

AUSGABE 2/2020

DACHSER

magazin

DIE WELT DER INTELLIGENTEN LOGISTIK

SYSTEMRELEVANT!

MENSCHEN IN DER LOGISTIK

CORONA-KRISE
LOGISTIKKETTEN
UNTER STRESS

AUFGEGLEIST
AUF DER SCHIENE
NACH CHINA

MIT VEREINTEN KRÄFTEN

Gemeinsam geht's besser: Das ist die Devise kluger Köpfe von gestern und heute, die mit technischen und organisatorischen Innovationen die Gesellschaft weiter voranbringen.



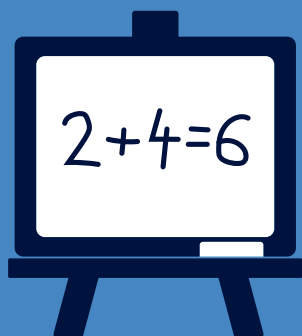
2,25 Meter misst die Dioritstele, auf der in Keilschrift der Codex Hammurapi festgehalten ist. Die nach einem der Könige von Babylon benannte Sammlung von Rechtsgrundsätzen aus dem 18. Jahrhundert vor Christus regelte das Gemeinwesen seiner Zeit und zählt mit seinen 280 Paragraphen zu den ältesten Gesetzestexten der Menschheit. Zu sehen ist sie heute in Paris, im Louvre.



1413 wurde in London mit „La Court de Bonne Compagnie“ der erste Verein der Welt gegründet. Er wurde von frommen Edelmännern ins Leben gerufen und war für Gemeinschaftsaufgaben zu „wohlthätigem Zwecke“ bestimmt.



67 Ballons verließen im deutsch-französischen Krieg 1870/71 die belagerte französische Hauptstadt. Sehr zum Ärger der Belagerer fand die Stadtgemeinschaft einen Weg, so erstmals Post auf dem Luftweg zu befördern. In den 17 Wochen Belagerung gelangten zweieinhalb Millionen Briefe und Karten mit einem Gesamtgewicht von rund elf Tonnen raus aus Paris.



4 Grundrechenarten beherrschte die dezimale Rechenmaschine, die der deutsche Philosoph, Mathematiker, Jurist und Historiker Gottfried Wilhelm Leibniz 1673 der Royal Society in London vorstellte. In der Gemeinschaft von Mensch und Maschine stellte er sich dabei eine klare Aufgabenverteilung vor: „Es ist unwürdig, die Zeit von hervorragenden Leuten mit knechtischen Rechenarbeiten zu verschwenden, weil bei Einsatz einer Maschine auch der Einfältigste die Ergebnisse sicher hinschreiben kann“, befand der Universalgelehrte.

16 Millionen Wissenschaftler haben sich im ResearchGate, dem größten globalen Netzwerk für Forscher, zusammengeschlossen. Es gilt als eine der wichtigsten Kommunikationsplattformen zur Bekämpfung des Corona-Virus.



TITEL**Versorgungssicherheit:**

Systemrelevant! Menschen in der Logistik 04

FORUM**Menschen & Märkte:** 10Dachser-Geschäftszahlen 2019,
Neues aus dem Dachser-Zukunftslabor und
die Kraft der Sehnsucht nach der Natur**Essay:** Dumm gelaufen –
Intelligenz auf dem Prüfstand 14**KOMPETENZ****Generationswechsel:**

Dachser stellt Vorstand für die Zukunft auf 16

Logistik in Corona-Zeiten:

Lieferketten unter Stress 18

Berufe in der Logistik: Die Fachkraft

für Lagerlogistik 22

Forschung: Alternative

Antriebskonzepte – quo vadis? 24

NETZWERK**Netzkompetenz:** News aus der Dachser-Welt 28**Fahrer:** Gegängelt und gefeiert –

unterwegs in komplizierten Zeiten 30

Dachser Rail Services:

Abkürzung über die Neue Seidenstraße 32

GOOD NEWS**Hilfsgut-Charter:**

Schutzmasken für Krankenhäuser 35

DACHSER eLetter:
Jetzt abonnieren!Spannende Storys
aus der Welt der Logistik.
Ganz einfach
anmelden unter:
www.dachser.de/eletter**Impressum**

Herausgeber: DACHSER SE, Thomas-Dachser-Str. 2, D-87439 Kempten, Internet: www.dachser.com
 Tel.: +49 831 5916-1426, Fax: +49 831 5916-8-1426, E-Mail: christian.auchter@dachser.com
 Tel.: +49 831 5916-1424, E-Mail: andrea.reiter@dachser.com
Gesamtverantwortlich: Dr. Andreas Froschmayer **Redaktionsleitung:** Christian Auchter,
 Theresia Gläser, Annette Rausch, Madlen Recla, Christian Weber **Vertrieb:** Andrea Reiter,
Redaktion: Theresia Gläser, Annette Rausch, Madlen Recla, Christian Weber **Vertrieb:** Andrea Reiter,
 Tel.: +49 831 5916-1424, E-Mail: andrea.reiter@dachser.com **Gesamtrealisierung:** Schick Kommunikation, Kerschensteinerstraße 25, 82166 Gräfelfing, E-Mail: info@schick-kommunikation.de
Projektleitung: Marcus Schick **Gestaltung:** Ralph Zimmermann **Bildnachweis:** alle Fotos Dachser außer gettyimages (S. 1, 2, 3, 4, 5, 12, 13, 14, 15, 24, 25, 26, 28, 29, 35), original! u.
 Barcodat/Wikimedia (S. 11), Michael Schönberger (S. 3, 32, 33, 34) **Illustration:** Ralph Zimmermann (S. 14, 15) **Druck:** Holzer Druck und Medien Druckerei und Zeitungsverlag GmbH, Fridolin-Holzer-
 Str. 22-24, D-88171 Weiler im Allgäu **Auflage:** 35.000/61. Jahrgang **Erscheinungsweise:** 4 x im
 Jahr **Sprachen:** Deutsch, Englisch, Französisch, Spanisch **Übersetzung:** Klein Wolf Peters GmbH,
 München. Dieses Produkt besteht aus FSC®-zertifizierten und anderen kontrollierten Materialien.



Werte verbinden
Menschen und Kulturen



SYSTEM- RELEVANT! MENSCHEN IN DER LOGISTIK

Im Lockdown und beim behutsamen Wiederhochfahren der Wirtschaft zeigt sich in besonderer Weise die herausragende Bedeutung funktionierender Logistikketten und der Menschen, die sie in Gang halten. Gelebte Werte schaffen dazu bei Dachser klare Orientierung und Sicherheit.

Das Corona-Virus ist allgegenwärtig. Es beherrscht seit Monaten die Nachrichten, das Straßenbild, die Gastronomie und den Handel sowie das gesamte öffentliche und kulturelle Leben – und die Logistik. Dafür steht wie kaum ein zweites Produkt des Alltags das Klopapier. Dessen ebenso überraschender wie umfassender Ausverkauf wurde schon beim Ausbruch des Virus zum Sinnbild der Krise und deren Auswirkungen auf die Versorgungsstrukturen.

Über Hamsterkäufe und die Psychologie eines krisengetriebenen, alles andere als rationalen Kaufverhaltens ist →

Niklas Wintrich,
Dachser Koblenz

seither viel sinniert und geschrieben worden. Der zeitweilige Mangel an einzelnen Produkten des täglichen Bedarfs, wie eben Klopapier oder Desinfektionsmittel, oder bestimmten Grundnahrungsmitteln, wie Reis, Hefe, Mehl und Nudeln, verstellte dabei allerdings mitunter den Blick darauf, was im Lockdown alles weiterhin reibungslos funktionierte – nämlich die Grundversorgung der Bevölkerung mit Lebensmitteln, Medikamenten und allen Gütern des täglichen Bedarfs.

Auf die Logistik war auch Verlass bei den Supply Chains für die weiter arbeitende Industrie und das produzierende Gewerbe. Und das trotz massiv erschwelter Bedingungen aufgrund ungewohnter Grenzkontrollen innerhalb Europas sowie strenger Hygiene-, Abstands- und Sicherheitsvorschriften nicht nur im Handel, sondern auch im Lager, in den Fahrer-kabinen und den Büros der Disponenten.

Das Funktionieren minutiös getakteter logistischer Prozesse innerhalb komplexer Netzwerke ist unter „normalen“ Bedingungen „gesetzt“ und trifft selten auf ein breiteres öffentliches Interesse. In der Krise aber sind neben Ärzten, Pflegepersonal und Supermarkt-Mitarbeitern verstärkt auch Lkw-Fahrer und die Logistics Operatives, die Mitarbeiter im Umschlag und Warehouse, in den Fokus der Wahrnehmung gerückt.

Priya Prabhu,
Dachser India

Ohne Menschen ginge nichts

Was bewegt die Menschen in der Logistik? Was treibt sie an? Was gibt ihnen Orientierung? Gerade in schwierigen Zeiten. „Logistik ist mehr als Lager- und Transportkapazitäten: Sie ist ein vielschichtiges, umfassendes und überaus lebendiges System aus Menschen, ihrer Ausrüstung und Hilfsmittel sowie IT-Technologie, ein cyber-sozio-physisches System“, sagt Dr. Andreas Froschmayer, Corporate Director Corporate Development, Strategy & PR bei Dachser. „Der Mensch ist und bleibt dabei der Schlüssel zum Erfolg.“ Aus drei Gründen: „Erstens: Qualität wird von Menschen gemacht. Die wird in der digitalisierten Welt der Unterscheidungsfaktor sein. Zweitens: Fulfillment hat immer mit Menschen zu tun. Und drittens: Mitarbeiter und Fahrer werden immer die direkte menschliche Verbindung zum Kunden bleiben.“

„Bei aller fortschreitenden Digitalisierung und globalen Vernetzung machen bei logistischen Dienstleistungen von Dachser die Persönlichkeiten und Kompetenzen, die Werthaltungen und die Empathiefähigkeit von Menschen den Unterschied“, stellt Dachser CEO Bernhard Simon fest. „Es sind die Mitarbeiter, die dem hohen Qualitätsniveau von Dachser ein Gesicht geben und zugleich für Kundenzufriedenheit und Loyalität stehen.“

„Wir schaffen die weltweit intelligenteste Kombination und Integration logistischer Netzkompetenzen. Wir optimieren so die Logistikbilanz unserer Kunden.“ Die Dachser-Mission formuliert das Ziel. Den Weg dorthin beschreiben sechs Werte beziehungsweise Wertpaare:

- **Unternehmertum und Mut zur Innovation**
- **Integrative Verantwortung**
- **Nachhaltigkeit**
- **Loyalität und Engagement**
- **Integrität und Ehrlichkeit sowie**
- **Weltoffenheit und Respekt.**

„Unsere Werte geben uns Orientierung, Stabilität und Einzigartigkeit. Sie bieten einen Leitfaden, wie wir uns gegenseitig begegnen. Daraus entsteht die Sicherheit, wie wir uns in einer Welt verhalten, die sich immer schneller dreht und verändert, ohne dass wir uns selbst in unserem Vertrauen aufeinander verändern – auch und gerade in Krisenzeiten“, erklärt Simon.

Werte mit persönlicher Bedeutung

In einer Krisensituation, wenn sich Gewissheiten im Beruf wie im Privaten von heute auf morgen auflösen, eingespielte Supply Chains ins Stocken geraten oder sogar zeitweilig völlig zum Erliegen kommen, rücken Menschen enger zusammen und bringen das einander Verbindende noch stärker ins Bewusstsein. Dabei zeigt sich auf ganz unterschiedlichen Ebenen und überall auf der Welt, dass die Werte bei Dachser tatsächlich auch gelebt und auf das eigene Ich und die eigene Rolle im Netzwerk bezogen werden.



Alicia Graham,
Dachser USA

So sind beispielsweise für Niklas Wintrich, Mitarbeiter im Customer Service im Logistikzentrum von Dachser in Koblenz, **„Unternehmertum und Mut zur Innovation“** ein Wertepaar, das er persönlich mit Antrieb und Fortschritt in Verbindung bringt. „Wenn sich das berufliche Umfeld im Wandel befindet, jetzt mehr als je zuvor, versucht man aktiv mitzuwirken. Das inspiriert und gibt Kraft, sich im Großen wie im Kleinen immer wieder neu zu motivieren und zu verbessern.“ Aktuell und auch in Zukunft seien für ihn diese Werte besonders hilfreich und wertvoll. „In einer globalisierten und vernetzten Welt gilt es, der Konkurrenz immer einen Schritt voraus zu bleiben. Innovationen sind dabei unerlässlich!“, sagt Wintrich.

