von Dachser ihre Leistungen zu bündeln und zu synchronisieren. Mittlerweile verbinden 23 Netzwerkmitglieder die Märkte von 34 Ländern. Ein Meilenstein war 2016 die Inbetriebnahme des Europa-Hubs für Lebensmittel in der Dachser-Niederlassung Erlensee nahe Frankfurt am Main. Mit seiner zentralen Lage im Rhein-Main-Gebiet und mit Umschlagbetrieb von Montag bis Samstag ist das Hub eine wichtige Drehscheibe für trans-europäische Lebensmittelsendungen. Laufzeiten werden dadurch optimiert und die Waren sind im Schnitt einen Tag kürzer unterwegs – eine wichtige Zeitersparnis bei frischen Produkten.

Dachser hat in den vergangenen Jahren auch sein eigenes internationales Netzwerk in der Lebensmittellogistik ausgebaut. Anfang 2023 erfolgte die Übernahme des niederländischen Marktführers Müller Fresh Food Logistics. Seit 1. Januar 2024 ist die Dachser-Tochter auch Partner im European Food Network. Das ist ein Gewinn für alle. Müller hatte in der Vergangenheit gut 80 Prozent seines

Umsatzes in den Niederlanden erzielt. Die restlichen 20 Prozent entfielen auf die anderen Beneluxländer und Großbritannien. „Unter dem Dach von Dachser sind wir zum europäischen Player geworden und haben insgesamt einen großen Professionalisierungssprung gemacht“, freut sich Jan-Peter Müller, Geschäftsführer der Müller Fresh Food Logistics.

Eine solche Integration schafft viele Synergien, stärkt das Netzwerk und bietet Vorteile für die Kunden. Zum Beispiel bei der Informationstechnik. „Wir haben sicherlich auch eine leistungsfähige IT, aber die IT-Systeme von Dachser spielen nochmal in einer anderen Liga“, erklärt Jan-Peter Müller. So könne das Unternehmen in den Niederlanden seinen Export-Kunden künftig das Dachser eLogistics-Portal mit umfassenden Tracking- und Tracing-Informationen sowie digital verfügbaren Ablieferrachweisen zur Verfügung stellen. „Das ist ein Meilenstein im Logistikservice“, so Müller.

Neben der Anbindung der IT-Systeme und der Synchronisation der Prozesse werde vor allem auf die Integration der Mitarbeitenden in die Dachser-Familie Wert gelegt. Dabei helfe, dass beide Unternehmen eine mittelständisch geprägte Kultur pflegen. Dazu zählten Werte wie Vertrauen und Verlässlichkeit sowie langfristig ausgerichtetes Handeln, erklärt Müller. „Aufgrund der gemeinsamen Unternehmenskultur fällt die Integration deutlich leichter“, unterstreicht Müller.

Markteintritt in Skandinavien

Und der nächste Schritt ist schon getan. Mit dem Kauf der schwedischen Frigoscandia AB hat Dachser zum Jahreswechsel sein eigenes europäisches Lebensmittellogistik-Netzwerk auf Schweden, Norwegen und Finnland ausgeweitet. „Mit unseren Akquisitionen in den Niederlanden und Skandinavien stärken wir unsere Position unter den führenden Lebensmittellogistikern Europas“, erklärt Alexander Tonn. Frigoscandia ist mit einem Umsatz von rund 300 Millionen Euro der führende Anbieter von temperaturgeführter Logistik in Schweden, Norwegen und Finnland und seit 2019 Partner im European Food Network.

„Das erleichtert die Integration, da keine Doppelstrukturen vorhanden sind und alle Mitarbeitenden von Frigoscandia von Dachser übernommen werden können“, ergänzt Tonn. Die Akquisition konnte im März 2024 abgeschlossen und die vollständige Integration von Frigoscandia gestartet werden.

„Wir haben im letzten Jahr sehr viel in die Erweiterung des Food-Logistics-Netzwerks investiert“, sagt Tonn. Die Internationalisierung sei aber nur



Nah an den Bedürfnissen der Zielkunden



Ein Netzwerk für ganz Europa



Mit unseren jüngsten Akquisitionen in den Niederlanden und Skandinavien stärken wir unsere Position unter den führenden Lebensmittellogistikern Europas.

Alexander Tonn, COO Road Logistics und Managing Director Food Logistics bei Dachser

eine Herausforderung für die gesamte Lebensmittelbranche. Hinzu kämen weiter steigende Anforderungen des Marktes und der Gesetzgeber an eine nachhaltige und klimafreundlichere Gestaltung der Lieferketten.

Mit innovativer Technik

Um die Kunden auf dem Weg zu mehr Nachhaltigkeit zu unterstützen, testet Dachser emissionsfreie Kühlaufleger. In den Auslieferungslagern Erlensee, Hamburg und Langenau sind vier batterieelektrische eTrailer von Krone im Betrieb. Man wolle die Technologie auf Herz und Nieren im Alltagsbetrieb testen, sagt Tobias Ritter, Department Head Production and Network Processes, Dachser Food Logistics. Wichtig sei, dass die Kühlung auch auf längeren Strecken oder im Stau zuverlässig funktioniere. Eine volle Batterie kühlt den Auflieger ohne externe Stromversorgung für fünf bis sechs Stunden.

Aufgeladen werden die Trailer direkt an den Verladetoren oder über eine Generatorachse, die ähnlich wie bei einem Fahrraddynamo ab 20 Stundenkilometer genug Strom liefert, um zu kühlen und die Batterie zu laden. Die ersten Ergebnisse sind

vielversprechend. Die eTrailer können nicht nur die Klimabilanz von Lebensmitteltransporten verbessern, sondern sind auch wesentlich leiser als Diesel-Kühlaggregate. „Zukünftig wollen wir noch mehr dieser Einheiten einsetzen, um unsere Klimaschutzziele zu unterstützen“, sagt Christian Schütz, Department Head Technics/Technical Purchase bei Dachser.

Neben dem Umwelt- und Klimaschutz sieht die Branche die stärkere Digitalisierung als weitere Herausforderung. „Das Thema Digitalisierung hat sich Dachser frühzeitig auf die Agenda geschrieben“, sagt Tonn. Künstliche Intelligenz in der Bildverarbeitung und Automatisierungstechnologien im Stückgutumschlag gehören ebenso dazu wie der Digitale Zwilling @ILO. Das Projekt erstellt ein digitales Abbild aller Waren, Assets und Abläufe im Transit-Terminal und stellt die Daten in Echtzeit bereit. „Das trägt dazu bei, die komplexen Kundenanforderungen mit hoher Qualität zu erfüllen und gleichzeitig den Herausforderungen durch knappe Flächen und dem Fachkräftemangel zu begegnen“, erklärt Tonn. Nach einer erfolgreichen Pilotphase in Unterschleißheim bei München sowie in Öhringen bei Heilbronn wurde der preisgekrönte Digitale Zwilling Anfang des Jahres auch in der wichtigen Dachser Food Logistics Niederlassung in Erlensee eingeführt.

A. Heintze

Aus dem Zukunftslabor

Die Zukunft des Lkw beginnt jetzt

Das Null-Emissions-Fahrzeug verlässt endgültig das Zukunftslabor. Auf dem Weg zur voll praxistauglichen Alltagstechnologie haben die neuen Lkw aber noch einige Herausforderungen zu meistern.

