DACHSER
Intelligent Logistics

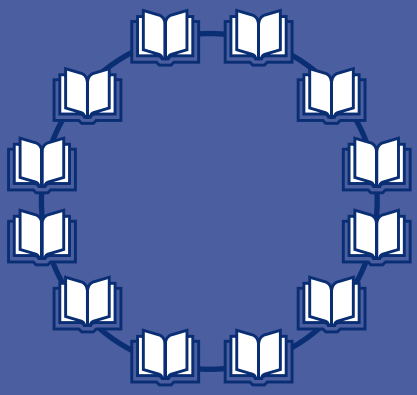
DACHSER magazin

Die Welt der intelligenten Logistik

03/2023

Gelernt ist gelernt

Wissen macht den Unterschied. Wie man es sich schnell und effektiv aneignet, beschäftigt die Menschen seit langem. Gut zu wissen: Die Lerntechniken werden stets weiterentwickelt.



12 aufgeschlagene Folianten konnte man mit der Lesemaschine gleichzeitig lesen, die der italienische Ingenieur Agostino Ramelli 1588 erfand: eine Art riesiges Bücherrad. Es bot Platz für bis zu zwölf Bücher, zwischen denen der Leser mithilfe eines Drehmechanismus beliebig wechseln konnte. Umblättern musste man bei der ersten Lernmaschine der Welt allerdings selbst.

700 Patentanträge für Übungsmaschinen wurden bis in die 1930er Jahre beantragt, nachdem der New Yorker Webstuhlentwickler Halcyon Skinner 1866 ein US-Patent auf seine „Lernmaschine“ angemeldet hatte. Der Kasten mit Bildanzeige, Handkurbel und Tastatur diente dem Rechtschreibtraining und inspirierte im Zuge der Fortschritte von Fotografie und Film viele Nachahmer. Nur programmierbar waren die frühen Lernmaschinen noch nicht.

400 Prozent Um diesen Faktor stieg die Nachfrage nach Online-Lernangeboten laut einer Studie von Global Market Insights im Pandemiejahr 2020. Die weltweite Covid-19-Krise wirkte als Booster für kontaktloses E-Learning. Das Angebot wächst seither weiter: E-Learning boomt.

90 Prozent der Unternehmen in der EU und den USA bieten ihren Mitarbeitenden heute in der Aus- und Weiterbildung E-Learning-Programme an. Darunter fallen Online-Kurse, „Blended Learning“ – eine Mischung aus Präsenz- und Online-unterricht – sowie virtuelle Klassenzimmer mit festen und vernetzten Gruppen, die man bequem von zuhause aus besucht.

2.000.000.000 Zugriffe verzeichnen mittlerweile die Videos des englischsprachigen YouTube-Kanals der Khan Academy. Die nicht-kommerzielle Website finanziert sich durch Spenden und stellt Lernenden weltweit kostenlose Lernvideos zur Verfügung, auch in anderen Sprachen und mit Untertiteln. In Kürze soll auch ein KI-gestützter Tutor den Nutzern zur Seite stehen, der Wissen abfragt und Fragen beantwortet.

Message from the CEO

Liebe Leserin, lieber Leser,

beim Blick in die Zukunft scheiden sich die Geister. Für die einen eröffnet sie eine Welt voller Chancen und Möglichkeiten, für die anderen ist sie eher Grund zur Sorge. Wir bei Dachser halten es mit Peter Drucker, dem Pionier der modernen Managementlehre. Er empfahl: „Die beste Art, die Zukunft vorherzusagen, ist, sie selbst zu kreieren."

Dafür steht unter anderem unser strategisches Schwerpunktprogramm DACHSER Climate Protection mit den vier Handlungsfeldern: Prozesseffizienz, Energieeffizienz, Forschung und Innovation sowie dem Engagement von Dachser als „Corporate Citizen+". All dies findet sich in diesem DACHSER magazin wieder: in der Reportage aus Freiburg ab Seite 6. Hier liefern wir bereits emissionsfrei in ein Innenstadtgebiet und bauen die Niederlassung zusätzlich zum E-Mobility-Standort aus. Oder ab Seite 28 im Interview zu unserer Partnerschaft mit terre des hommes und unserer Unterstützung für kriegstraumatisierte Kinder in der Ukraine.