„Integrative Verantwortung“ verbindet Priya Prabhu, Kommunikationskoordinatorin Air & Sea Logistics bei Dachser India, mit einem Sprichwort, das sie schon lange auf ihrem eigenen Weg begleitet und leitet: Allein mag es vielleicht schneller vorangehen, aber nur gemeinsam kann man auch wirklich weit kommen. Jeder Einzelne, so Prabhu, bringe unterschiedliche Fachkenntnisse, Erfahrungen und Kompetenzen mit. Wenn diese in die gemeinsame Arbeit integriert würden, öffneten sich immer bessere, kreative Wege zur Bewältigung einer Aufgabe. „Es entlastet nicht nur den Einzelnen, sondern minimiert auch die Wahrscheinlichkeit von Engpässen, steigert die Produktivität, hilft bei einer abteilungsübergreifenden Koordination und beim Aufbau eines guten, gesunden Arbeitsumfelds im Team und in der Organisation“, sagt Prabhu.

„Nachhaltigkeit“ bedeutet für Mijal Paredes, Operations Ocean Import Dachser Chile, „Verantwortung für die Welt zu übernehmen, in der wir leben. Etwa, indem wir Lieferketten so gestalten, dass sie die geringstmöglichen negativen Auswirkungen auf unsere Umwelt haben.“ Konkret werde dies beispielsweise in LCL-Angeboten (less-than-con-

tainer-load), bei denen Container mit konsolidierten Sendungen maximal flexibel und effizient genutzt werden. Damit könne man auch einem krisenbedingten, kurzfristig reduzierten Sendungsaufkommen begegnen.

„Loyalität und Engagement“ stehen als Wert für Alicia Graham, einer Seefracht-Spezialistin von Dachser Air & Sea Logistics in Atlanta, USA, gerade jetzt ganz hoch im Kurs. Sie ist überzeugt davon, dass es im Geschäftlichen wie Privaten immer darauf ankommt, zuverlässig und wahrhaftig zu agieren, um so die versprochenen Ziele zu erreichen. Das zähle erst recht in schwierigen Zeiten: „Auf einem ‚vielleicht‘ oder ‚nur wenns für einen gerade passt‘ lässt sich keine verlässliche und dauerhafte Beziehung aufbauen.“

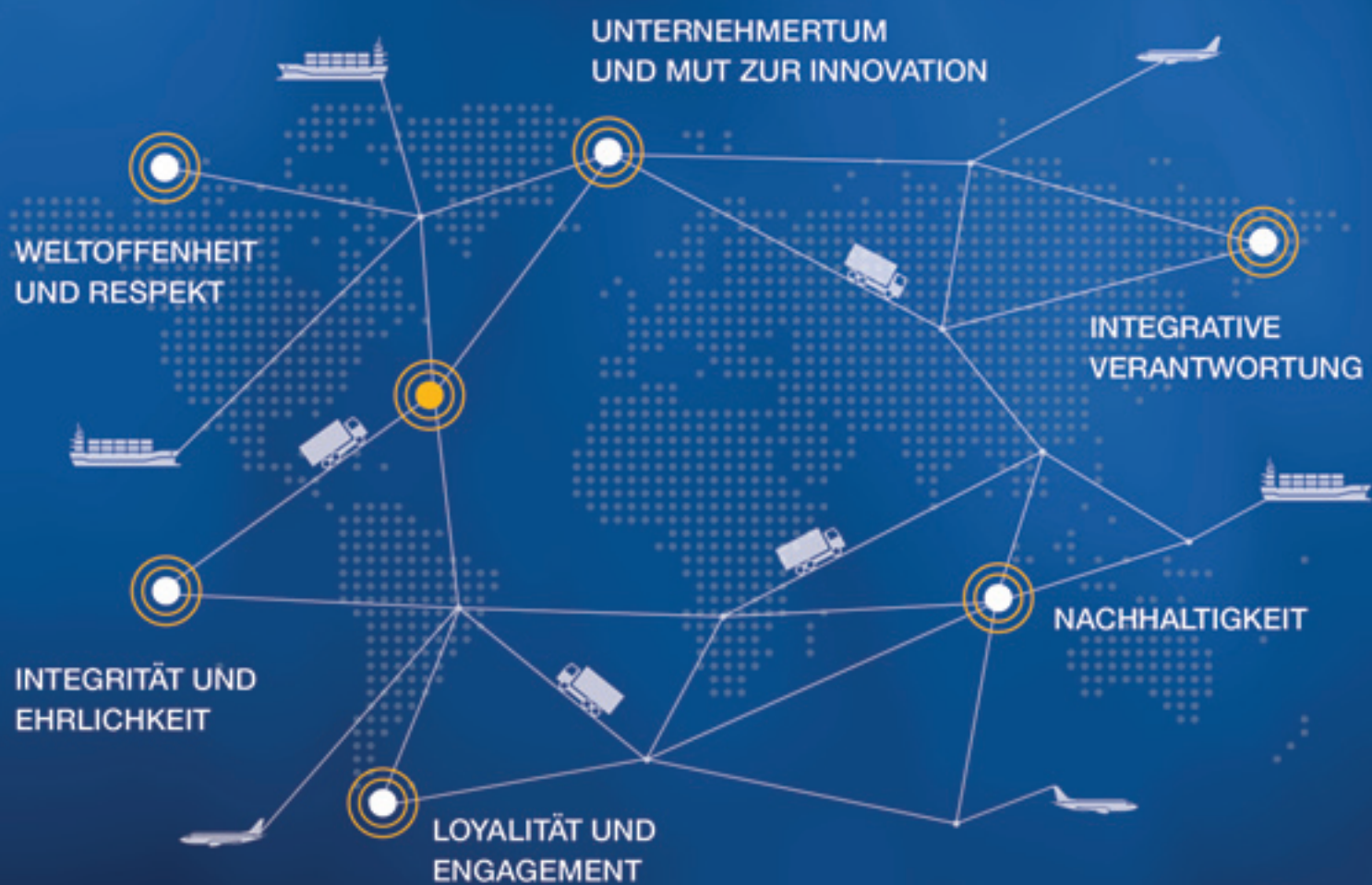
Für Andreas Pedersen, Freight Forwarding Assistant im Bereich Charter bei Dachser Denmark in Hvidovre, sind **„Integrität und Ehrlichkeit“** sowohl im beruflichen als auch privaten Leben wichtig. Ihn habe dabei Apple-Gründer Steve Jobs beeindruckt, der einmal sagte: „Beim Erfinden macht man manchmal Fehler. Am besten gesteht man sich das schnell ein und arbeitet dann daran, seine anderen Erfindungen weiter zu verbessern.“ Den Gedanken habe sich Pedersen zu eigen gemacht: „Wenn wir mit uns und den Dingen, die verändert werden müssen, ehrlich sind, werden wir immer zu einem besseren Ergebnis →

Werteorientierung mit Geschichte: „Dachser fühlt sich verpflichtet, zu jeder Zeit und an jedem Ort eine vorbildliche Leistung zu erbringen, den Arbeitnehmern sichere und attraktive Arbeitsplätze zu bieten, das Ansehen jeder Person, ohne Rücksicht auf Rang und Funktion, gleichermaßen zu respektieren, eine umweltbewusste Unternehmenspolitik zu betreiben und zu einem positiven Zusammenwirken aller gesellschaftlichen Kräfte beizutragen.“

aus dem Entwurf einer
„Dachser-Philosophie“
aus dem Jahr 1987



Mijal Paredes,
Dachser Chile



beitragen. Selbst wenn wir dabei auch einmal Fehler machen. Diese Kultur bei Dachser schätze ich sehr. Ich bin überzeugt davon, dass Ehrlichkeit, das Einhalten hoher moralischer Grundsätze und Integrität am Ende immer belohnt werden.“

„**Weltoffenheit und Respekt**“ sind für Zoe Chow, Key Account Managerin Fashion & Sports bei Dachser Air & Sea Logistics Asia Pacific, eine gelebte Selbstverständlichkeit. „Als Teil der globalen Dachser-Familie arbeite ich gerne mit jedem Einzelnen zusammen, unabhängig von nationaler Herkunft, Religion, Sprache und Geschlecht.“ Im Key-Account-Team stünde sie ständig mit Kollegen und Kunden auf der ganzen Welt in Kontakt – derzeit mit physischem Abstand, aber immer auch mit der größtmöglichen persönlichen Nähe. „Angesichts der unterschiedlichen Kulturen und Hintergründe versuche ich ganz gleich über welche Kanäle, so klar wie möglich mit meinem Gegenüber zu kommunizieren. Indem ich Fragen stelle und aufmerksam zuhöre, mache ich nicht nur viele wertvolle Erfahrungen für meinen Job. Mein Leben insgesamt wird so auch Tag für Tag bunter und ausgefüllter“, freut sich Zoe Chow.

Mit dem Blick nach vorn

Für Dachser CEO Bernhard Simon geben die Kultur- und Kontinente-übergreifend gelebten Dachser-Werte dem Familienunternehmen und seinen Menschen nicht nur Orientierung, Stabilität und Einzigartigkeit. Sie stehen auch für den Blick nach vorn. Gerade und erst recht in der aktuellen Krise. „Auf Grundlage der gemeinsamen Werte können wir innerhalb der Dachser-Familie Nähe schaffen, auch wenn der persönliche Kontakt derzeit stark



Zoe Chow,
Dachser Asia Pacific

limitiert ist“, sagt Simon. „Sie geben uns einen Kompass an die Hand, an dem wir uns jeden Tag neu ausrichten können. Das versetzt uns in die Lage, auch weiterhin das Familienunternehmen zu bleiben, dem menschliche Begegnungen und ehrliches Interesse aneinander wichtig sind. Wenn wir auf uns selbst achtgeben, können wir uns auch weiterhin treu bleiben und erfolgreich wachsen.“

Deswegen sei auch der ausgerechnet während der Corona-Krise angekündigte Generationswechsel im Executive Board keinesfalls zur Unzeit gekommen. „Dachser denkt als Familienunternehmen in langen Zeiträumen. Wir haben den Generationswechsel an der Spitze bereits seit 2012 vorbereitet. Wir stellen Strategien für die langfristige positive Entwicklung von Dachser nicht plötzlich in Frage, auch wenn eine unvorhersehbare Krise sich so umfassend auf unser operatives Geschäft auswirkt“, erklärt der Dachser

CEO und fügt hinzu. „Wir haben keinen Grund, uns von der Corona-Krise das Heft des Handelns aus der Hand nehmen zu lassen: Dachser ist strukturell und personell hervorragend aufgestellt. Unsere Mitarbeiter, unser erfolgreiches Geschäftsmodell, unsere gesunde Finanzlage bilden ein Fundament, das uns stabil durch die Krise bringen und uns danach ein erneutes Durchstarten ermöglichen wird.“

M. Schick



Andreas Pedersen,
Dachser Denmark

Geschäftszahlen 2019

DACHSER BAUT AUF SEINEN WACHSTUMSMOTOR

Virtuelles Pressegespräch:
Wegen der Corona-Krise präsentierte
Dachser CEO Bernhard Simon
den Journalisten die Geschäftszahlen
erstmalig online aus der
Dachser-Zentrale in Kempten

Einer sich zunehmend eintrübenden
Weltkonjunktur zum Trotz konnte Dachser
auch 2019 weiterwachsen.

Bei der Präsentation der Geschäftszahlen 2019 hatte Dachser CEO Bernhard Simon gute Nachrichten zu verkünden: Beim konsolidierten Netto-Umsatz verzeichnete der Logistikdienstleister ein solides Umsatzplus von 1,6 Prozent auf 5,66 Milliarden Euro.

Wachstumsmotor war erneut das Business Field Road Logistics, das sich um 2,9 Prozent auf 4,60 Milliarden Euro steigerte. Dem gegenüber steht ein Umsatzrückgang von 4,1 Prozent im Business Field Air & Sea Logistics, der insbesondere aus dem schwächeren Luftfrachtgeschäft für Automotive-Kunden resultiert.

Dem Umsatzplus auf Konzernebene stehen rückläufige Sendungs- und Tonnagezahlen gegenüber. Während sich die Sendungszahlen um rund 3,7 Prozent von 83,7 auf 80,6 Millionen verringerten, sank die Tonnage im Vorjahresvergleich leicht um 1,0 Prozent von 41,4 auf 41,0 Millionen Tonnen.

So viele Mitarbeiter wie nie

Mit rund 31.000 Mitarbeitern beschäftigt Dachser so viele Menschen wie noch nie in der Firmengeschichte. „Darauf sind wir sehr stolz, denn unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind das Herz und Rückgrat unserer Dienstleistung. Das Sichern der Arbeitsplätze steht 2020 an erster Stelle“, betont der Dachser CEO.