Die Europäische Union hat das Ende des Lkw-Verbrennermotors auf Basis fossiler Kraftstoffe (Diesel, LNG/CNG) nun endgültig eingeleitet. Denn mit der Anfang des Jahres final verabschiedeten Aktualisierung der EU-Verordnung 2019/1242 müssen die Nutzfahrzeug-Hersteller bis zum Jahr 2040 den durchschnittlichen Ausstoß von CO₂-Emissionen bei Lkw-Neuzulassungen um 90 Prozent gegenüber dem Basisjahr 2019 reduziert haben.

In nur zwei Jahrzehnten wird damit auch die Logistikbranche die wohl größte Transformation im Straßengüterverkehr seit der Umstellung vom Pferdefuhrwerk auf den Kraftwagen bewerkstelligen müssen. Aus der Zukunftstechnologie Null-Emissions-Fahrzeug (englisch Zero Emission Vehicle, kurz ZEV) muss nun ein praxistauglicher Lkw werden, der für verschiedenste speditionelle Aufgaben zuverlässig sein Leistungsversprechen einlöst.

Neu ist der Weg hin zum ZEV indes nicht. Bereits vor fünf Jahren wurde die Transformation mit der Verabschiedung der EU-Verordnung 2019/1242 eingeleitet. Erste Flottenziele stellen seitdem Nutzfahrzeughersteller vor die Aufgabe, bei den Erstzulassungen die Durchschnittsemissionen schon ab 2025 um 15 und ab 2030 um 30 Prozent (jetzt erhöht auf 45 Prozent) zu verringern. Das Zielbild des ZEV findet sich auch in weiteren Verordnungen. Zum Beispiel kommt es in den von allen EU-Mitgliedsstaaten im Jahr 2022 beschlossenen fünf neuen CO₂-Klassen für Lkw-Mautsysteme zur Anwendung. Umgesetzt wurde diese neue Klassifizierung zum Jahreswechsel bereits in Deutschland und Österreich.

Die OEMs haben ihre Strategien entsprechend angepasst. Marktführer Daimler Trucks kündigte bereits im Herbst 2019 an, innerhalb von zwei Jahrzehnten die Produktion komplett auf batterieelektrische (BEV) und wasserstoffbrennstoffzellen-elektrische (FCEV) Fahrzeuge umzustellen. Und das nicht nur in der EU. Denn auch andere Staaten haben das Ende des klassischen Verbrennungsmotors beschlossen. In Norwegen und im US-Bundesstaat Kalifornien wird beispielsweise das Aus des klassischen Verbrennerantriebs beim Lkw schon fünf Jahre früher eingeleitet als in der EU.

Die Umstellung hat begonnen

Entsprechende Investitionen in neue Produktionsstätten und Lieferantennetzwerke wurden weltweit von allen etablierten OEMs, aber auch einigen Startups und Quereinsteigern getätigt. Im Mittelpunkt stehen bei den Herstellern die Elektrifizierung des Antriebsstrangs sowie die Fertigung und Beschaffung leistungsfähiger Traktionsbatterien und Brennstoffzellen.

Mittlerweile sind erste Lkw-Serienmodelle für Nah- aber auch Fernverkehre als batterieelektrische Fahrzeuge mit Reichweiten von 300 und bald auch 500 Kilometern verfügbar. FCEV-Lkw hingegen werden als Serienfahrzeuge mit Reichweiten über 700 Kilometern erst gegen Ende dieses Jahrzehnts erwartet. Laut EU-Vorgaben ebenfalls als ZEV zugelassen sind Wasserstoff-Verbrennungsmotoren und Oberleitungs-Lkw. Da für beide Technologien aber weder praxistaugliche Angebote noch Infrastruktur-Ausbaupläne existieren, werden diese emissionsfreien Lkw-Antriebe auf absehbare Zeit nicht in größerer Zahl in Europa zum Einsatz kommen – vielleicht wird das auch nie der Fall sein.

Das gleiche gilt für synthetische Kraftstoffe. Verbrenner-Lkw mit Biofuels oder E-Fuels im Tank zählen auch in der aktualisierten EU-Verordnung nicht als Null-Emissions-Fahrzeuge. Für sie gibt es auch in Zukunft keinen Mautvorteil. Nur Fahrzeuge, die nachweislich ausschließlich mit grünen, strombasierten Kraftstoffen betrieben werden, könnten eventuell auch nach 2040 als Klasse „E-Fuels only“ noch zugelassen werden. Hierzu fehlen aber noch sämtliche rechtlichen Details.

E-Fuels mit Fragezeichen

Und auch der politische Wille ist fraglich. Zwar wurde auf EU-Ebene jüngst vereinbart, den Einsatz von E-Fuels in Zukunft zu erwägen. Ob daraus jemals eine mehrheitsfähige und damit verbindliche rechtliche Vorgabe wird, ist derzeit nicht absehbar. Aufgrund der begrenzten Produktionskapazitäten für solche Kraftstoffe wird dies auf jeden Fall kein Lösungsansatz für die OEMs sein, die Flottenziele verlässlich zu erreichen. Auch



Die Ladeinfrastruktur ist eine Herausforderung

lassen sich mit diesem Technologiepfad nicht die Luftschadstoffemissionen (Stickoxide, Partikel etc.) auf null Emissionen absenken. Dies ist wiederum ein wichtiger Punkt, insbesondere für Städte und Metropolregionen. Mit der verabschiedeten Aktualisierung der EU 2019/1242 stehen der rechtliche Rahmen und die Technologieoptionen fest. Um aber eine Alltagstauglichkeit zu erreichen, muss dringend an folgenden Punkten gearbeitet werden:

- Öffentliche Lkw-Ladeinfrastruktur: Zügige Umsetzung der EU-Verordnung für den Aufbau von Schnellladepunkten bis 2030, der sogenannten AFIR-Richtlinie – mindestens alle 60 Kilometer entlang der wichtigsten Autobahnen, alle 100 Kilometer im gesamten transeuropäischen Verkehrsnetz sowie an städtischen Knoten.
- Kommunale Energienetze: zügige Erstellung und Umsetzung von Ausbauplänen für die Stromversorgung in Gewerbegebieten.
- Rechtsnormen und Standards: zügige Überarbeitung von Regelwerken für die Nutzung von Null-Emissionsfahrzeugen und Erneuerbarer Energien, z.B. technische Regeln zu Brandschutz, Gefahrgut etc. Aber auch Finanzierungsrichtlinien und Sozialvorschriften insbesondere für KMU sind zeitnah anzupassen.
- Investitionssicherheit: Verlässlichkeit und Planbarkeit von Gesetzen und Verordnungen sind Grundvoraussetzung, um die notwendigen privaten Investitionen aktivieren zu können.

- Am allerwichtigsten ist indes ein konstruktives Mitwirken aller Beteiligten. Notwendig ist eine Lösungs- und umsetzungsorientierte Zusammenarbeit.

Dachser bereitet sich im Rahmen seiner Nachhaltigkeits- und Klimaschutzstrategie auf die schrittweise Transformation hin zu Null-Emissions-Fahrzeugen und Erneuerbaren Energien vor. Konkret bedeutet dies, die Zahl von BEV Lkw und später FCEV Lkw sowohl im Nah- und Fernverkehrsnetz stetig in Abhängigkeit von Leistungsfähigkeit, Ladeinfrastruktur und Wirtschaftlichkeit zu steigern. Ebenso wichtig ist es aber auch, durch hohe Prozess- und Energieeffizienz weiterhin unnötige und energieintensive Transportkilometer zu vermeiden. Konkret bedeutet das, auch in den kommenden Jahren noch moderne kraftstoffsparende Euro 6 Diesel Lkw einzusetzen, die Transporte mit gut ausgebildeten Fachkräften und neuen digitalen Assistenzsystemen noch mehr auszulasten und Touren noch besser zu disponieren. Die Basis für eine intelligente Logistik der Zukunft, soviel steht mittlerweile fest, sind allerdings Null-Emissionsfahrzeuge in Kombination mit hoher Effizienz.