Nachhaltige Zukunftsfähigkeit bedarf Unternehmen, die Menschen und ihre Werte in den Mittelpunkt stellen. Das gilt auch für die Erweiterung unseres Netzwerks. Lesen Sie ab Seite 16, wie wir Anfang 2024 Dachser & Fercam Italia S.r.l. an den Start bringen.

Die Essenz all dessen: Die Gestaltung der Zukunft liegt in unserer Hand. Wir nehmen unsere Verantwortung wahr, sie erfolgreich, stabil und sicher zu gestalten.

Herzlichst Ihr

Burkhard Eling, CEO Dachser

Weitere CEO-Perspektiven auf meinem LinkedIn-Profil

Titelstory

06 **DACHSER Climate Protection:** Gemeinsam für den Klimaschutz

Forum

12 **Menschen & Märkte:** Ein Bild sagt mehr als 1.000 Worte

14 **Panorama:** Simulationen – im Spiegel der Wirklichkeit

Kompetenz

16 **Kontraktlogistik:** Neues Gemeinschaftsunternehmen in Italien

18 **Air & Sea:** Wenn weniger mehr ist

22 **Aus dem Zukunftslabor:** Gedränge am Himmel

24 **Chancen in der Logistik:** Controlling – mehr als Zahlen

Netzwerk

26 **Netzkompetenz:** News aus der Dachser-Welt

28 **Ukraine-Hilfe:** Im Gespräch mit terre des hommes-Vorstand Joshua Hofert

Good News

31 **IT-Ausbildung bei Dachser:** In der Vielfalt liegt die Kraft

Crossdocking

Links in die digitale Welt von Dachser

Ausgezeichneter Arbeitgeber

Dachser ist Deutschlands zukunftssicherster Logistik-Arbeitgeber. Zu diesem Ergebnis kommt eine Studie von Deutschland Test. Mit knapp fünf Punkten Vorsprung zum Nächstplatzierten setzte sich Dachser dabei gegen 17 Mitbewerber durch.
https://bit.ly/DAmag_03_23_Auszeichnung

Niederlande unter Strom

Dachser Niederlande nimmt seine ersten E-Lkw in Betrieb. Von Waddinxveen wird die Innenstadt von Rotterdam, von Zevenaar die City von Arnheim emissionsfrei beliefert. Ab 2025 soll dies in allen niederländischen Großstädten möglich sein.
https://bit.ly/DAmag_03_23_Elektro_Lkw

Stabwechsel in Food Logistics

Der langjährige Managing Director von Dachser Food Logistics, Alfred Miller, geht zum Jahresende in den Ruhestand. Alexander Tonn, COO Road Logistics, wird ab 1.1.2024 die Leitung der Business Unit in Personalunion übernehmen.
https://bit.ly/DAmag_03_23_Food_Logistics

Abenteuer Logistik

Das automatisierte Hochregallager in Memmingen schreibt Geschichte im Dachser Netzwerk. Die faszinierende Story dazu gibt es neben anderen spannenden Themen rund um Menschen, Technik und Nachhaltigkeit auf dem Dachser YouTube-Kanal.
https://bit.ly/DAmag_03_23_Hochregallager

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 Sebastian Grenzing (S. 1, 4, 6, 7, 9, 10, 11, 24, 25), Matthias Sienz (S. 16, 18, 19, 21, 31), GettyImages (S. 2, 12, 13, 14, 27, 28), Shutterstock (S. 23), terre des hommes (S. 29, 30) **Druck:** Holzer Druck und Medien Druckerei und Zeitungsverlag GmbH, Fridolin-Holzer-Str. 22–24, 88171 Weiler im Allgäu **Auflage:** 25.000/63. Jahrgang **Erscheinungsweise:** 4 mal im Jahr **Sprachen:** Deutsch, Englisch, Französisch, Spanisch **Übersetzung:** Klein Wolf Peters GmbH, München. Dieses Produkt besteht aus FSC®-zertifizierten und anderen kontrollierten Materialien.

DACHSER eLetter: Jetzt abonnieren.