Netto-Umsätze im Überblick:

Netto-Umsatzerlöse (in Millionen Euro)	2019 (vorläufig)	2018 (final)	Veränderung 2019 zu 2018
Road Logistics	4.596	4.465	+ 2,9%
European Logistics	3.632	3.548	+ 2,4%
Food Logistics	964	917	+ 5,1%
Air & Sea Logistics	1.137	1.185	- 4,1%
Konsolidierung*	- 75	- 80	
Konzern	5.658	5.570	+ 1,6%

*abzüglich Umsätze aus Unternehmensbeteiligungen von 50% und geringer

Um die Qualität der Dienstleistungen weiter zu verbessern, investierte das Familienunternehmen im abgelaufenen Jahr 151 Millionen Euro in den Neubau oder die Erweiterung von Umschlaghallen und Warehouses, sowie IT-Systeme und die technische Ausstattung. Für das laufende Jahr sind Investitionen in ähnlichem Umfang geplant. Allerdings wird die Corona-Krise dafür sorgen, dass auch Dachser seine Ziele anpassen muss, wie Simon erläutert: „Die endgültigen Auswirkungen auf unser Geschäft sind schwer prognostizierbar, wir können die Lage nur jeden Tag aufs Neue bewerten und uns agil und flexibel darauf einstellen.“

AUS DEM ZUKUNFTS-LABOR

Zweidimensionale Codes

ZEICHEN DER ZEIT

Nach dem Siegeszug des klassischen Strichcodes kommen in der Logistik nun auch vermehrt zweidimensionale Codes zum Einsatz. Diese verfügen über interessante Anwendungspotenziale, die über das reine Identifizieren weit hinausgehen.

Im Rahmen der Serie „Aus dem Zukunftslabor“ werden Ergebnisse aus dem Bereich Research & Development präsentiert, die in enger Zusammenarbeit mit unterschiedlichen Fachbereichen und Niederlassungen sowie dem Dachser Enterprise Lab am Fraunhofer IML und weiteren Forschungspartnern entstanden sind.

Inspiziert vom Morsealphabet malte im Jahr 1949 der US-amerikanische IT-Student Norman Joseph Woodland seine erste Barcode-Idee in Form von senkrechten Strichen in den weichen Sand des Strandes. Damals ahnte noch niemand, dass drei Jahrzehnte später dieser Strichcode in verschiedensten Varianten die Arbeitsabläufe in Handel, Industrie und Logistik maßgeblich mitbestimmen würde. In der Logistik und bei Dachser steuern seit Mitte der 90er-Jahre der EAN-128-Barcode und die darin verschlüsselte 18-stellige Nummer der Versandeinheit (NVE) die Prozesse. Eine Technologie mit nach wie vor hoher Effizienz und Praxistauglichkeit.

Neben den eindimensionalen Strichcodes haben sich aber auch ihre Verwandten – die zweidimensionalen Codes – auf den Weg gemacht, die Logistik zu verändern. Der bekannteste 2D-Code ist dabei der QR-Code. Erfunden schon Mitte der 90er-Jahre in Japan, erhielt die damals zukunftsweisende Technologie wegen ihrer schnellen Antwortzeiten die Bezeichnung „QR“ für „Quick Response“. Heute kennt jeder das quadratische Pixelfeld mit den markanten drei Positionsquadranten in den Ecken. Denn mit dem Smartphone lassen sich QR-Codes einfach über Kameratechnik auslesen – ein großer Vorteil gegenüber den Strichcodes, die sich in der Regel besser mit Laserscannern erfassen lassen.

QR-Codes sind weltweite Standards

Da auf der Welt mittlerweile über drei Milliarden Smartphones existieren, besitzt nahezu die Hälfte der Menschheit die technische Grundvoraussetzung, das zweidimensionale Pixelfeld zu nutzen. Der QR-Code ist damit ein weltweit

verfügbarer Massenstandard, der sich zum Beispiel auch in aktuellen GS1- oder VDA-Industrienormen wiederfindet. Mit moderner Bildanalyse lassen sich auch mehrere QR-Codes gleichzeitig und in Bewegung erfassen und auslesen. Dies erlaubt interessante Anwendungen mit stationären Kameras in Lager- und Werkshallen oder mobilen Kameras, zum Beispiel befestigt an Drohnen oder autonomen Fahrzeugen.

Ein weiterer Vorteil gegenüber den 1D-Codes: In einem QR-Code lassen sich bis zu 4.296 alphanumerische Ziffern und damit mehr als einhundert Mal so viele Zeichen auf vergleichbarer Fläche verschlüsseln. Ein Bit wird dabei als weißes oder schwarzes Pixel (auch Modul genannt) dargestellt. Auch Internet-Links können so hinterlegt werden und den Smartphone-Nutzer durch einfaches Scannen des QR-Codes direkt auf eine Website führen.

Weitere 2D-Codes für die Logistik

Neben dem im Alltag geläufigen QR-Code sind weitere 2D-Codes in der Logistik im Einsatz: vor allem der Data-Matrix-Code (meistens mit vier Quadranten) und der Aztec-Code (Positionsquadrat in der Mitte). Sie bieten für bestimmte Einsatzzwecke noch weitere Eigenschaften. Insgesamt ermöglichen 2D-Codes vielfältige Anwendungen in der Logistik, die mittlerweile über das reine Identifizieren und Speichern von Daten hinausgehen. Mittels 2D-Codes und optischer Bilderkennung lassen sich Sendungen in Gebäuden lokalisieren und in Echtzeit verfolgen. Autonome Fahrzeuge im Lager nutzen diese Technik zur Navigation. Und auch die schnelle und einfache Vermessung von Packstücken ist mittels 2D-Codes möglich. Selbst bei der Digitalisierung von Papierdokumenten spielen sie eine immer größere Rolle.

Ein (Zwischen-)Fazit: Wie einst beim Strichcode werden die enormen Potenziale des 2D-Codes erst einige Jahrzehnte nach seiner Erfindung erkennbar. Aus der einstigen Zukunftstechnologie entstehen nun immer mehr Innovationen.

Andre Kranke

Department Head R&D Research & Innovation Management



Drei gängige 2D-Codes in der Logistik (v. l. n. r.): QR-Code, Data-Matrix-Code, Aztec-Code



Die Natur ins Haus geholt.
Da geht das Herz auf

Biophilie

VON DRINNEN DAS DRAUSSEN TRÄUMEN

Im Lockdown treibt die Natur besondere Blüten. Vor allem in den Sozialen Netzwerken.

Wenn sich die Sehnsucht nach dem Naturerlebnis draußen nicht erfüllen lässt, muss die Natur eben ins Haus kommen.

In den Sozialen Netzwerken haben sie gerade Hochkonjunktur wie nie: Fotos, auf denen sich Menschen in der Natur inszenieren. Woher diese in Corona-Zeiten besonders intensiv aufkeimende Liebe zur Natur kommt, hat jetzt die Biologin Chia-Chen Chang von der Universität Singapur mit einer siebenköpfigen Forschungsgruppe im Fotonetzwerk Flickr untersucht. „Die Ergebnisse weisen darauf hin, dass es eine universelle Assoziation von Natur und schönen Erinnerungen gibt“, so die Forscher. Sie sehen darin die evolutionäre Theorie der Biophilie (griechisch: „Liebe zur Natur“) bestätigt.

Der amerikanische Soziologe Edward Osborne Wilson hatte diese Theorie in den 90er-Jahren entwickelt. Danach hat sich die menschliche Affinität zur Natur und den Ökosystemen, die Leben ermöglichen, im Laufe der Evolution kontinuierlich fortentwickelt. Weil aber der Mensch die ursprüngliche Natur immer mehr verändert – meist nicht zu deren Vorteil – gingen wichtige evolutionsbiologische Verbindungen zur Natur verloren, die für das Wohlbefinden mit zuständig seien.

Gesunder Blick ins Grüne

So konnte ein Forschungsteam an der kalifornischen Stanford University nachweisen, dass Spaziergänge im Grünen das seelische Wohlbefinden verbessern und Depressionen vorbeugen. Nachgewiesen sei auch, dass Krankenhauspatienten mit Blick ins Grüne schneller gesund würden, Schulkinder bei natürlichem Tageslicht besser lernen und Mitarbeiter in Büros mit Zimmerpflanzen seltener krank würden. In Austin, Texas, haben deswegen biophile Architekten die Natur im Fairmont Hotel als „Parkanlage im Gebäudeinneren“ integriert. Die Gäste checken hier im Schatten von zwei Alteichen ein und können durch einen Formschnittgarten in Originalgröße lustwandeln.

Dass mit Indoor-Natur allein die Sehnsucht der Menschen nach Natur befriedigt werden könnte, sieht die Biologin Chia-Chen Chang nicht. Sie plädiert vielmehr für einen verstärkten Umweltschutz. „Oft wird der Menschheit leider erst deutlich, dass etwas Eklatantes fehlt, wenn dies schon verloren ist.“ Mit anderen Worten: Nichts wie raus – wenn es wieder möglich ist.



BATTERIE AUS STEIN

Wind- und Solarstrom jederzeit verfügbar zu machen – also auch bei Flaute oder nachts – ist die große Herausforderung der Energiewende. Jetzt bahnt sich in Hamburg-Altenwerder eine vulkanische Lösung an. Forscher von der TU Hamburg haben gemeinsam mit den Projektpartnern Siemens Gamesa und der Hamburg Energie GmbH einen elektrothermischen Energiespeicher mit rund 1.000 Tonnen Vulkangestein an den Start gebracht. Das Prinzip ist einfach: Grüne elektrische Energie erzeugt einen Heißluftstrom, der das Gestein auf 750°C erhitzt. Bei Nachfragespitzen kann die so gespeicherte Energie mithilfe einer Dampfturbine rückverstromt werden. Vulkangestein ist von Natur aus ein Hitzespezialist und kann bis zu einer Woche lang 130 MWh Energie speichern. In naher Zukunft, so die Forscher, soll nach diesem Prinzip Energie im Bereich von mehreren Gigawattstunden (GWh) gespeichert werden – eine Gigawattstunde entspricht dem täglichen Stromverbrauch von rund 50.000 Haushalten.

Humorforschung

DAS WÄRE DOCH GELACHT

Von der Forschung bestätigt: Lachen und Verspieltheit können dabei helfen, schwierige Situationen besser zu bewältigen.

Nein, Corona, der Lockdown und die Folgen für Wirtschaft und Gesellschaft sind wirklich nicht lustig. Um der herausfordernden psychischen Situation zu begegnen, empfiehlt Professor René Proyer vom Institut für Psychologie der Martin-Luther-Universität Halle-Wittenberg dennoch den Einsatz von Humor und Verspieltheit. „Beide Eigenschaften können die Resilienz, die psychische Widerstandskraft stärken“, so Proyer. In angespannten Situationen könne man versuchen, mal etwas Unerwartetes zu machen, was den anderen zum Lachen bringt. „Das kann den Druck rausnehmen.“ Allerdings müsse man dabei im Hinterkopf behalten, dass Humor oft ganz unterschiedlich ankommt. Manche Menschen mögen beispielsweise Ironie, andere bevorzugen simplere Formen des Witzes. Und dann gibt es auch die, denen ohne Kitzeln nie ein Lachen zu entlocken wäre.

Mit Humor Denkmuster aufbrechen

Dass Alkohol lustiger macht, findet keine wissenschaftliche Bestätigung. So berichtet das Journal of Experimental Social Psychology von einer Untersuchung mit Nüchternen und Angeheiterten. Das Ergebnis: Witze funktionieren bei beiden Gruppen gleich gut.

Professor Proyer setzt humorpsychologisch lieber auf verspieltes Miteinander. Damit würden Denkmuster aufgebrochen und kreative Lösungen leichter erreichbar. Positive Effekte zeigten sich vor allem dann, wenn verspielt mit anderen interagiert würde.

„Ich schaue mir da viel von meiner fünfjährigen Tochter ab“, sagt Proyer. Damit es ihr nicht langweilig werde, versuche er Routinen zu brechen, indem er sich zum Beispiel mit ihr zum Essen unter den Tisch setze, um sie zum Lachen zu bringen. „Das funktioniert – auch wenn dies nicht gerade ideal für den Rücken eines Erwachsenen ist.“



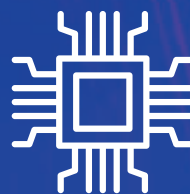
Heute schon gelächelt?



Intelligenz ist überall –
das wäre jedenfalls zu hoffen



” Intelligenz ist
relativ – und hochgradig von
der Umwelt abhängig





DUMM GELAUFEN

Die Art, wie wir Intelligenz definieren, war lange äußerst schmeichelhaft für den modernen Menschen.