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.



Klima schützen – Zukunft ermöglichen

Dachser, die Klimaschutzorganisation myclimate und die Kinderrechtsorganisation terre des hommes haben eine langfristige Zusammenarbeit beschlossen. Gemeinsam will man weltweit neue Klimaschutzprojekte ins Leben rufen oder bestehende Initiativen ausbauen.

Gemeinsam initiativ werden für den Klimaschutz: Dachser und die gemeinnützigen Organisationen myclimate und terre des hommes haben dazu im Dezember 2023 eine entsprechende Kooperationsvereinbarung unterzeichnet. Die zunächst auf sechs Jahre angelegte Zusammenarbeit umfasst zwei sich ergänzende Handlungsfelder: die Entwicklung von nach anerkannten Standards zertifizierten myclimate-Klimaschutzprojekten in Südamerika, Afrika, Asien und Europa sowie Klimaschutzprojekte in Zusammenarbeit mit terre des hommes, die sich auf die Unterstützung von Kindern und Jugendlichen in Schwellen- und Entwicklungsländern fokussieren. Begleitet werden Projektauswahl und Programm-Management von einem Steuerungsgremium mit Vertreterinnen und Vertretern von Dachser, myclimate und terre des hommes.

Alle Kooperationspartner bringen viel Know-how aus langjähriger Projektarbeit rund um Nachhaltigkeitsthemen mit. Die Kinderschutzorganisation terre des hommes, seit 2005 Partner von Dachser, blickt mit ihren lokalen Partnerorganisationen auf eine langjährige, erfolgreiche Arbeit mit Kindern und Jugendlichen zurück, die sich für ihr Recht auf eine gesunde Umwelt einsetzen. Die Klimaschutzorganisation myclimate treibt mit ihrer Projektarbeit weltweit messbaren Klimaschutz und eine nachhaltige Entwicklung voran.

„Wir wollen einen ehrlichen und sinnhaften Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz leisten“, sagt Bernhard Simon, Chairman of the Supervisory Board von Dachser und Mitglied des Steering Committees der Klimaschutzkooperation. „Als Logistikdienstleister setzen wir dabei auf das aktive Reduzieren von Emissionen durch Prozess- und Energieeffizienz sowie Forschung und Entwicklung. Aber wir engagieren uns auch über die Unternehmensgrenzen hinaus. Die Vereinbarung mit myclimate und terre des hommes gibt diesen Aktivitäten nun einen nachhaltigen Rahmen.“ Besonders die Einbindung des langjährigen Partners terre des hommes sei ein wichtiger Baustein der Kooperation und hebe sie von anderen Klimaschutzinitiativen ab. „Die Menschen in Schwellen- und Entwicklungsländern trifft der Klimawandel mit großer Wucht. Hier möchten wir uns vor Ort engagieren, die Lebensgrundlagen von Kindern und Jugendlichen zu erhalten und zu verbessern“, so Bernhard Simon weiter.

Stefan Hohm, Chief Development Officer (CDO) bei Dachser, ergänzt: „Wir werden nicht nur einen finanziellen Beitrag leisten, sondern uns maßgeblich in die Projektgestaltung einbringen. Für uns stehen nicht CO₂-Gutschriften im Vordergrund. Es ist auch nicht angedacht, die positiven Effekte auf das Klima, die bei den Projekten entstehen sollen, für Kompensationszwecke oder Werbeaussagen wie ‚klimaneutral‘ zu nutzen oder an Dritte zu übertragen. Wir möchten den Klimaschutz mit gezielten und langfristigen Initiativen voranbringen. Mit myclimate haben wir einen sehr erfahrenen Partner gefunden, und wir freuen uns darauf, gemeinsam unseren hohen Anspruch umzusetzen.“

Gemeinsame Projektarbeit für mehr Klimaschutz

Ab sofort wird im Rahmen der Kooperation an Projekten in Südamerika, Afrika, Asien und Europa gearbeitet. Dabei können bewährte Konzepte von myclimate erweitert beziehungsweise in andere Regionen übertragen werden. Zudem sind auch vollständig neue Vorhaben geplant. Dachser finanziert die Projekte und bringt sich intensiv in Auswahl und Entwicklung ein. myclimate verantwortet – gemeinsam mit terre des hommes – den Aufbau des Projektportfolios sowie das laufende Programm-Management und arbeitet dabei mit lokalen Partnern zusammen. Wichtige Anforderungen an sämtliche Projekte sind deren Nachhaltigkeit und Langfristigkeit, ein klarer Beitrag zu den Sustainable Development Goals (SDGs) der Vereinten Nationen, sowie messbare Indikatoren, die nach anerkannten Standards zertifiziert werden.

Stefan Baumeister, Geschäftsführer myclimate Deutschland, erläutert: „Langfristige Kooperation wie mit Dachser sind der

Schlüssel für wirksame Projekte, die sowohl den Klimaschutz als auch die soziale Entwicklung vorantreiben. Die außergewöhnlich umfangreich geplante Zusammenarbeit wird somit deutlich mehr der weltweit dringend benötigten Klimaschutzmaßnahmen ermöglichen.“

Im Fokus der Zusammenarbeit sollen sogenannte „Community-Projekte“ stehen. Hier geht es unter anderem um den Zugang zu sauberer lokaler Energieversorgung und Kochenergie, die Verbesserung des Zugangs zu Trinkwasser, Verbesserungen in der Landwirtschaft und Ernährungssicherheit und um Abfallmanagement sowie E-Mobilität. Ebenso denkbar sind technische CO₂-Reduktionsmaßnahmen.

Klimaschutz für eine bessere Lebensgrundlage

Die lokale Unterstützung, insbesondere von Kindern und Jugendlichen, steht auch im Zentrum der Zusammenarbeit mit terre des hommes. Dabei berät und unterstützt myclimate die internationale Kinderrechtsorganisation, insbesondere bei Qualitäts- und Zertifizierungsthemen.

Dazu Joshua Hofert, Vorstand Kommunikation bei terre des hommes: „Die Klimakrise hat große Auswirkungen auf das Leben von armen und benachteiligten Kindern in vielen Regionen der Erde. Jedes Jahr sterben rund 1,7 Millionen Kinder unter fünf Jahren an Krankheiten, die auf schlechte Umweltbedingungen zurückzuführen sind. Dabei hat jedes Kind das Recht, in einer gesunden Umwelt zu leben. Unsere neue Kooperation mit Dachser und myclimate soll dazu beitragen, dieses Kinderrecht zu verwirklichen.“ Bereits seit 2005 arbeitet Dachser mit terre des hommes zusammen, um Hilfe zur Selbsthilfe zu leisten und Kinderrechte weltweit zu verwirklichen. Verschiedene Projekte in Südasien, im südlichen Afrika, Lateinamerika und der Ukraine haben das Ziel, das Leben von Kindern und Jugendlichen heute und in Zukunft zu verbessern.

M. Gelink



(v.l.) B. Eling, Dachser CEO; J. Hofert, terre des hommes Vorstand Kommunikation; B. Simon, Chairman of the Dachser Supervisory Board; S. Baumeister, myclimate Geschäftsführer Deutschland; S. Hohm, Dachser CDO



Unterwegs im Reallabor: André Bilz bei der Fahrzeugprogrammierung

Rangieren mit dem Roboter

Autonome Fahrzeuge haben viel Potenzial in der Logistik, beispielsweise um vollautomatisch das Rangieren mit Wechselbrücken zu übernehmen. Doch wie lässt sich das auf einem betriebsamen Speditionshof sicher und effizient umsetzen? Am Dachser-Standort in Langenau bei Ulm wurde daran im Echtbetrieb geforscht.