Doch neue Forschungsergebnisse und der rasante Leistungszuwachs von Computern rütteln massiv an unserem Selbstverständnis.

Tay reichten wenige Stunden, um ihre Eltern zur Verzweiflung zu bringen. Eigentlich wollte Microsoft mit der im März 2016 lancierten Kunstfigur für Künstliche Intelligenz werben. Der Chatbot sollte aus den Interaktionen mit Twitter-Nutzern lernen und eine eigene Persönlichkeit entwickeln. Das tat Tay auch – und setzte immer wieder rassistische Tweets ab. Kleinlaut zog Microsoft nach 16 Stunden den Stecker.

Moralischer Kompass für Computer

Aus PR-Sicht war der Vorfall ein Desaster. Doch durch die Brille eines KI-Entwicklers war Tay durchaus ein Erfolg – schließlich hat das maschinelle Lernen bestens funktioniert. Nur dass eine Internetgruppe dem Bot sehr spezifisch geprägte Äußerungen untergeschoben hatte. Für die Debatte um Nutzen und Gefahren Künstlicher Intelligenz sind solche Fehlschläge bedeutende Impulsgeber, werfen sie doch eine wichtige Frage auf: Brauchen Computer, die mehr und mehr Verantwortung tragen, einen moralischen Kompass? Anders ausgedrückt: Ist „Intelligenz“ mehr als kühles Rechnen?

Die alten Lateiner hatten dazu noch eine klare Haltung. Mit „intellegere“ meinten sie sowohl „erkennen“, als auch „verstehen“ und „auswählen“. Sie beschrieben so in einem Wort den mühsamen Prozess, Optionen abzuwägen und erst dann eine Entscheidung zu treffen. Der Intelligente ist demnach der Gegenspieler des Populisten, der selbst in Zeiten größter Unsicherheit plump sechsspürige Wege aus der Krise verspricht.

Vermessung der Verstandeskraft

Empirische Wissenschaftler haben freilich einen anderen Zugang zum Thema. Inspiriert von den Denkern der Aufklärung, die hinter allem menschlichen Handeln eine Abfolge von Rechenoperationen vermuteten, versuchten sie Intelligenz in Zahlen zu fassen. Im 19. Jahrhundert glaubten einige Mediziner, dass Umfang und Form des Schädels etwas mit dem Verstand der Menschen zu tun habe könnte. Weil sich das als Hokuspokus herausstellte, suchte man alsbald nach einem von körperlichen Merkmalen unabhängigen Maß.

Ein Durchbruch gelang vor gut 100 Jahren den Franzosen Alfred Binet und Théodore Simon. Sie entwickelten einen Einschulungs-Test, bei dem Kinder je nach Alter logische Aufgaben lösen mussten. Das so bestimmte „Intelligenzalter“ wurde durch Division mit dem Lebensalter später zum Intelligenzquotienten. Über die Jahrzehnte immer weiter verfeinert, entscheidet er bis heute über Karrieren. Ein willkommener Nebeneffekt: Weil sich die Durchschnittsergebnisse bei IQ-Tests immer weiter verbesserten, durfte jede Generation sich der vorherigen überlegen fühlen.

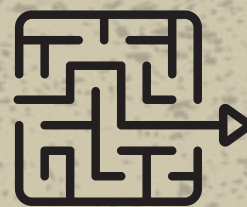
Intelligenz ist relativ

Die widersprüchlichen Forschungsergebnisse zeigen: Intelligenz ist relativ – und welche Fähigkeiten gefragt sind, ist hochgradig von der Umwelt abhängig. Dabei zweifelte auch der IQ-Erfinder daran, dass sich Intelligenz genau beziffern lässt. Vielmehr handele es sich um eine „allgemeine geistige Anpassungsfähigkeit an neue Aufgaben und Bedingungen des Lebens“, schrieb William Stern 1912.

Doch auch wenn Intelligenz vor allem an analytischen Fähigkeiten festgemacht wird, ist der Mensch nur Mittelmaß: Ausgerechnet die von uns geschaffenen „Elektronen-Gehirne“ sind uns in Einzeldisziplinen längst überlegen. Zwar sind KI-Systeme bis heute meist noch Fachidioten – oder plappern, wie im Fall von Tay, nach, was man ihnen vorsetzt. Doch renommierte Wissenschaftler sind davon überzeugt, dass die Maschinen sich irgendwann derart rasant selbst verbessern können, dass der Mensch nicht mehr folgen kann.

Helle Köpfe wie der 2018 verstorbene Astrophysiker Stephen Hawking sehen in dieser sogenannten Singularität eine existenzielle Bedrohung. Vielleicht hält ein maschinelles Universalgenie eine Spezies, die beispielsweise so verantwortungslos wie der Mensch mit dem Planeten umgeht, für wenig erhaltenswert. Was dann? KI-Experten schlagen vor, schon jetzt ethische Regeln festzulegen und diesen Computern fest einzuprogrammieren. Ob das gelingen kann, ist zwar strittig. Interessant ist die Übung aber in jedem Fall: Wir würden viel über uns selbst lernen – und darüber, was natürliche Intelligenz ausmacht.

S. Ermisch



Nicht nur der Mensch ist schlau. Biologen haben nachgewiesen, dass auch Tiere zu abstraktem Denken fähig sind und Pflanzen über chemische Absonderungen miteinander kommunizieren. Viele Lebewesen sind sogar ohne Gehirn zu cleveren Dingen fähig: So können einzellige Schleimpilze den kürzesten Weg zwischen zwei Punkten in einem Irrgarten finden.

DACHSER STELLT VORSTAND FÜR DIE ZUKUNFT AUF

Zukünftiges Vorstandsteam um Burkhard Eling übernimmt ab dem 1. Januar 2021; Bernhard Simon und Michael Schilling wechseln 2021 in den Verwaltungsrat.

Bernhard Simon, CEO, und sein Stellvertreter Michael Schilling, COO Road Logistics, werden nach 31 Jahren der engen Zusammenarbeit in operativen Führungspositionen bei Dachser 2021 gemeinsam in den Verwaltungsrat des Logistikdienstleisters eintreten. Bernhard Simon wird dann den Vorsitz des Gremiums übernehmen. Neuer CEO des Familienunternehmens wird ab 1. Januar 2021 Burkhard Eling, der dem Dachser-Vorstand bereits seit 2013 als CFO angehört.

„In einem von langer Hand geplanten Schritt werden Michael Schilling und ich zum Jahresende 2020 unsere Verantwortung im Executive Board an die nächste Führungsgeneration weitergeben und damit gemeinsam einen Impuls für die Zukunft des Unternehmens setzen“, erklärt Bernhard Simon. „Auch wenn die Corona-Krise das gesamte Management-Team stark fordert, stellt sie unsere langfristige Strategie nicht in Frage. Es ist jetzt wichtig, den seit Jahren vorbereiteten Generationswechsel an der Unternehmensspitze einzuleiten. Wir sind davon überzeugt, dass wir Dachser gut durch die nächsten Monate steuern können. Wir werden unser eigenes Netzwerk stabil und die Lieferketten am Laufen halten, um unsere Kunden weiterhin mit Zuverlässigkeit und Qualität zu bedienen.“

Neues Vorstandsressort „IT & Development“

Ebenfalls zum 1. Januar 2021 übernimmt Stefan Hohm als Chief Development Officer (CDO) die Verantwortung für das neue Ressort „IT & Development“, das sich mit Forschung & Entwicklung, Innovationsthemen, IT, Kontraktlogistik und globalen Branchenlösungen befasst. Alexander Tonn wird als COO Road Logistics in das Executive Board

von Dachser einziehen. Ebenfalls neu besetzt wird bis dahin die Position des CFO. Edoardo Podestà schließlich wird dem Vorstand wie bisher als COO Air & Sea Logistics angehören. „Burkhard Eling, Stefan Hohm und Alexander Tonn haben sich über viele Jahre hinweg in verantwortungsvollen Positionen im Unternehmen bewährt und die Entwicklung von Dachser in den vergangenen Jahren entscheidend mitgeprägt“, so Simon weiter. „Zusammen mit Edoardo Podestà und unserem zukünftigen CFO werden sie ab 2021 ein Führungsteam bilden, das die zentralen Themen der nächsten Dekade – Digitalisierung bei gleichzeitiger Kundenähe, Nachhaltigkeit und Fachkräftemangel – dynamisch adressiert.“



Den planmäßigen Wechsel im Dachser Executive Board auf den Weg gebracht: v.l.n.r.: Alexander Tonn, Michael Schilling, Burkhard Eling, Bernhard Simon, Edoardo Podestà, Stefan Hohm

Burkhard Eling wird zum 1. Januar 2021 die Position des CEO (Chief Executive Officer) und Sprechers des Vorstands übernehmen. Der 48-Jährige gehört seit 2013 als CFO (Chief Financial Officer) dem Executive Board von Dachser an. Er verantwortete die weltweite Systemimplementierung von SAP und gestaltete den Übergang zur Rechtsform der SE. Darüber hinaus steuerte er das unternehmensweite, strategische Innovationsprogramm Idea2net. Zusammen mit Michael Schilling und Bernhard Simon gestaltete er die Post Merger-Integration des iberischen Logistikdienstleisters Azkar (heute Dachser Iberia).

Stefan Hohm wird zum 1. Januar 2021 als CDO (Chief Development Officer) das neu geschaffene Vorstandsressort „IT & Development“ leiten. Neben Forschungs- und Entwicklungsthemen fallen die Weiterentwicklung der IT, die Kontraktlogistik sowie das Geschäft mit globalen Branchenlösungen in den Zuständigkeitsbereich des erfahrenen Managers, der bereits seit 27 Jahren im Unternehmen tätig ist. Der 47-jährige Hohm hatte seine Karriere in der Kontraktlogistik bei Dachser begonnen, bevor er die Leitung der Niederlassungen in Erfurt (Thüringen) und Hof (Oberfranken) übernahm. Seit 2016 verantwortet er als Corporate Director die Forschungs- und Entwicklungsarbeit sowie die Solutions-Geschäfte des Logistikdienstleisters.

Alexander Tonn übernimmt ab 1. Januar 2021 die Position des COO Road Logistics und damit die Verantwortung für die Geschäftsentwicklung der Business Lines European Logistics und Food Logistics. Alexander Tonn (46) ist bereits seit über 20 Jahren im Unternehmen. Nach ersten Führungsaufgaben als stellvertretender Niederlassungsleiter in

KURZ IM ÜBERBLICK

Das Dachser Executive Board ab 1. Januar 2021

Burkhard Eling, CEO und Chairman
des Executive Board

Stefan Hohm, CDO

Edoardo Podestà, COO Air & Sea Logistics

Alexander Tonn, COO Road Logistics

N.N., CFO

Memmingen wechselte Tonn 2014 in die Dachser-Zentrale und verantwortete dort die internationale Weiterentwicklung der Kontraktlogistik. Seit 2017 leitet er auch die Business Unit European Logistics Germany. Diese Aufgabe wird er auch nach seiner Ernennung zum COO Road Logistics weiterführen. Managing Director der Business Unit Food Logistics bleibt Alfred Miller.

Komplettiert wird das zukünftige Führungsteam von **Edoardo Podestà**, der dem Dachser Executive Board seit Oktober 2019 als COO Air & Sea Logistics angehört. Edoardo Podestà verantwortet das weltweite Geschäft mit Luft- und Seefracht sowie Rail Services zwischen Europa und China und ist in Personalunion auch für die Business Unit ASL Asia Pacific zuständig.

Stabiles Fundament – für die Zukunft gebaut

Bernhard Simon gehört der Dachser-Geschäftsführung seit 1999 an, seit 2005 steht er als geschäftsführender Gesellschafter an der Spitze des Familienunternehmens. Simons Wirken ist maßgeblich mit dem starken Wachstum und der Internationalisierung des Unternehmens verbunden. Unter seiner Führung hat sich Dachser zu einem der renommiertesten Logistikdienstleister in Europa und weltweit entwickelt.

Michael Schilling rückte 2002 in die Dachser-Geschäftsführung auf und hat seitdem eines der leistungsfähigsten, europäischen Netzwerke für Stückgut aufgebaut. Mit seiner Lebensleistung ist er Motor und Taktgeber für das nachhaltige Wachstum mit grenzüberschreitenden Transport- und Kontraktlogistik-Dienstleistungen. Die unter seiner Leitung entwickelten einheitlichen Prozesse, IT-Systeme und -Plattformen sind die Grundlage für das hohe Maß an Qualität und Zuverlässigkeit, das Dachser am Logistikmarkt auszeichnet.

„Das neue, verjüngte Vorstandsteam um Burkhard Eling wird sein Engagement unter anderem auf neue Impulse und die Anpassung unseres Geschäftsmodells an technologische und marktrelevante Veränderungen richten. Wir glauben, damit eine optimale personelle und organisatorische Aufstellung für die Herausforderungen der kommenden Jahre gefunden zu haben.“

Bernhard Simon,
Dachser CEO



LIEFERKETTEN UNTER STRESS

Das Corona-Virus hat die weltweiten Warenströme in bisher nicht gekannter

Weise und mit großer Wucht getroffen. Die Folgen sind noch nicht abzusehen. Ein Ergebnis steht für Dachser jedoch bereits fest: Jenseits der Planbarkeit sind robuste Logistiknetzwerke besonders wertvoll. →





Eine Antonov voller
Schutzausrüstung



Gut aufgestellt im Baskenland

Es gibt eine neue Zeitrechnung: die Zeit vor Corona und nach Corona. Dazwischen – in der Gegenwart – werden gerade weltweit viele Gewissheiten in Wirtschaft, Politik und Gesellschaft in Frage gestellt. Der „Lockdown“ ist allgegenwärtig. Lockerungen und das Wiederhochfahren des öffentlichen und wirtschaftlichen Lebens gehen nur in kleinen Schritten voran. Zu groß ist die Sorge vor einer neuen, möglicherweise noch verheerenderen Infektionswelle. Zuverlässige Vorhersagen lassen sich nicht treffen – weder von der Politik noch von medizinisch-wissenschaftlicher Seite. Gewiss ist nur die Ungewissheit.

Das aber ist im Grunde genau das Gegenteil von Logistik. Der Begriff leitet sich aus dem altgriechischen „logistikē“ ab und bedeutete ursprünglich „praktische Rechenkunst“. Heute versteht man darunter alle arbeitsteiligen Wirtschaftssysteme, in denen es auf die zeit-, kosten- und mengenoptimierte Verteilung von Gütern und Dienstleistungen ankommt. Die damit verbundene Berechenbarkeit und Planbarkeit weltweiter Supply Chains hat die Corona-Krise allerdings zuletzt weitgehend außer Kraft gesetzt. Und die Krise entwickelt sich äußerst dynamisch weiter. Weltweit unterschiedliche politische Entscheidungen verändern die Lage jeden Tag.

Fest steht: Wenn bestimmte Produktionsbereiche ruhen oder ganze Wirtschaftszweige, wie beispielsweise stillstehende Automobilwerke oder die Hotellerie und Gastro-

nomie, von heute auf morgen nicht mehr mit Ware versorgt werden müssen, bedeutet das Stress für logistische Netzwerke, bei denen immer viele verschiedene Zahnräder ineinandergreifen, um die Supply Chains in Gang zu halten. Kommt eines davon ins Stocken, ist dies im gesamten Räderwerk sofort zu spüren.

Flexibel und agil bleiben – auch im Lockdown

„Unsere unternehmerischen Entscheidungen müssen angesichts der dynamischen Entwicklungen kontinuierlich angepasst und neu getroffen werden“, erklärt Dachser CEO Bernhard Simon. Dachser habe sowohl auf zentraler Ebene, als auch in den Business Units Krisenstäbe installiert, die die Geschäftsführung bestens und umfassend informieren und unterstützen.

„Mengenrückgänge im Industriegütergeschäft sind angesichts der aktuellen Einschränkungen des Geschäftslebens, insbesondere in Spanien und Italien, aber auch Frankreich, unvermeidbar“, so Simon weiter. In den nationalen Road Logistics-Netzwerken seien zum Teil um rund 40 Prozent geringere Volumina zu verzeichnen. „Dank des eigenverantwortlichen und integrativen Handelns unserer Niederlassungen sowie der guten Steuerungsmöglichkeiten unserer Netzwerkorganisation sind wir auch in der Krise flexibel mit Anpassungen in der Verkehrs- und Plattformorganisation sowie der Reduktion der Linienver-

Bernhard Simon,
Dachser CEO



„Wir sind für unsere Kunden und Partner da. Auf Dachser kann man sich verlassen. Erst recht in Krisenzeiten

kehre“, so Simon weiter. „Dass wir in European Logistics breit aufgestellt sind und eine Vielzahl von Kunden und Branchen bedienen, schafft uns Gestaltungsräume, um uns gut an die jeweils veränderten Rahmenbedingungen anzupassen.“

Gerade mit Food Logistics liefert Dachser einen wesentlichen Baustein der Grundversorgung der Menschen. Zwar fielen in der ersten Jahreshälfte große Food-Kunden, wie Hotels, Restaurants und Kantinen, aus, dafür stieg die Nachfrage in den Supermärkten deutlich an. Auch wenn manch einer sich angesichts leerer Regale infolge von Hamsterkäufen um möglicherweise unterbrochene Lieferketten sorgte, konnte die Logistik zu jeder Zeit Entwarnung geben. Jeder Abverkauf löst automatisch neue Bestellungen aus. Diese brauchen dann aber einige Tage, bis das Handelslager wieder aufgefüllt ist und in den Filialen für Nachschub sorgen kann.

Schutzausrüstung für medizinisches Personal

Auch Dachser Air & Sea Logistics leistet im Kampf gegen Covid-19 im engen Interlocking-Schulterschluss mit Road Logistics einen wichtigen Beitrag zur Grundversorgung. Insbesondere beim Nachschub von medizinischer Schutzausrüstung für Arztpraxen und Krankenhäuser. Das zeigen drei Beispiele aus dem europäischen Dachser-Netzwerk: Dachser Switzerland und der norwegische Maschinenlieferant P. Meidell AS haben Anfang April über das europäische Logistiknetzwerk von Dachser dringend benötigte Handdesinfektionsmittel nach Norwegen geliefert. Hergestellt wurden sie von der Firma Strub, einem Schweizer Lieferanten, der für P. Meidell normalerweise Kühlmittel herstellt, in der Krise aber in die Herstellung antibakterieller Hygiene-Produkte eingestiegen ist.

Ein weiteres Beispiel kommt aus Frankreich. Dachser France hatte für das Unternehmen Prolaser mit einer eigens gecharterten Antonov 124, dem zweitgrößten Serienflugzeug der Welt, 8,5 Millionen Operationsschutzmasken von Shanghai nach Nantes befördert. Über das Interlocking – die nahtlose Verbindung von Air & Sea- mit Road Logistics – stellte Dachser anschließend auch noch die nationale Verteilung der palettierten Ware auf dem Landweg an Gemeinden, Gesundheitsorganisationen und Ministerien in Frankreich sicher. Dabei arbeitete Dachser Air & Sea Logistics France eng mit Luftverkehrsbehörden sowie den Präfekturen Loire-Atlantique und Vendée zusammen.

Mehrere Lastwagenkonvois waren aus Sicherheitsgründen mit Eskorte zum Prolaser-Lager in der Vendée und zum Innenministerium unterwegs.

Auch in Spanien beteiligt sich Dachser am Kampf gegen die Pandemie. Für die Gesundheitsbehörde im Baskenland stellt der Logistiker seit Ende März 4.000 Quadratmeter Lagerfläche in der Nähe von Bilbao für medizinisches Material zur Verfügung. Ein Team von vier bis fünf Dachser-Mitarbeitern kümmert sich an sieben Tagen in der Woche ausschließlich um die Aufträge des baskischen Gesundheitsdienstes und hat allein bis Ende April rund 1.450 Paletten mit mehr als 29 Millionen medizinischen Gütern eingelagert. Die Ausrüstung ist für Krankenhäuser, Sozial- und Gesundheitsdienste sowie für Polizei und Feuerwehr in der Region vorgesehen.

Von Hilfsmaßnahmen wie diesen und dem weiterlaufenden „Tagesgeschäft“ geht für Dachser eine wichtige Botschaft aus: Die Betriebsbereitschaft in Niederlassungen und an allen Standorten weltweit, in Road Logistics ebenso wie in der Air & Sea Logistics, ist trotz der Corona-Krise weiterhin sehr gut. „Wir bilden damit einen Stabilitätsanker in global schwierigen Zeiten“, sagt Bernhard Simon. „Wir sind für unsere Kunden und Partner da. Auf Dachser kann man sich verlassen.“

M. Schick

Gesundheit am Arbeitsplatz hat höchste Priorität bei Dachser. Die zum Schutz vor dem Virus implementierten Präventions- und Hygienemaßnahmen werden dazu in den Niederlassungen konsequent weiterverfolgt und ausgebaut. Zum Gebrauch von Gesichtsmasken hat Dachser eigene Richtlinien entwickelt, die immer wieder den jeweiligen Anforderungen der Business Units und gemäß der behördlichen Vorgaben der einzelnen Länder angepasst werden.



Auf dem Weg nach Nantes: Schutzmasken aus Shanghai

CHANCEN
IN DER LOGISTIK

Maria Levin liebt es,
in Aktion zu sein

DIE ZIELSTREBIGE

Als Maria Levin 2013 ihre Ausbildung bei Dachser als Fachkraft für Lagerlogistik begann, war sie die erste weibliche Auszubildende in diesem Bereich am Standort Alsdorf. Inzwischen kümmert sie sich als Tutorin selbst um die Einarbeitung neuer Arbeitskräfte, von denen immer mehr Frauen sind.

Reisen ist die größte Leidenschaft von Maria Levin. Schon jetzt freut sie sich darauf, nach dem Ende der Corona-Einschränkungen wieder Touren für sich und ihre Freunde zu organisieren. Insofern ist es für die 32-Jährige nur logisch, dass sie im Dachser Logistikzentrum Maas-Rhein in Alsdorf nahe Aachen arbeitet. „Hier kann ich mithelfen, dass Waren auf die Reise gehen und pünktlich ankommen“, sagt sie und fügt hinzu: „Ich finde Logistik sehr faszinierend, weil es nie langweilig wird, und man jeden Tag neue Herausforderungen lösen muss.“

Genau das hat Maria Levin ihr ganzes Leben erfolgreich gemacht. Sie wurde in Omsk in Sibirien geboren und kam 1997 mit ihren Eltern nach Deutschland. Natürlich sei der Start in der neuen Heimat nicht einfach gewesen, erinnert sie sich. „Aber ich wollte einfach vorankommen.“ Die zielstrebige Frau ging so nach der Schule auch im Berufsleben konsequent ihren eigenen Weg. Neben einem Berufsjahr in Frankreich probierte sie Jobs im Einzelhandel, Online-Versand und in der Produktion aus. Bis sie auf eine Stellenausschreibung von Dachser stieß.

„Im Rahmen meiner Bewerbung wurde ich zu einem einwöchigen Praktikum eingeladen, wo ich in der Mittagschicht den Wareneingang unterstützt habe. Ich hatte keine Erfahrungen in der Logistik, aber es hat mir sofort gefallen“, erzählt Maria Levin. Am 1. August 2013 begann sie in Alsdorf ihre Ausbildung zur Fachkraft für Lagerlogistik. Als erste Frau am Standort in diesem Metier sei sie auf Anhieb sehr gut aufgenommen worden: „Natürlich musste ich mich in dieser Männerdomäne erst durchsetzen, aber alle waren sehr offen und hilfsbereit.“

Teambuilding im Kletterwald

Noch heute erinnert sich Maria Levin sehr gern an die Höhepunkte ihrer Ausbildung. Zum Beispiel, wie sie mit einer virtuellen Kommissionierbrille erste Erfahrungen mit „Pick by Vision“ sammelte. Oder wie gut die Stimmung bei den Teambuilding-Events der Auszubildenden der Dachser-Niederlassung waren: „Einmal waren wir im Kletterwald, und da ist selbst unser Niederlassungsleiter hoch oben zwischen den Bäumen mit uns herumgewandert. So bekommt man ein ganz anderes Bild von seinen Führungskräften.“

Das gute persönliche Verhältnis der Mitarbeiter untereinander empfindet Maria Levin noch heute als einen der wichtigsten Vorzüge des Familienunternehmens: „Hier zählt noch das Menschliche. Es wird immer flexibel nach Lösungen für alle gesucht.“ Davon habe auch sie in den letzten Jahren profitiert. Etwa bei der Einsatzplanung. Weil sie seit 2018 nebenberuflich nach der Arbeit ihre Weiterbildung zur Logistikmeisterin absolviert, kann sie in Absprache mit ihrer Teamleitung gewöhnlich in für sie passenden Schichten arbeiten.