Der Kamag Precision Tractor holt einen leeren Sattelaufleger vom Parkplatz und macht sich auf den Weg zum Tor 35. Der Mensch hinterm Steuer kann sich entspannt zurücklehnen, der Sattelzug fährt autonom. Und noch etwas ist auffällig: An der Zugmaschine befinden sich vorne an den Enden und in der Mitte des Stoßfängers drei große runde Sensoren, von denen leuchtend grüne Kabel ins digitale Innenleben des Fahrzeugs abzweigen. Auf dem Dach thronen weitere Sensoren und Antennen.

Auf dem Betriebshof der Dachser-Niederlassung im baden-württembergischen Langenau wird eine Zukunftsvision real: Im Forschungsprojekt SAFE20, gefördert vom deutschen Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz, wird der Regelbetrieb von vollautomatischen Fahrzeugen auf Betriebshöfen getestet. Und die beiden hier eingesetzten autonom fahrenden Hoffahrzeuge sind flott unterwegs. Mit bis zu 20 Stundenkilometern reißen sie sich nahtlos in den Mischbetrieb mit von Menschen gelenkten Fahrzeugen sowie Fußgängern ein. Die nur von einem im Notfall eingreifsbereiten Sicherheitsfahrer begleiteten Fahrzeuge des Hoflogistik-Spezialisten Kamag müssen auf ihrem Weg viele Unwägbarkeiten meistern, Hindernisse umfahren, Richtungsänderungen vornehmen, auf Fußgänger und Querverkehre achten. Eine Herausforderung an die Sensorik und die damit verbundene IT. Lidar-Scanner erfassen dazu mithilfe von Laserlicht die Umgebung und erstellen ein digitales Abbild. Eine GPS-Antenne auf dem Dach sorgt unterwegs für eine genaue Positionsbestimmung des Fahrzeugs. Die zweite Antenne empfängt Daten der Infrastruktursensoren. So werden die ausgewerteten Informationen aus Radar und Kameradaten übertragen. „Das Rangieren von Wechselbrücken und Trailern von Abstellplätzen zur Be- oder Entladung an der Umschlaghalle bietet beträchtliches Potenzial für die Automatisierung –

vor allem vor dem Hintergrund des Mangels an Fahrerinnen und Fahrern“, erläutert Stefan Hohm, Chief Development Officer von Dachser.

Um den komplexen Vorgang von rundum sicheren, automatisierten Lkw-Verkehren in einer Logistikanlage zu ermöglichen, wurden für das Forschungsprojekt auch außen an den Hallen Kameras und Sensoren installiert. Erkennt eine davon einen Menschen, der beispielsweise den Zebrastreifen überquert, erhält das autonom fahrende Gefährt diese Information bereits im Voraus. Es kann, noch bevor es um die Ecke biegt und der Mensch in Sichtweite kommt, die Geschwindigkeit reduzieren und zur Not auch sofort stoppen.

In den Verkehrsfluss integriert

„Für den Mischbetrieb auf unserem Gelände ist es entscheidend, dass die autonom fahrenden Fahrzeuge nicht zum Hindernis werden“, sagt André Bilz, Team Leader Truck & Terminal Equipment im Head Office von Dachser. Bislang wäre es unter Beachtung der geltenden Sicherheitsbestimmungen lediglich möglich, solche Fahrzeuge mit 6 bis 8 km/h zu betreiben. Die hier getesteten Fahrzeuge sind hingegen dreimal so schnell, mit bis zu 20 Stundenkilometern unterwegs. Sie müssen sich in den „normalen“ Verkehrsfluss mit Kraftfahrern und -fahrerinnen in ihren Nutzfahrzeugen als auch anderen Fahrzeugen und Fußgängern auf dem Betriebshof einfädeln. „Beim Hofdienst werden anspruchsvolle Transportaufgaben wie das Umsetzen von Wechselbrücken und Sattelaufliegern innerhalb der Automatisierungszone von speziellen Fahrzeugen durchgängig autonom bewegt“, erklärt André Bilz.

Dreieinhalb Jahre lang wurde nun im Forschungsprojekt untersucht, wie das im praktischen Logistikbetrieb funktioniert. Dabei wurden wichtige Grundlagen geschaffen, wie zum Beispiel ein umfangreiches Sicherheitskonzept, das im Dauerbetrieb unter realen Bedingungen validiert wurde. Die Projektergebnisse sollen nun in die Erarbeitung rechtssicherer Rahmenbedingungen für den automatisierten Güterverkehr auf Umschlagplätzen einfließen. Neben Dachser beteiligen sich sieben Partner an SAFE20. Darunter die Fraunhofer Institute für Materialfluss und Logistik IML und für Verkehrs- und Infrastruktursysteme IVI. ZF Commercial Vehicle Systems aus Hannover agiert als Projektkoordinator und war federführend für den Umbau der Sattelzugmaschine Kamag PT verantwortlich. Von Kamag Transporttechnik stammen die beiden Spezialfahrzeuge, die von den verschiedenen Partnern mit entsprechender Sensorik sowie Bordelektronik zur Datenverarbeitung ausgestattet wurden. Die darauf spezialisierte SICK AG lieferte die Sensorik und hat

sich federführend mit der Erstellung des Sicherheitskonzeptes beschäftigt. Götting lieferte als Automatisierungsprofi wichtige Komponenten zur Fahrzeuglokalisierung.

Weniger Anfahrschäden

André Bilz und Christoph Ehrhardt, Department Head Trends and Technology Research bei Corporate Research & Development ziehen eine positive Bilanz des großangelegten Tests unter Realbedingungen: „Wir haben noch keine serienreife Lösung, aber wertvolle Erfahrungen und Daten, mit denen wir den weiteren Weg gestalten können“, so Ehrhardt. Es ließe sich schon jetzt zeigen, dass ein sicherer Mischbetrieb möglich ist. „Wir versprechen uns neben der Erhöhung der Prozesssicherheit auch eine spürbare Reduzierung der Anfahrschäden“, sagt Bilz. Die Fahrzeuge können nicht nur Wechselbrücken rangieren, sondern auch Sattelauflieger. In beiden Fällen geht es im Fahrbetrieb um Zentimeter. Die Sensoren sind stets hochkonzentriert, nicht abgelenkt und funktionieren auch in schwierigen Lichtverhältnissen, etwa in der Dämmerung oder bei Sonnenaufgang. „Schwierigkeiten hatten wir teilweise bei extrem schlechten Witterungsbedingungen wie starkem Schneefall, aber diese Themen sind lösbar.“

Wertvolle Ergänzung

In Zeiten akuten Fahrermangels können die autonom fahrenden Fahrzeuge eine nützliche Unterstützung sein. Allerdings, ganz ohne Menschen geht es beim Rangieren am Hof noch nicht. Themen wie Sicherung der Trailer mit Unterlegkeilen, oder das Öffnen und Schließen der Türen müssen weiterhin manuell erfolgen. Hier wurden Prozesse definiert. Teilweise muss auch das Verladepersonal in die Verantwortung genommen werden. Für das automatische Koppeln sowie die Verbindung von Druckluft für das Bremssystem und Strom für die Beleuchtung wurde ein automatisches Kupplungssystem verbaut. Allerdings müsste später jeder Trailer mit einem solchen System ausgestattet sein, was sich negativ auf die Wirtschaftlichkeit auswirkt. Das Bewegen von Wechselbrücken ist dabei deutlich einfacher.