Potenzial erkannt

Das hat natürlich auch damit zu tun, dass man bei Dachser in Alsdorf das große Potenzial der intelligenten Frau erkannt hat. Maria Levin ist inzwischen zur stellvertretenden



Bestens angekommen in der einstigen Männerdomäne Lagerlogistik: Maria Levin

Gefahrgutbeauftragten aufgestiegen. Zudem überprüft sie die Einhaltung der Ladungssicherung beim Warenausgang. Seit 2019 ist sie für das Onboarding der neuen Arbeitskräfte im Lager verantwortlich: „Ich habe ein Handout für Neuzugänge erstellt und mache Schulungen.“ Sie ist darüber hinaus in der Halle präsent und hilft, wenn es Wissenslücken gibt. „Außerdem mache ich Statistiken und werte sie aus, damit wir in der Organisation unserer logistischen Prozesse immer besser werden.“

Das ist gerade bei der Arbeit in der Corona-Zeit besonders wichtig. Es gilt jetzt, Abstand zu den Kollegen zu halten und auf die Präventionsmaßnahmen zu achten, wie beispielsweise regelmäßiges Händewaschen und Desinfektion. Trotzdem muss alles wie am Schnürchen laufen. „Im Team arbeiten wir natürlich immer noch – nun aber nach dem Motto ‚zusammen – auf Distanz‘. Und gemeinsam freuen wir uns natürlich, mit unserer Arbeit im Hintergrund eine wichtige Rolle beim Weiterlaufen der Wirtschaft und des alltäglichen Lebens leisten zu können. Und dafür auch eine größere Anerkennung zu spüren“, berichtet Maria Levin.

Sie packt auch in dieser schwierigen Zeit dort an, wo sie gebraucht wird. Diese Vielseitigkeit mag Maria Levin an ihrem Job. Genau wie die Tatsache, dass seit ihrem Start bei Dachser die Logistik immer weiblicher geworden ist: „Ich war damals die erste in meinem Bereich, aber jetzt gibt es immer mehr Frauenpower.“ Zu tun gibt es hier im Dreiländereck für Dachser jedenfalls eine Menge: Neben Inlands-Transporten werden auch in Zeiten von Covid-19 Waren Richtung Belgien und die Niederlande auf die Reise geschickt. Aber es gibt auch Transporte in andere europäische Länder. Einfach perfekt für den großen Reisefan Maria Levin.

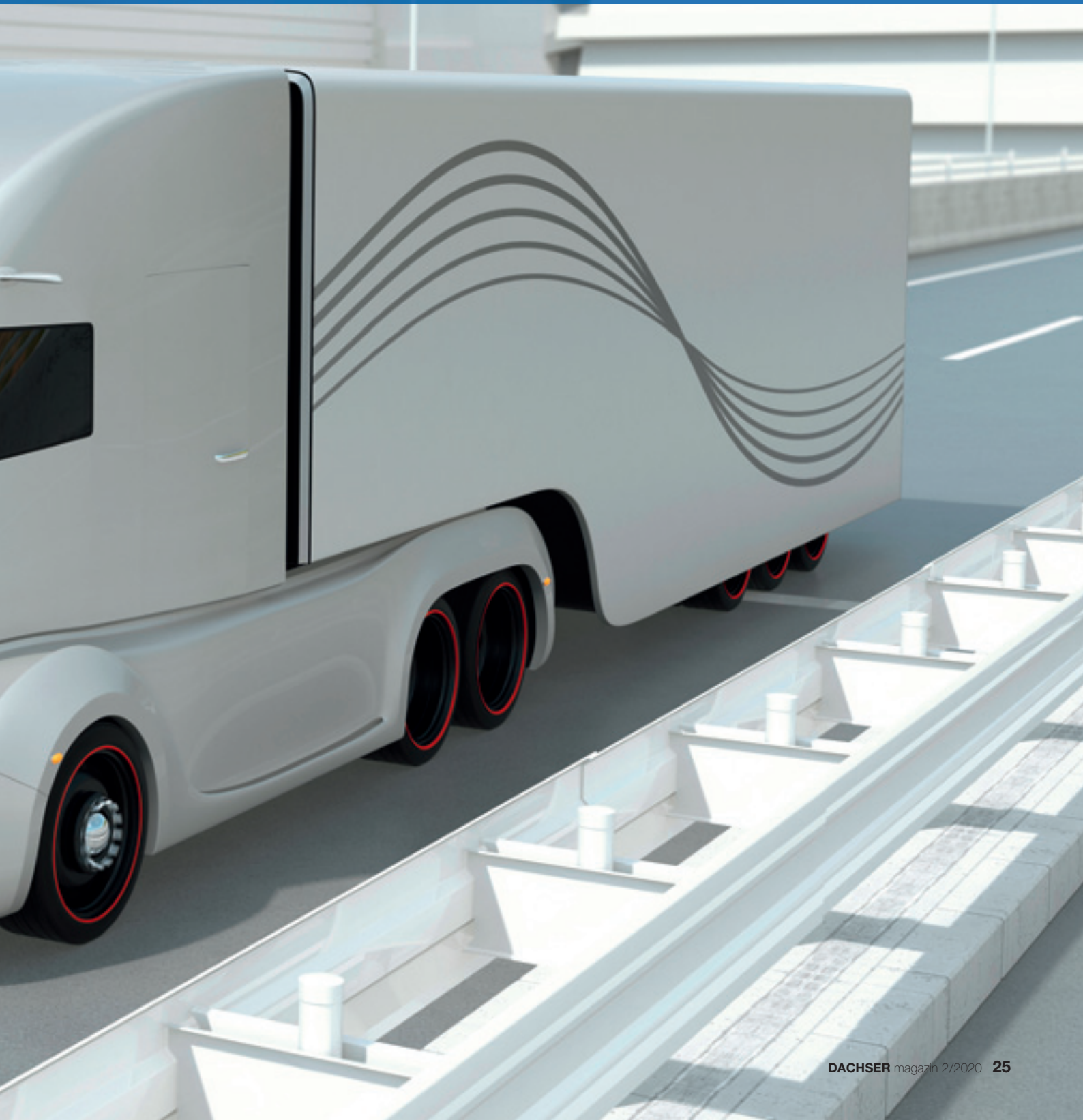
L. Becker

Fachkräfte für Lagerlogistik sind das Rückgrat des Lagers. Sie sorgen für die Umsetzung der logistischen Planungs- und Organisationsprozesse. Zum Beispiel bei Bestandskontrollen oder Maßnahmen der Bestandspflege, bei der Kommissionierung und der Sendungsauszeichnung nach den gesetzlichen und betrieblichen Vorgaben. Die Technik hilft ihnen dabei, etwa mit Arbeits- und Fördermitteln oder durch die Dachser-eigenen Informations- und Kommunikationssysteme.

ALTERNATIVE ANTRIEBSKONZEPTE – QUO VADIS?

Im Fokus der Forschung:
klimaneutrale Antriebe

Wohin führt der Weg bei den Antriebstechniken? Kann der Elektromotor schon bald dem Diesel den Rang ablaufen? Oder kommen ganz andere Energielieferanten ins Spiel? Bei Dachser beschäftigen sich bereichsübergreifend Logistik-Spezialisten mit alternativen Antriebstechnologien sowie ihrer praktischen Anwendung im Logistiknetz. →



Stefan Hohm,
Corporate Director
Corporate Solutions,
Research & Development
bei Dachser



Mit unseren Aktivitäten wollen wir unseren Teil dazu beitragen, das Klimaziel 2050 der Europäischen Union zu erreichen

Eine klimaneutrale Wirtschaft bis 2050: So lautet das anspruchsvolle Ziel des jüngst verkündeten „Green Deal“ der Europäischen Union. Eine Schlüsselrolle bei der Umsetzung des Pariser Klimaschutzabkommens von 2015 spielen dabei die Um- und Neustrukturierung von Transport und Verkehr, die in entwickelten Industrienationen wie Deutschland rund ein Fünftel aller Treibhausgasemissionen verursachen.

„Eine saubere Mobilität ist nur möglich, wenn das Mobilitätssystem effizient organisiert und dabei auf Digitalisierung, Datenaustausch und kompatible Standards gesetzt wird. So können der Verkehr intelligent gesteuert und die Mobilität in allen Verkehrsträgern automatisiert werden, was wiederum zu weniger Staus und höheren Auslastungsraten führt“, heißt es aus der Europäischen Kommission. Die Grundlage dafür solle der sukzessive Umstieg auf non-fossile Antriebe im Personen- und Gütertransport schaffen.

Mit anderen Worten: Klimafreundliche Mobilität verlangt nach komplexen Antworten. Dachser hat deshalb ergänzend zu seinem bestehenden Umweltmanagement und dem seit einigen Jahren laufenden Innovationsprojekt „City Distribution“ die Analyse von alternativen Antrieben und Kraftstoffen intensiviert. „Wir untersuchen aktuelle und künftige Technologien zusammen mit internen Fachab-

teilungen und Niederlassungen sowie im Austausch mit externen Partnern. Im Mittelpunkt stehen die Evaluierung alternativer Antriebe und Kraftstoffe sowie der dazugehörigen neuen Logistikkonzepte, insbesondere für den Lkw-Verkehr“, erklärt Stefan Hohm, Corporate Director Corporate Solutions, Research & Development bei Dachser. Dazu arbeite man bei Dachser bereichsübergreifend intensiv zusammen. R&D sei bei seinen Aktivitäten und Testvorhaben im ständigen interdisziplinären Austausch mit den Experten aus Road- und Air & Sea Logistics.

Marktreife Lösungen sind allerdings kurzfristig nicht in Sicht. „Alle nachhaltig emissionsfreien alternativen Antriebe und Kraftstoffe sind heute noch nicht in der Breite in der Praxis einsetzbar, zum einen aufgrund technischer Gegebenheiten oder auch aufgrund wirtschaftlicher Zusammenhänge“, erklärt Andre Kranke, Department Head R&D Research & Innovation Management.

Lösungen für den Fernverkehr gesucht

Klar ist aber: Langfristig gehört die Zukunft dem Elektromotor, der über Batterien oder eine Wasserstoff-Brennstoffzelle mit Strom versorgt wird. Erste batterieelektrische Lkw kommen bei Dachser schon heute im Rahmen neuer City-Logistik-Projekte zum Beispiel in Stuttgart, Berlin oder Hamburg zum Einsatz. Die Reichweiten dieser Fahrzeuge sind aber mit bis zu 200 Kilometern noch sehr begrenzt. Mittelfristig technisch möglich – wenn auch wirtschaftlich noch schwierig abbildbar – scheinen auch batterieelektrische Lkw für regionale Verteilerverkehre mit etwa 450 Kilometern Reichweite zu sein. „Darüber hinaus wird es aber sehr grenzwertig für den reinen Batterieantrieb. Denn für Fernverkehrsrelationen lässt sich mit dieser Technologie kein sinnvolles Verhältnis von Reichweite, Nutzlast und Ladezeiten herstellen“, sagt Kranke.

Könnte die Stromversorgung über Oberleitungen, wie sie derzeit in Deutschland unter anderem am „eHighway“ auf der A1 bei Lübeck getestet wird, den Weg zum E-Fernverkehr freimachen? Wohl kaum. „Dagegen spricht der ständige Wechsel zwischen Kurz- und Langstrecke. Zudem erscheint ein gesamteuropäisches Oberleitungssystem, wie es im Güterfernverkehr gebraucht würde, angesichts der hohen Investitionskosten und der unterschiedlichen geographischen Voraussetzungen derzeit kaum erreichbar“, stellt Hohm fest.

Was heißt all dies für den Dieselmotor? „Er ist noch immer der am weitesten verbreitete und kostengünstigste Antrieb



im Güterverkehr. Und er wird es wohl auch auf mittlere Sicht erst einmal bleiben“, sagt Andre Kranke. Der Grund: Die hohe Energiedichte des Dieselmotors sorgt für sehr hohe Reichweiten. Zudem sei die Technik – auch unter dem Druck immer strengerer EU-Normen – sehr weit ausgereift. Und nicht zuletzt könne für den effizienten Einsatz von Diesel-Lkw auf eine weltweit vorhandene Infrastruktur und Fahrzeugtechnik zurückgegriffen werden. In Verbindung mit Biokraftstoffen der zweiten Generation lassen sich mit Dieselmotoren in einigen Ländern der EU sogar kurzfristig signifikante Treibhausgas-Reduktionen erzielen, die zumindest als Brückentechnologie hin zur Elektromobilität einen wertvollen Beitrag zum Klimaschutz leisten können.

„Unter dem ökologischen Aspekt sollte auch die Diskussion um weitere innerdeutsche Streckenfreigaben und die Erlaubnis für grenzüberschreitende Verkehre für den Lang-Lkw auf die Agenda der Verkehrsplaner rücken“, rät Kranke.

Gasantriebe haben noch Luft nach oben

Darüber hinaus untersuchen die Forscher auch die Möglichkeiten, Lkw-Motoren mit Gas statt mit Diesel anzutreiben. Dabei wird entweder CNG (komprimiertes Erdgas/Compressed Natural Gas) und LNG (Flüssigerdgas/Liquefied Natural Gas) verwendet. Der Einsatz von fossilem Erdgas bringt dabei keine signifikanten Klimavorteile. „Je nach verwendeter Technologie bewegen sich die CO₂-Einsparungen bei einer ganzheitlichen Betrachtung (Well-to-Wheel, vom Bohrloch bis zum Rad) in einer Bandbreite von minus 15 bis hin zu plus zehn Prozent gegenüber einem modernen Diesel-Lkw“, sagt Stefan Hohm. Als Brückentechnologie kommen hier eigentlich nur Bio-LNG und Bio-CNG in Frage. Wirtschaftlichkeit und Praxistauglichkeit variieren aber innerhalb der EU sehr stark und müssen deshalb im Einzelfall betrachtet werden.

Viel diskutiert werden in der Logistik auch eFuels, also mittels Strom synthetisch hergestellte flüssige und gasförmige Kraftstoffe (Diesel, LNG, Methanol etc.). Damit diese klimaneutral sind, müssen die Kraftstoffe auf Basis der Power-to-X-Technologien produziert werden. Das Power-to-Gas-Verfahren wandelt nachhaltig erzeugten Strom – vor allem aus Windkraft und Sonne – in grünen Wasserstoff um, der Basis für alle eFuels ist. Da der Energieverlust auf dem Weg vom Strom über den grünen Wasserstoff zum eFuel derzeit noch extrem hoch ist, existieren momentan keine wirtschaftlich abbildbaren Umsetzungen dieser Idee. Vielversprechender scheint es, den grünen Wasserstoff direkt in Form eines Brennstoffzellenantriebs für den Lkw zu nutzen.

Lange Zeit als energetisches Wunderwerk gehypt, war die Brennstoffzelle zwischenzeitlich fast vollständig aus der öffentlichen Diskussion verschwunden. Nun erfährt sie unter dem Druck der Verkehrswende wieder eine Renaissance. Dabei wird Wasserstoff in der Brennstoffzelle in Strom umgewandelt, der dann einen Elektromotor antreibt.



eLKW im Praxistest:
der eActros und der eCanter

Eigentlich ist die technologische Entwicklung schon weit vorangeschritten. So ist die Brennstoffzelle beispielsweise aus der Raumfahrt schon nicht mehr wegzudenken, und auch bei Flurförderzeugen konnte sie ihre Alltagstauglichkeit bereits unter Beweis stellen. Auf der Straße allerdings muss sich die Technologie erst noch beweisen.

Für den praktischen Einsatz ist noch einiges zu tun, momentan sind primär Prototypen im Einsatz und erste kleine Testflotten wurden angekündigt. „Von Serien-Lkw, die schon bald den Diesel-Lkw ablösen, sind wir noch weit entfernt“, beobachtet Kranke. Seitens der namhaften Hersteller habe sich bislang nur der Weltmarktführer Mercedes-Benz auf einen strategischen Brennstoffzellen-Technologiepfad festgelegt. Ab 2029 sollen die ersten serienmäßigen Lkw mit der Wasserstoff-Brennstoffzelle auf den Markt kommen. Ab 2039 sollen dann sämtliche Nutzfahrzeuge des Stuttgarter Automobilbauers nur noch als Wasserstoff-Brennstoffzelle oder batterieelektrisch vom Band rollen.

Den Austausch intensivieren

Das (Zwischen-)Fazit von Stefan Hohm fällt gemischt aus: „Mit fossilem LNG- und CNG-Lkw-Antrieb lassen sich Klimaziele nicht erreichen, weil sie nicht entscheidend besser sind als ein moderner Euro VI-Diesel-Lkw. Für einen rein elektrisch betriebenen Schwerlastverkehr sind die Batterien zu schwer, die Ladeinfrastruktur ließe sich – wenn überhaupt – nur äußerst kompliziert und teuer bewerkstelligen, Nutzlasten sind damit nicht sinnvoll zu befördern. Der Wasserstoff-Brennstoffzellenantrieb erscheint zwar vielversprechend, aber hinsichtlich Effizienz und Verfügbarkeit ist die Technologie von einer Praxistauglichkeit noch weit entfernt.“

Für Dachser heißt dies, sich all diesen Themen noch intensiver in Forschung und Entwicklung zuzuwenden. Stefan Hohm: „Wir bleiben dran an der Entwicklung von alternativen Antrieben im Gütertransport. Dazu intensivieren wir weiter den Austausch mit Initiativen und Verbänden, mit Herstellern und Forschungspartnern und erweitern über Beteiligungen an Pilotprojekten unser Wissen und unsere Netzwerke. So wollen wir unseren Teil dazu beizutragen, das Klimaziel 2050 zu erreichen.“

M. Gelink

Als führender Logistikdienstleister hat Dachser den Anspruch, sich bei der Beobachtung und Bewertung alternativer Antriebe und Kraftstoffe auf Basis von Wissen und qualifizierter Expertisen zu positionieren. Im Rahmen eines langfristig angelegten R&D Technology Research werden dazu aktuelle und künftige Technologien zusammen mit internen Fachabteilungen und Niederlassungen sowie im Austausch mit externen Partnern untersucht.



Container nach Bedarf nutzen

LCL-Services

FLEXIBEL VON EUROPA NACH CHILE

Dachser Air & Sea Logistics erweitert seinen LCL-Service (Less-than-Container-Load) um ein neues Streckenangebot von Europa nach Chile. Es gibt nun einen festen wöchentlichen Fahrplan für den konsolidierten Seefrachtdienst von Hamburg nach San Antonio.

Es muss nicht immer ein kompletter Container sein. Um schneller und flexibler die Lieferketten zu bedienen, setzen Hersteller und Händler immer öfter auf „Less-than-Container-Load“. Auch auf der Strecke von Europa nach Chile. „Unser neuer LCL-Dienst ist so konzipiert, dass er die spezifischen Bedürfnisse unserer Kunden mit kleineren Warenmengen erfüllt. Der Service optimiert nicht nur die Effizienz und reduziert die Kosten, sondern verbessert aufgrund des genauen Wochenplans auch den Planungsprozess“, so Guido Gries, Managing Director Dachser Americas.

Für seinen neuen Service konsolidiert Dachser Containersendungen aus mehreren europäischen Ländern, wie beispielsweise Deutschland, Dänemark, Belgien und Polen, in seinem Lager in Hamburg. Von dort aus gelangt die Fracht nach San Antonio in Chile. Unternehmen profitieren dabei von der nahtlosen Verbindung der Kundenmärkte in Chile, einschließlich der Abholung und Zustellung ihrer Ware von Tür zu Tür. „Ein effektiver LCL-Dienst hängt

von der Zeitplanung ab: Das beginnt bei der Koordination der Güter und endet bei den festen Containerfahrten zwischen den beiden Häfen. Das bietet unseren Kunden eine verbesserte Planung, genaue Transitzeiten sowie Transparenz bei ihren Sendungen“, so Gries.

Anbindung nach Deutschland und darüber hinaus

Darüber hinaus offeriert der Logistikdienstleister in den Geschäftsfeldern Dachser Road Logistics und Dachser Air & Sea Logistics verzahnte Logistiklösungen mit Dienstleistungen wie Transport, Lagerung und Value Added Services.

„Der LCL-Service bietet den Kunden eine optimierte Container-Koordination und Verwaltung aller Seefracht-Importe“, fügt Gries hinzu. „Mit unserem umfangreichen europäischen Logistiknetz können wir eine nahtlose Transparenz von der Tür des Lieferanten in Europa bis zum endgültigen Bestimmungsort in Chile schaffen.“



Beim Hallen-Rundgang: Árpád Darvasi

+++ IFS-AUSZEICHNUNG FÜR FOOD LOGISTICS IN UNGARN +++

Dachser Budapest hat beim letzten Audit des International Featured Standard, kurz IFS, die Kategorie „höheres Niveau“ für seine Lebensmittellogistik erreicht. Das Zertifikat bestätigt Liegl & Dachser in Ungarn, dass die Prozesskette den höchsten Anforderungen an Rechtskonformität, Sicherheit

und Qualität im Umgang mit Lebensmitteln entspricht. „Wir sind sehr stolz darauf, dass Dachser in Ungarn den Schritt in die höhere Zertifizierungsstufe geschafft hat“, sagt Árpád Darvasi, General Manager Food Logistics Dachser Budapest. +++

+++ KONTRAKTLOGISTIK MIT AUSZEICHNUNG +++

Dachser zählt 2020 erneut zu den besten Logistikmarken Deutschlands. In der Bewertung der Leser des Fachmagazins LOGISTIK HEUTE und der Mitglieder der Bundesvereinigung Logistik (BVL) belegt Dachser in der Kategorie „Kontraktlogistikdienstleistung“ den zweiten Rang. „Wir freuen uns sehr über diese Auszeichnung, die wir nach 2017 nun bereits zum zweiten Mal erhalten haben. Das Votum der Leser zeigt, dass unsere integrierten Warehouse- und Transportdienstleistungen sehr gut am Markt ankommen“, so Alexander Tonn, Corporate Director Corporate Contract Logistics. +++



Alexander Tonn (l.) und Thomas Klare, Department Head Contract Logistics Consulting



v.l.n.r.: André Tonat, Verkaufsleiter Dachser Erfurt, Michael Beyer, Projektleiter, OFB Projektentwicklung, Dr. Rimbart J. Kelber, General Manager Dachser Erfurt, Ralph Holeschovsky, Niederlassungsleiter Helaba Immobiliengruppe, Hardy Kutz, Kontraktlogistikleiter Dachser Erfurt, Andreas Hagen, Projektleiter Max Bögl, Bauunternehmer

+++ WEICHENSTELLUNG IN THÜRINGEN +++ Dachser investiert in sein Logistikzentrum Erfurt. Neben einem 20.000 Quadratmeter großen neuen Warehouse mit Bürofläche sind eine Lkw-Wartezone sowie Stellplätze für Lkw geplant. „Wir arbeiten hier in Erfurt seit einigen Jahren in gewachsenen Strukturen über mehrere Standorte. Mit dem neuen Warehouse konsolidieren wir diese und bieten unseren Kunden Kontraktlogistik-Dienstleistungen, d.h. Lagerung und Zusatzdienstleistungen aus einer Hand an einem modernen Standort“, sagt Dr. Rimbart J. Kelber, General Manager des Dachser Logistikzentrums Erfurt. „Damit erschließen wir uns Möglichkeiten für weiteres Wachstum in der Region.“ +++

+++ NEUBAU IN KASSEL +++ Dachser hat mit den Bauarbeiten für eine neue Niederlassung in der nordhessischen Wirtschaftsregion Kassel begonnen. Im Gewerbegebiet Lohfeld entsteht auf einem rund 78.000 Quadratmeter großen Grundstück ein 6.400 Quadratmeter großes Umschlagslager für Industriegüter. Ab Sommer 2021 sollen dort an insgesamt 78 Toren Lkw be- und entladen werden. Ergänzt wird die Halle durch ein 2.500 Quadratmeter großes Bürogebäude. Mittelfristig werden rund 200 neue Arbeitsplätze entstehen. +++



+++ BENELUX BAUT AUS +++ Mit neuen Bürogebäuden in Amsterdam und Maastricht begegnet Dachser Air & Sea Logistics dem kontinuierlichen Wachstum in den Beneluxländern. Bereits im Januar war das Büro von Dachser am Schiphol Airport in Amsterdam nach Umbau- und Erweiterung um 300 Quadratmeter wiedereröffnet worden. Nur knapp einen Monat später folgte die Einweihung der neuen Geschäftsräume von Dachser am Maastricht Airport. „Die intensive Zusammenarbeit mit unserem Geschäftsbereich Road im Rahmen des Dachser-Interlocking-Ansatzes hat positiv zum Wachstum von Dachser Air & Sea Logistics Benelux beigetragen. Durch den Einsatz und die Bündelung des Know-hows können wir den Kunden die gesamte Lieferkette anbieten“, sagt Aat van der Meer, Managing Director Dachser Benelux. „Darauf lässt sich weiteres Wachstum bauen.“ +++



v.l.n.r. Wilco Versteegh, Managing Director Dachser Air and Sea Logistics Netherlands & Belgium, Raymond Boumans, Branch Manager Dachser Air & Sea Logistics Maastricht, Aat van der Meer, Managing Director Dachser Benelux

„DIE WERT- SCHÄTZUNG WAR NOCH NIE SO HOCH“



(v.l.) Christian Ludwig
und Jürgen Schneider

Lkw-Fahrer sind „systemrelevant“ und halten die Lieferketten zuverlässig in Gang – auch in Krisenzeiten. Der Berufsalltag fordert den Fahrern gerade einiges ab, doch sie erleben auch Positives. Nachgefragt bei Fahrer und Fuhrparkmanager Christian Ludwig und Jürgen Schneider, Eingangs- und Nahverkehrsleiter bei Dachser in Memmingen.