Das Identifizieren von Verbesserungspotenzial für zukünftige Marktlösungen ist ein wichtiges Ergebnis von SAFE20. Klar belegt ist jedoch durch das richtungsweisende Forschungsprojekt: Ein wirtschaftlicher und gleichzeitig sicherer Betrieb mit autonom fahrenden Fahrzeugen im Logistikablauf auf einem geschlossenen Gelände rückt in greifbare Nähe.

D. Kunde

Ein Forschungsprojekt ist nicht nur dafür da, Visionen zu schaffen, es soll der Start für innovative Technologie sein, die in der Praxis eingesetzt werden kann. Deshalb steht bei SAFE20 auch die spätere Verwendbarkeit im Fokus: Die Komponenten werden so konzipiert, dass sie nicht nur auf dem Modellhof, sondern ebenso in anderen Niederlassungen oder bei anderen Logistikern zum Einsatz kommen können.



Tolle Töpfe

Le Creuset ist berühmt für seine farbenfrohen Töpfe und Bräter aus Gusseisen mit Emaille-Oberfläche. Hobbyköche rund um den Globus schätzen die hochwertigen Kochutensilien, die ihren Ursprung in einem kleinen nordfranzösischen Ort haben und mit Dachser ihren Weg in die Weltmärkte finden.

Harry Potter und seine Mitschüler rühren in Hogwarts unterschiedlichste Zaubersäfte in Töpfen an. Da lag es für Le Creuset, den traditionsreichen Hersteller von Kochutensilien, nah, eine Sonderedition „Harry Potter“ aufzulegen. Beim emaillierten gusseisernen Bräter dient ein Quidditch-Ball mit Flügeln als Deckelgriff. Fans der Weltraum-Saga Star Wars kochen mit einem Han Solo-Bräter. Die Bratreine wurde in einer limitierten Star Wars-Serie aufgelegt und hat heute schon Kultstatus unter Sammlern.

Trotz alledem sind kurzfristige Modetrends eigentlich nicht die Sache von Le Creuset. Dafür steht schon die lebenslange Garantie auf Töpfe und Bräter, die von Generation zu Generation vererbt werden. Gleichzeitig gilt es, die Marke für die Kunden interessant zu halten. Das erreicht Le Creuset auf drei Wegen: innovative Produktneuerungen, zu denen auch die Sondereditionen zählen. Das breite Farbspektrum verwandelt praktische Küchenutensilien in Lifestyle-Produkte, und schließlich wird das Produktversprechen höchster Qualität seit knapp 100 Jahren erfüllt.

So unterschiedlich weltweit gekocht wird, Le Creuset entwickelte sich über die Jahre zu einem globalen Unternehmen, was seine Kunden, aber auch die Zulieferer und Herstellung angeht. Heute beschäftigt das Unternehmen in Privatbesitz 4.500 Mitarbeitende. Rund 3.000 Container werden jährlich mit Produkten um den Globus bewegt. Ein wichtiger Transportpartner ist Dachser. →



Auf hohem Niveau:
Handwerk fürs Kochwerk

Langjährige Zusammenarbeit

Alle emaillierten gusseisernen Küchenprodukte von Le Creuset werden am Stammsitz in Fresnoy-le-Grand im Norden Frankreichs gefertigt. Produkte aus Steingut entstehen vorwiegend im eigenen Werk in Thailand. Per Seefracht gelangt die Ware von dort mit Dachser nach Korea, Südafrika, Europa und die USA. Bereits seit 2009 unterstützt Dachser das Unternehmen mit Logistikdienstleistungen. Die Zusammenarbeit startete im Landverkehr. Dachser kümmerte sich zunächst um Transporte zwischen der Produktion in Fresnoy-le-Grand und dem europäischen Zentrallager im belgischen Kallo, nahe Antwerpen. Fünf Jahre später kam die Distribution ab dem Zentrallager hinzu, und Dachser versorgte fortan von Belgien aus Einzelhändler und Le Creuset Shops in verschiedenen europäischen Ländern.

Die Partnerschaft war gefestigt, und das gegenseitige Vertrauen wuchs mit den Aufgaben, was schließlich 2021 deutlich zum Tragen kam. Die Covid-19-Pandemie hatte die Welt fest im Griff, und Le Creuset erlebte eine für diese Zeit typische Situation. Die Nachfrage stieg enorm an. Denn Restaurantbesuche waren nur eingeschränkt möglich, die Menschen waren zuhause und hatten plötzlich Zeit, sich mit dem Kochen zu beschäftigen. Dafür schafften sie neue Küchenutensilien an. Doch gleichzeitig explodierten die Transportpreise auf dem

Seeweg von und nach Asien. Laderaum in Seecontainern war Mangelware. Doch die zuvor beschriebene Nachfrage wollte gestillt werden.

Flexible und zuverlässige Logistikdienstleister waren gefragt, um trotz der widrigen Umstände individuelle Lösungen zu erarbeiten. Hier kam das Team um Samuel Haller, Country Manager Air & Sea Logistics Switzerland bei Dachser, ins Spiel. Die Zusammenarbeit mit Le Creuset wurde um den Bereich Seefracht erweitert: „Wir haben in dieser Phase jede einzelne Sendung immer wieder tagesaktuell neu bewertet und die bestmögliche Variante für den Kunden gesucht“, erklärt Samuel Haller. Auch die Nutzung alternativer Häfen sei dazu laufend geprüft und bei Bedarf umgesetzt worden. Entscheidend war, auf die individuellen Anforderungen des Kunden einzugehen, als Ansprechpartner zur Verfügung zu stehen und auch mal das unmöglich erscheinende möglich zu machen. Dachser konnte dabei auf seine resilienten Netzwerke und motivierte Mannschaften bauen und so sich weiter beim Kunden profilieren.

Die Situation normalisierte sich wieder, doch Dachser zählt weiterhin zu den geschätzten Logistikpartnern von Le Creuset. Aufgrund des Verwaltungssitzes des Unternehmens in der Schweiz betreut das Team von Dachser Switzerland den Kunden und übernimmt die interne Koordination und Prozesssteuerung der anderen beteiligten Dachser-Niederlassungen. Das weltweit verzahnte Transportnetzwerk von Dachser kann immer

wieder seine Stärken ausspielen, um die weltweiten Supply Chains effizient zu gestalten. Zum Beispiel in Südafrika, einem interessanten Markt für Le Creuset: Dachser organisiert und überwacht hier nicht nur die Seetransporte. Frühzeitig avisiert das Team von Dachser Südafrika die ankommende Ware dem dortigen Empfänger, organisiert die Verzollung und kümmert sich um die sofortige Weiterleitung der Container nach Schiffsankunft bis zur Lkw-Rampe des Empfängers, samt anschließender Rückführung des leeren Containers.

Größter Markt: USA

Auf seinem Wachstumskurs setzte sich die Führung von Le Creuset schon früh das Ziel, mehr Marktanteile in den USA zu erobern. Seit den späten 1950-er-Jahren werden die Kochutensilien auch in Nordamerika verkauft. Heute sind die USA zum größten Markt für das Traditionsunternehmen geworden. Auf der Logistikseite trägt Dachser Air & Sea Logistics mit zuverlässigen Seefrachtkapazitäten ebenfalls zum Erreichen der Wachstumsziele von Le Creuset in den USA bei. In den USA hat die Marke mittlerweile sehr gut Fuß gefasst und kann sich über eine immer größere Sichtbarkeit freuen. Zum Beispiel wenn

eine Schauspielerin wie Jennifer Garner ihren knapp 15 Millionen Followern bei Instagram zeigt, wie sie mit ihren Le Creuset Töpfen ein neues Rezept ausprobiert.

Das bedeutet nicht nur wertvolle Reichweite bei der Zielgruppe, sondern schafft auch Vertrauen in die Marke. In den vergangenen Jahren sind die Umsatzzahlen beim Online-Handel spürbar nach oben gegangen. Hochsaison für Le Creuset ist zum Jahresende, wenn Freunde und Familie zusammenkommen und man sich viel Zeit nimmt für gemeinsames Kochen. Den Startpunkt dieser heißen Absatz-Phase markiert der „Black Friday“ Ende November. Gleichzeitig gilt es, das Interesse an den Produkten hochzuhalten, mit neuen Farben, aber auch neuen Produktreihen, wie zum Beispiel Brot-Brättern, quasi ein Topf zum Brotbacken.

„Egal welche Zielgruppen Le Creuset in Zukunft erschließen möchte – wir stehen gerne als Partner zur Seite“, sagt Samuel Haller von Dachser. Die unternehmerische Kraft verbindet die beiden Unternehmen, und nicht nur diese: Beides sind Privatunternehmen, pflegen eine langjährige Tradition und verfolgen in ihren jeweiligen Feldern einen hohen Qualitätsanspruch und setzen auf Mut zur Innovation. „Eine gute Grundlage für eine robuste, langfristige Zusammenarbeit“, so Samuel Haller. **D. Kunde**

Das Rezept für legendäre Bräter aus Gusseisen: Das Rohmaterial, das unter anderem aus recyceltem Eisen und Stahl besteht, wird im Ofen eingeschmolzen und dann in einen Schmelztiegel (franz. „Creuset“) gegossen. Sobald das Metall abgekühlt ist, werden die es umgebenden Sandformen zerbrochen, um die neu gegossenen Produkte freizulegen. So ist jedes Stück von Le Creuset ein Unikat.



Per Seefracht auf die Weltmärkte

Netzkompetenz



Auslieferung zum vereinbarten Zeitpunkt

Liefertreue mit fixen Terminen

Mit dem neuen Produkt targo on-site fix erweitert Dachser das Leistungsportfolio für B2C-Lieferungen. Damit lässt sich ein fester Liefertermin bereits bei der Auftragserteilung mit dem Verkäufer vereinbaren.

Verbraucherinnen und Verbraucher sind anspruchsvoll. Sie wollen nicht nur überall und jederzeit shoppen, sondern die bestellte Ware dann auch zur passenden Zeit am gewünschten Ort erhalten. Um im hart umkämpften Marktumfeld Kunden mit Omnichannel-Vertriebskonzepten, die gleichermaßen den stationären Einzelhandel, Online- und Mobile Commerce einbeziehen, zu unterstützen, hat Dachser nun mit targo on-site fix ein neues Produkt eingeführt, das europaweit volle Flexibilität beim Liefertermin ermöglicht.

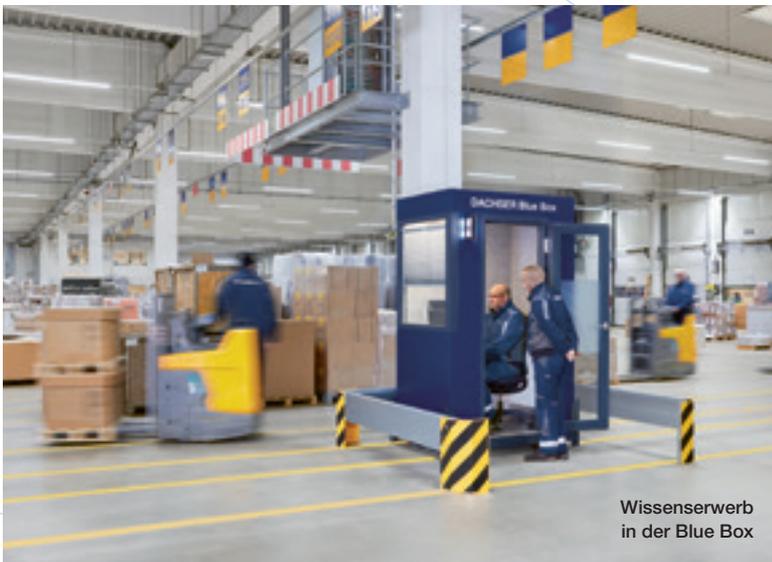
„Handel und Hersteller müssen sich heute ohne Abstriche an den Lieferanforderungen der Konsumenten ausrichten. Das bedeutet für uns als Logistikpartner, dass wir unsere Services

und Prozesse im Netzwerk stets anpassen und mit einfacheren und schnelleren Lösungen ergänzen müssen. Das ist ein Bestandteil der Wachstumsstrategie für unser europäisches Stückgutnetz“, erläutert Alexander Tonn, COO Road Logistics bei Dachser.

Mit targo on-site fix könnten Verbraucherinnen und Verbraucher bereits beim Kauf einen fixen Liefertermin mit dem Verkäufer vereinbaren und sich die Ware z. B. erst nach einem geplanten Urlaub oder an einem freien Tag liefern lassen. Diese Flexibilität kommt gut an. Und auch der Logistiker profitiert von geringeren Liegezeiten der Ware in der Eingangsniederlassung und weniger Aufwand für Terminvereinbarungen.

Preisgekröntes eLearning-Konzept

Hohe Auszeichnung für ein digitales Lernangebot für gewerbliche Mitarbeitende im Umschlaglager: Die DACHSER Blue Box ist mit dem eLearning AWARD ausgezeichnet worden. Die Jury des Instituts für betriebliche Bildung IFBB und des eLearning Journals überzeugte besonders der einfache Zugang zum eLearning-Angebot und der positive Einfluss auf die Lernkultur. Mitten im Umschlags- oder auch Kontraktlogistiklager aufgestellt, bietet die einer klassischen Telefonzelle ähnelnde schallgedämmte Blue Box den Mitarbeitenden die Möglichkeit zum eigenständigen Lernen in einer einladenden, reizarmen und semiprivaten Lernumgebung. Dabei können die Teilnehmenden die für sie passenden Trainings aus bis zu 26 verschiedenen Sprachen wählen.



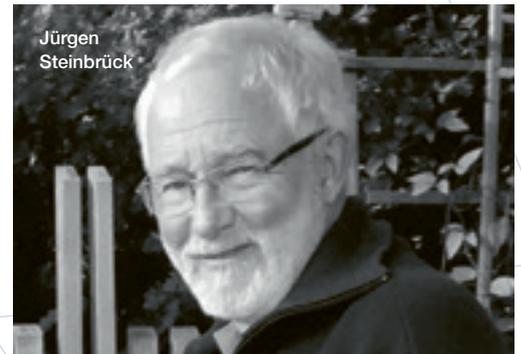
Wissenserwerb
in der Blue Box

Umzug in Schweden

Dachser verlagert seine Aktivitäten aus dem schwedischen Malmö in die Hafen- und Industriestadt Landskrona, einen der wichtigsten Logistikstandorte Schwedens, rund 50 Kilometer von Malmö entfernt. Die neue Anlage, die Ende des Jahres in Betrieb gehen soll, wird rund 9.600 Quadratmeter groß sein und über 1.100 Quadratmeter Bürofläche, ein 5.000 Quadratmeter großes Warehouse mit einer Deckenhöhe von 14,7 Metern und ein 3.500 Quadratmeter großes Cross-Dock-Terminal mit 30 Toren verfügen. Hier kann Dachser seinen Kunden künftig Warehousing-Services mit Platz für 12.000 Paletten anbieten. Mögliche weitere Ausbaufächen sind bereits vorgesehen.