Herr Ludwig, auf den Lkw-Fahrern liegt in der Corona-Krise ein besonderer Fokus. Welche Veränderungen spüren Sie durch die Pandemie in Ihrer Arbeit?

Christian Ludwig: Die ersten Einschränkungen haben wir

in unserer Niederlassung Ende Februar erlebt: Es wurden Hygienemaßnahmen eingeführt, alle Mitarbeiter informiert sowie Plexiglasscheiben mit Durchreiche an den Fahrersaltern installiert. Später gab es in der Kantine

Jürgen Schneider
Eingangs- und Nah-
verkehrsleiter Dachser
Memmingen



„Es geht nicht um schneller, höher, weiter, sondern um Empathie und Zuverlässigkeit

nur noch Essen to go, und es wurden Mundschutz, Desinfektionsspray und Wechselkleidung an die Fahrer ausgegeben. So bekamen wir Fahrer von Anfang an das Gefühl, gut aufgehoben zu sein. Natürlich gab es zu Beginn auch Probleme, wie der Ärger über die zu langen Staus an den Grenzen, aber das hat sich zum Glück verbessert. Ich habe mit vielen Kollegen gesprochen, auch jenen die nach Italien unterwegs sind: Wir alle haben Respekt vor diesem Virus, aber ein Gefühl der Angst ist auch wegen der rasch einsetzenden Präventionsmaßnahmen bei keinem von uns aufgekommen.

Welche Maßnahmen werden bei den Kunden ergriffen?

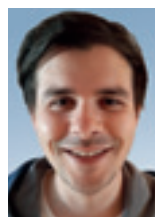
C. Ludwig: Das ist ganz verschieden. Es gibt ein Pharmaunternehmen, wo jedes Mal vor der Anlieferung ein detailliertes Gesundheitsdokument ausgefüllt und Fieber gemessen werden muss. Auch im Food-Bereich sind Mundschutz und strikte Desinfektion Pflicht. Anderswo sind die Maßnahmen nicht so streng – aber der direkte Kontakt zum Kunden findet in der Regel nicht mehr statt.

Wie ist die Rückmeldung auf Ihre Arbeit unter solch herausfordernden Bedingungen?

C. Ludwig: Die Wertschätzung durch unsere Kunden war in meiner ganzen Berufskarriere noch nie so hoch. Wir fahren jetzt auch häufiger Transporte zu Privatkunden, dort gibt es neben einem Gespräch sogar mal eine kleine Aufmerksamkeit oder eine Tafel Schokolade als Dank. Das hebt die Motivation natürlich noch einmal deutlich an.

Jürgen Schneider: Ich kann das nur bestätigen. Die Logistikbranche genießt in dieser Zeit eine hohe Wertschätzung. Es heißt nicht mehr: „Die Brummifahrer verstopfen die Straße.“ Sondern: „Toll, dass Ihr es möglich macht, die Waren pünktlich abzuholen und anzuliefern.“ Plötzlich gehört unsere Berufsgruppe zu den Helden des Alltags – genau wie die Pflegekräfte. Erst in der Not erkennt man offenbar, wie wichtig manche Berufe sind.

Christian Ludwig,
Berufskraftfahrer und
Fuhrparkmanager
Dachser Memmingen



„Als Fahrer hatten wir von Anfang an das Gefühl, bei Dachser gut aufgehoben zu sein

Ist das etwas, was Sie gern in die Zeit nach Covid-19 mitnehmen würden?

J. Schneider: Auf jeden Fall. Diese Empathie und Solidarität bieten eine ganz andere Basis für die Zusammenarbeit. Das gilt im Verhältnis zu unseren Kunden genauso wie intern: Nahezu in jeder Abteilung arbeiten bei uns derzeit Mitarbeiter in Rotation und mobil. Da wird untereinander zum Beispiel auf jene besonders Rücksicht genommen, die Kinder zu betreuen haben. Das ist auch etwas, das man nach der Krise erhalten sollte.

Was tun Sie im Fuhrparkmanagement neben den Präventivmaßnahmen, um Transportunternehmen und Fahrern zu helfen?

J. Schneider: Die Zahl der Transporte ist durch den Lockdown in Bereichen wie der Metall- und Elektroindustrie, der Gastronomie, dem Catering, Eventbereich oder im Hotelgewerbe insgesamt gesunken. Wir lassen Fahrzeuge unserer verschiedenen Transportunternehmen aber rotierend stehen, damit die Ausfälle für jede Firma möglichst gering bleiben. Wir kommunizieren intensiv mit unseren Transportpartnern und wollen ihnen zeigen, dass sie zur Dachser Familie gehören und dass wir gemeinsam diese Krise durchstehen. Es geht nicht um schneller, höher, weiter, sondern um integrative Verantwortung, Ehrlichkeit und Zuverlässigkeit. Also Werte, für die Dachser schon immer steht.

Was wünschen Sie sich für die nahe Zukunft?

C. Ludwig: Ich habe das Gefühl, dass die Stimmung der Menschen besser wird. Natürlich ist die Gesundheit am wichtigsten. Aber geht es auch darum, dass unsere Kunden im Gastronomie-, Catering, Event- oder Hotelbereich unter Beachtung aller Vorsichtsmaßnahmen und Abstandsregeln wieder starten. So viele hängen davon ab, es betrifft auch Gemüsebauern, Metzgereien oder Brauereien. Dort spüren wir eine große Angst, weil es um Existenzen geht.

Dachser hat schon immer auf eine faire und partnerschaftliche Zusammenarbeit mit den Transportunternehmen gesetzt. Mit individuell ausgestalteten Maßnahmen unterstützt Dachser sie bei der Bewältigung der aktuellen Krise. Dazu gehören kontinuierliche Aufträge, eine beschleunigte Bezahlung sowie die proaktive Unterstützung bei Anträgen auf staatliche Mittel.



ABKÜRZUNG ÜBER DIE NEUE SEIDENSTRASSE

Am Startpunkt
in Ludwigshafen

Von Ludwigshafen nach Xi'an in Zentralchina: Für BASF hat Dachser Rail Services einen kompletten Testzug mit 42 Containern auf den Weg gebracht. Damit kamen die chemischen Produkte von BASF doppelt so schnell auf den chinesischen Markt.

Mehr als 10.000 Kilometer, zwei Spurwechsel, plus sechs Stunden Zeitverschiebung: 14 Tage dauerte die Reise des Kompletzugs vom Kombi-Terminal Ludwigshafen (KTL) über Polen, Weißrussland, Russland und Kasachstan nach Xi'an in Zentralchina; damit war der Testzug mit 42 Containern von Dachser Rail Services mehr als zwei Wochen schneller als ein Containerschiff. Vor allem Unternehmen aus der chemischen Industrie, die fernab der Seehäfen im chinesischen Hinterland produzieren, haben die Zugtransporte über die sogenannte „Neue Seidenstraße“ als attraktive Alternative zur Seefracht ausgemacht. Für den Testzug hatte BASF die komplette Logistik, inklusive der Koordination mit dem Zugbetreiber RTSB sowie der Warenverzollung und -distribution in China, seinem langjährigen Logistikdienstleister Dachser anvertraut. →

„One belt, one road“:
Unter diesem Titel werden seit 2013 in der Volksrepublik China Projekte gebündelt, die dem Auf- und Ausbau interkontinentaler Handels- und Infrastruktur-Netze zwischen China und mehr als 60 Ländern in Afrika, Asien und Europa dienen. In Anlehnung an das historische Vorbild spricht man bei der chinesischen Belt and Road Initiative (BRI) auch von der „Neuen Seidenstraße“.

Im Logistikkonzept von BASF nimmt das Ludwigshafener Kombi-Terminal eine wichtige Hub-Funktion ein. Dort werden die für China vorgesehenen BASF-Produkte gebündelt und Züge entsprechend zusammengestellt. Der Vorteil: Das größte deutsche Binnenterminal grenzt unmittelbar an das Stammwerk der BASF; und es bietet täglich bis zu 30 Zugverbindungen in über 20 europäische Wirtschaftszentren an.

Partnerschaft auf einer neuen Stufe

Beim Transport und der sicheren Lagerung von palettierten chemischen Produkten in Europa arbeiten BASF und Dachser bereits seit Jahrzehnten eng und vertrauensvoll zusammen. So betreibt Dachser zum Beispiel für BASF in Ungarn und Rumänien zwei Gefahrstofflager, die höchsten Sicherheitskriterien entsprechen und gemäß SQAS beurteilt sind. „Mit dem ersten Zug nach Xi'an heben wir die Logistik-Partnerschaft mit BASF auf eine neue Stufe“, kommentiert Michael Kriegel, Department Head Dachser Chem-Logistics. Die Branchenlösung Dachser Chem-Logistics kombiniert standardisierte Logistikdienstleistungen und Gefahrgut-Expertise im weltweiten Netz mit spezifischen Lösungen für Kunden aus der chemischen Industrie. Bei seiner Premierenfahrt von Deutschland nach China führte der Zug, den Vedat Serbet, Rail Services Manager



Letzte Kontrolle
in Ludwigshafen

IM PROFIL



Kombi-Terminal Ludwigshafen GmbH

Die KTL Kombi-Terminal Ludwigshafen GmbH ist das aufkommensstärkste deutsche Binnenterminal und zählt hinsichtlich Effizienz, Sicherheit und Innovationen zu den führenden Terminals in Europa. Das im Jahr 1999 gegründete Unternehmen, dessen Eigentümer die BASF SE (40%), Kombiverkehr (20%), Hupac (15%), Bertschi und Hoyer (jeweils 12,5%) sind, bietet seinen Kunden aktuell täglich bis zu 30 Zugabfahrten in 20 Wirtschaftsräume in Europa an.

www.ktl-lu.de

EMEA, Dachser Air & Sea Logistics, organisiert hatte, in seinen 40-Foot-High-Cube-Containern vor allem Granulate, Kraftstoffadditive und Katalysatoren mit sich. Seinen Weg nahm er dabei nicht nur durch endlose Weiten, sondern musste unterwegs auch mehrfach umgeladen werden, weil sich die Spurweiten der Eisenbahnsysteme in den einzelnen Ländern unterscheiden. Sowohl im polnischen Malaszewicze wie auch an der kasachisch-chinesischen Grenze mussten die 42 Container auf andere Züge verfrachtet werden.

Endstation war die 8-Millionenmetropole und ehemalige Kaiserstadt Xi'an. Von dort aus organisierte Dachser Nordchina die Verzollung und Lkw-Verteilung der BASF-Ware an die Empfänger.

„Schneller als Seefracht, kostengünstiger als Luftfracht, sehr gut planbar und zuverlässig: Für bestimmte logistische Anforderungen können Schienenverkehre nach China über die ‚Neue Seidenstraße‘ zur wertschaffenden Alternative zu Luft- und Seefracht werden“, erklärt Thomas Krüger, Managing Director Dachser Air & Sea Logistics EMEA. „Wir verzeichnen eine stetig wachsende Nachfrage nach Dachser Rail Services und freuen uns besonders, dass uns ein globaler Marktführer wie BASF sein Vertrauen schenkt.“ In den nächsten Monaten sollen weitere Züge aus Ludwigshafen nach Xi'an gehen.

M. Gelink



LUFTBRÜCKEN FÜR DIE GESUNDHEIT

Im Zuge der Corona-Krise hat Dachser Air & Sea Logistics bis Anfang Mai 30 Flugzeuge gechartert und insgesamt über 60 Millionen Atemschutzmasken sowie medizinische Artikel, wie persönliche Schutzausrüstung und Schutzhandschuhe, für seine Kunden transportiert. Ende April organisierte Dachser erstmalig in der Unternehmensgeschichte acht Charterflüge in einer Woche, darunter drei Flüge auf der Strecke Hongkong – Los Angeles.

CLICK TO CONNECT.

Optimieren Sie Ihre logistischen Prozesse
durch IT-Lösungen von DACHSER.

Wenn analoge Prozesse auf eine digitale Welt treffen, entsteht intelligente Logistik. Als technologischer Vorreiter der Branche bietet DACHSER eine durchgehende digitale Vernetzung dank einer einheitlichen IT-Systemwelt und eigenentwickelten Kernsystemen. Ihre Vorteile liegen klar auf der Hand: effiziente Prozesse, hohe Nutzerfreundlichkeit und ein sicherer Datenaustausch.