Mehr Kapazitäten für Schweden



Jürgen
Steinbrück

Trauer um Jürgen Steinbrück

Dachser trauert um seinen langjährigen Kontraktlogistikleiter Jürgen Steinbrück, der nach schwerer Krankheit im Alter von 80 Jahren in seiner norddeutschen Heimat verstorben ist. Jürgen Steinbrück kam 1990 zu Dachser. Bis zu seinem Renteneintritt leitete er von Kempten aus den Bereich „Logistik-Consulting“, heute Corporate Contract Logistics. Mittlerweile ist Kontraktlogistik als die „Königsdisziplin der Logistik“ bei Dachser an 163 eigenen Warehouse-Standorten auf fünf Kontinenten etabliert und beschäftigt über 5.000 Mitarbeitende. Dachser wird Jürgen Steinbrück ein ehrendes Andenken bewahren.



Roman Müller

Dachser in Asien unter neuer Führung

Roman Müller leitet seit Anfang des Jahres als Managing Director die Geschäfte von Dachser Air & Sea Logistics (ASL) Asia Pacific. Er folgte auf Edoardo Podestà, der nach mehr als 20 Jahren bei Dachser in den Ruhestand gegangen ist. Seit seinem Eintritt ins Unternehmen im Jahr 2008 hatte Roman Müller verschiedene leitende Positionen inne. Unter anderem als Managing Director der koreanischen Landesgesellschaft und als Head of Sales Dachser Air & Sea Logistics APAC. Zuletzt leitete er seit Juli 2021 als Deputy Director ASL APAC und Stellvertreter Podestàs mehrere Schlüsselprojekte, gestaltete aktiv die anstehende strategische Neuausrichtung der Region und trieb die Präsenz von Dachser in Asien voran.

48
mph

Vernetzt ins E-Zeitalter

Der Umstieg auf Elektromobilität verändert die logistischen Ketten weltweit. Der Automotive Zulieferer Swoboda aus dem Allgäu sieht darin auch eine Chance. Mit Dachser stellt das Unternehmen seine weltweiten Lieferketten dafür neu auf.

In die Welt der Elektromobilität kommt Bewegung. Laut Statista wird bis 2028 bei Elektrofahrzeugen ein jährliches Umsatzwachstum von rund zehn Prozent erwartet. Der Absatz soll dann bei über 17 Millionen Einheiten weltweit liegen.

Auch wenn sich vielleicht manch einer ein noch schnelleres Tempo bei der Mobilitätswende gewünscht hätte, ist die Richtung nach Meinung von Experten deutlich vorgegeben. Megatrends wie Elektromobilität, Autonomes Fahren, die Vernetzung und neue Mobilitätskonzepte werden die Transformation vom Verbrennungsmotor zum Elektromotor weiter vorantreiben. Das wird nicht nur die Hersteller und Zulieferer in dieser Branche, sondern auch die Logistik nachhaltig und unwiderruflich verändern. Davon ist Dietmar Sirch, Head of Logistics Processes beim Automobilzulieferer Swoboda in Wiggensbach bei Kempten/Allgäu überzeugt. „Flexibilität, Stabilität und Geschwindigkeit werden von der Logistik mehr denn je erwartet“, ist er sich sicher.

Das Familienunternehmen Swoboda ist wie Dachser ein globaler Player mit Wurzeln im Allgäu. An zwölf Standorten in sechs Ländern auf drei Kontinenten entwickeln und bauen rund 4.000 Menschen Sensoren, Steuergeräte und Antriebskomponenten für die Automobilbranche. Das Unternehmen ist in Marktsegmenten aktiv, die von dem technologischen Wandel besonders profitieren. „Wir begleiten seit Jahren den Übergang zur E-Mobilität“, sagt Stefan Walgenbach, Leiter Logistik für das Swoboda Werk in Wiggensbach. „Das Produktportfolio und die bestehenden Liefervereinbarungen mit Herstellern sind zusehends ausgerichtet für Baugruppen der E-Mobilität. Seit Jahren entwickelt und produziert Swoboda Sensoren und Antriebskomponenten, die in E-Autos, E-Bikes, Cargo-Bikes und E-Scootern eingesetzt werden können. Ziel ist es, die Technologie sicherer, komfortabler und energieeffizienter zu machen.“

Neue Player am Markt

Allein im Werk Wiggensbach produziert Swoboda jeden Monat rund fünf Millionen hochkomplexe Bauteile und Baugruppen. Vom Steuerungsinstrument bis hin zu großen und schweren Komponenten. Weltweit verlassen jeden Tag rund eine Million Bauteile die Fertigungsstätten von Swoboda. Nicht nur diese stattlichen Mengen sind für einen Logistikkdienstleister eine Herausforderung.

„Die Transformation treibt natürlich auch die Logistiker, sich weiter anzupassen“, erkennt Walgenbach. Der Automobilmarkt sei seit jeher sehr dynamisch und werde sich mit der E-Mobilität weiter verändern. „Es kommen ganz neue Player an den Markt, die anders aufgestellt sind als die

etablierten Hersteller“, sagt Walgenbach. Künftig werde man einen noch breiteren und heterogenen Kundenkreis mit Bauteilen und Komponenten versorgen.

Insbesondere der Datenaustausch werde an Geschwindigkeit zulegen, ist Sirch überzeugt. „Schon heute, bevor die Ware das Werk verlässt, erwarten unsere Kunden umfangreiche Informationen auf digitalen Wegen (EDI) und ein Ende der Optimierungen ist noch lange nicht zu erkennen“, so Sirch. Außerdem würden immer mehr Kunden Zugriff auf das Tracking der Lieferfahrzeuge einfordern. „Sie wollen genau wissen, wo der Lkw aktuell steht, um ihre Produktion möglichst exakt planen zu können“, weiß Sirch. Dass Dachser seit einiger Zeit alle Wechselbrücken und Trailer mit entsprechenden IoT-Devices ausgestattet hat, schaffe ein Höchstmaß an Transparenz über die Lieferkette.

Flexibler werden

Und Transparenz, so Walgenbach sei wichtiger denn je. Die Bestellungen würden sich mittlerweile immer öfter kurzfristig verändern. Noch immer wirken bei der Produktionsversorgung mit elektronischen Bauteilen, etwa Halbleitern aus Fernost, die zuletzt gestörten Lieferketten oder Kapazitätsengpässe bei den Zulieferern nach. Da könne sich die Produktion sehr schnell ändern. „Unsere Kunden aktualisieren schon mal über Nacht ihre Mengen und Termine. Dann werden aus zehn Paletten auf einmal 50“, weiß Sirch. Darauf müsste nicht nur Swoboda, sondern auch Dachser reagieren können. „Das ist eine anspruchsvolle Herausforderung für die Lieferkette und die eigene Bestandsoptimierung“, ergänzt Walgenbach. Da Swoboda seinen Kunden Versorgungssicherheit gewährleiste, brauche man zwingend auch einen entsprechend aufgestellten, verlässlichen Logistikkdienstleister.

Dass Dachser diesen hohen Anforderungen entspricht, beweist die lange Zusammenarbeit der beiden Unternehmen. Seit 2005 ist der Logistikkdienstleister für Swoboda tätig. „Die nahtlose Zusammenarbeit zwischen Logistikunternehmen und Automobilkunden ist der Schlüssel für den effizienten Fluss in der Lieferkette. Da geht es nicht allein darum, nur Produkte zu bewegen, sondern Vertrauen und Erfolg auf der Straße der Mobilität zu schaffen“, erklärt Christian Fackler, Sales Manager im Logistikzentrum Allgäu bei Dachser. Umfasste der Auftrag zunächst nur den Transport und das Speditionsgeschäft, setzt Dachser heute ein umfangreiches Leistungsangebot um, das unter anderem die Lagerung und die Zollabfertigung umfasst. Darüber hinaus wurde die enge Verzahnung, das „Interlocking“, von →

Das Technologieunternehmen Swoboda wurde jetzt mit TOP 100-Siegel 2024 für besonders innovative mittelständische Unternehmen ausgezeichnet. Die Jury um den Innovationsforscher Prof. Dr. Nikolaus Franke von der Wirtschaftsuniversität Wien bewertete dazu mehr als 100 Kriterien aus fünf Kategorien: Innovationsförderndes Top-Management, Innovationsklima, Innovative Prozesse und Organisation, Außenorientierung/Open Innovation sowie Innovationserfolg.



Wir brauchen einen Partner, der global agiert, Air & Sea- und Road-Netzwerke nahtlos verbindet und den Transport optimieren kann.

Dietmar Sirch, Head of Logistics Processes bei Swoboda in Wiggensbach

European Logistics und Air & Sea Logistics ausgebaut, um die Exporte und Importe von und zu den Swoboda-Werken in China und Mexiko auf ein verlässliches Fundament zu stellen. „Es stehen bereits weitere Projekte zur Routenoptimierung, der bedarfsgerechten Bereitstellung von Vorprodukten für die Produktion und zur Digitalisierung der gemeinsamen Prozesse an“, berichtet Fackler.

Die Voraussetzung dafür schuf die im Laufe der Zusammenarbeit stetige Optimierung der Lieferketten. So stellten die Swoboda-Logistiker 2016 fest, dass Stanzbänder aus dem Werk in Tschechien für die Weiterverarbeitung nach Pforzheim und danach wieder nach Tschechien transportiert wurden. Dort lagerten sie, bis sie im Werk Wiggensbach benötigt wurden. Ein zeit- und kostenaufwendiges Prozedere. Mittlerweile hat Dachser die Versorgung des Allgäuer Werks über sein Netzwerk übernommen. „Die kurzen Wege machen uns flexibler und entlasten vor allem die Umwelt“, sagt Walgenbach. Schon heute laufen mehr als 80 Prozent der europäischen Transporte von Swoboda über Dachser.

Lieferketten weiter optimieren

Um auf künftige Veränderungen vorbereitet zu sein, will Swoboda zusammen mit Dachser die Lieferketten konsequent weiter optimieren. „Wir operieren künftig mit ganz anderen Mengen und einer ganz anderen Frequenz bei den Abholungen“, blickt Sirch nach vorne. Zudem komme der CO₂-Einsparung im Transport eine noch größere Bedeutung zu. Daher wolle man die Bündelung von Sendungen vorantreiben. „Wir werden werksübergreifend Synergien herstellen, etwa um die Materialströme aus süddeutschen Standorten in Schorndorf und Fürth zu



Der Firmensitz in Wiggensbach

den Standorten in Tschechien und Rumänien zu optimieren“, weist Sirch den Weg. Doch auch er weiß: Weniger Umweltbelastung in Verbindung mit möglichen Sonderfahrten, wenn ein Kunde kurzfristig etwas abrufen, ist eine enorme Herausforderung und erfordert ein perfektes Zusammenspiel der Systeme von Swoboda mit denen des Logistikdienstleisters.

Auf dieser Grundlage will der Automobilzulieferer zusammen mit Dachser nun seine Logistikketten auch global neu aufstellen. Bisher habe jedes Werk sein eigenes Konzept für die Lagerhaltung und die Bestandsdisposition. Dabei spielen beispielsweise die sogenannten Frozen Zones eine wichtige Rolle. Da Halbleiterhersteller in Asien ihre Produktion lange im Voraus planen, können Besteller teilweise ein halbes Jahr vor der Auslieferung der Bauteile ihre Bestellungen nicht mehr ändern. Da gleichzeitig aber die Kunden von Swoboda ihre Produktionsplanung teilweise kurzfristig umstellen, sind entsprechende Logistiklösungen gefragt. Zum Beispiel, indem elektronische Bauteile von den Lieferanten aus Asien und Übersee schneller und kostengünstig transportiert werden, um die Lieferzeiten zu reduzieren. „Wir wollen dazu die Quellen für elektronische Bauteile aus Malaysia, Indonesien, Japan oder China zusammenführen“, sagt Sirch. Geplant sei ein weltweites und schlankes Netz aus Lagern, aus denen die eigene Produktion und die Kunden versorgt werden können. „Dafür brauchen wir einen Partner, der global agiert, Air & Sea- und Road-Netzwerke nahtlos verbindet und den Transport optimieren kann. Da kommt was auf Dachser zu“, sagt Sirch mit einem Augenzwinkern, um dann gleich hinzuzufügen: „Denn Qualität und Liefertreue sind uns am Ende am wichtigsten“.

A. Heintze

Im Profil: Swoboda Technologies

Swoboda entwickelt und fertigt hochpräzise, innovative Komponenten und Systeme für die Automobilindustrie. Das Familienunternehmen zählt seit vielen Jahren zu den weltweit führenden Entwicklungs- und Systempartnern seiner Branche und liefert an namhafte internationale Automobilhersteller (OEM) und Automobilzulieferer (Tier). Mit rund 4.000 Mitarbeitenden an zwölf Standorten erwirtschaftete das Unternehmen im letzten Geschäftsjahr mehr als 500 Millionen Euro Umsatz. swoboda.com



Mit Steinen gegen den Klimawandel

Seit Juni 2022 unterstützt Dachser gemeinsam mit der Kinderschutzorganisation terre des hommes ein Hilfsprojekt im Süden Perus. Quechua-sprechende Jugendliche aus 20 Gemeinden sollen dort befähigt werden, ihr Land und ihre Umweltrechte zu verteidigen und eine eigene Lebensperspektive aufzubauen. Um dem durch den Klimawandel verursachten allgegenwärtigen Wassermangel zu begegnen, unterstützt das Hilfsprojekt den Bau von Lagunen zur Sammlung von Regenwasser. Die lokale Bevölkerung errichtet dazu aus Lehm, Steinen und Pflanzenmaterial Dämme für die Regenwasserteiche – eine seit langem bekannte Praxis in der peruanischen Region Ayacucho, die wiederentdeckt wurde.

Das Beste aus beiden Welten.

DACHSER Air & Sea Logistics



Ihr Transport per Luft- und Seefracht.

Ob per Luft- oder Seefracht: Wenn es um den globalen Transport Ihres Stückguts und Ihrer Teil- oder Komplettladungen geht, vereint DACHSER Air & Sea Logistics die besten Lösungen aus beiden Welten.

Von der weltweiten Transportberatung bis hin zur operativen Abwicklung Ihrer Fracht vor Ort profitieren Sie gleichermaßen von der Qualität und Sicherheit unserer Luft- und Seetransporte.

Know-how auf allen Gebieten.

Eine Welt für sich: Unsere Experten vor Ort sprechen jede Zollsprache und sind bestens gerüstet, Sie sicher durch den globalen Paragrafendschungel zu navigieren.



DEUTSCHER LOGISTIK-PREIS
2023

dachser.com