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

Scannen Sie den QR-Code:

FSC www.fsc.org
MIX
Papier aus verantwortungsvollen Quellen
FSC® C051146

Gemeinsam für den Klimaschutz

Im Praxistest: die Ladeinfrastruktur und das Lastenmanagement

Nachhaltigkeit und Klimaschutz sind bei Dachser integrale Bestandteile der Unternehmenskultur. Eine elementare Rolle spielen dabei Erneuerbare Energien, E-Mobilität und insbesondere der Aufbau emissionsfreier Lieferketten für europäische Metropolen. Damit verbinden sich Lernprozesse mit besonderen Aha-Momenten.

Hendrik hat den Rückwärtsgang eingelegt. Damit rangiert er den „Bigster“ an die Palette heran, fährt mit der Gabel darunter und hebt die Ladung lautlos an. Schnell sind die Sicherungsgurte um die Ware angelegt, die Lieferdaten eingescannt und schon geht’s los. Der „Bigster“ ist ein eigenkonstruiertes Lastenrad der Roc-Ket Cargo Bikes GmbH in Freiburg – gelb-blau im Dachser-Look.

Die Fahrrad-Manufaktur hat sich auf Transportlogistik entlang der letzten innerstädtischen Meile spezialisiert. Der Firmensitz liegt in der Neulindenstraße nahe dem ehemaligen Güterbahnhof, wo Roc-Ket für Kunden wie Dachser ein sogenanntes Microhub für den Paket- und Stückgutumschlag mit Ziel Freiburger Innenstadt betreibt. Hendrik tritt in die Pedale und macht sich mit Motorunterstützung auf den Weg zu einem knapp zwei Kilometer entfernten Sparkassen-Bürogebäude in der Nähe des Hauptbahnhofs. Dort wird die Sendung mit den Werbematerialien bereits erwartet. Auch wenn (oder vielleicht gerade weil) Freiburg als die Fahrradstadt in Deutschland gilt, zieht das Cargo-Bike immer wieder erstaunte Blicke der Passanten auf sich. „Das ist ja cool“, sagt ein junger Mann, der gerade das Bankgebäude zur Pause verlässt, als Hendrik mit seiner Palette vorfährt.

Gut zwei Tonnen Ware liefert Dachser auf diese Weise täglich an Kunden im Zentrum von Freiburg aus. Die Cargo-Bikes, wie das von Hendrik, sind eigens für schwerere Lasten ausgelegt. „Wir bauen unsere Speditionsfahrräder mit Reifen, Felgen, Speichen und Bremsen, wie sie auch bei Kleinkrafträdern zum Einsatz kommen. Der Motor hat eine Leistung von 400 bis 600 Watt und lässt sich auch mit Rückwärtsgang fahren. Das ist schon eine große Hilfe, wenn wir bis zu 250 Kilo Fracht laden“, sagt der Roc-Ket Gründer und Geschäftsführer Thomas Ketterer. „Weil unsere Pedelecs Motorunterstützung nur beim Treten geben und selbst bergab maximal eine Geschwindigkeit von 25 Stundenkilometern erreichen, dürfen sie auf Fahrradwegen gefahren werden. Damit sind Verkehrsstaus für uns in der Innenstadtbelieferung kein Thema.“ →

Im Rahmen des Schwerpunktprogramms DACHSER Climate Protection untersucht Dachser auf unterschiedlichen Ebenen Prozess- und Energieeffizienz in Abläufen und Anlagen sowie Forschung und Innovation zur Förderung von Null-Emissions-Fahrzeugen und Erneuerbaren Energien. Hinzu kommt das soziale Engagement über die Grenzen des Unternehmens und seines Kerngeschäfts hinaus.

Während Hendrik die 135 Kilogramm schwere Palette mit dem Werbematerial ausliefert, sind am Microhub bereits weitere Dachser-Sendungen eingetroffen. Der gelb-blaue eCanter, ein 100 Prozent batterieelektrisch betriebener 7,5 t-E-Lkw der Mercedes-Tochter FUSO, sorgt im Shuttle-Verkehr dafür, dass das 150 Quadratmeter große Umschlaglager vom Dachser Logistikzentrum Freiburg im rund 30 Kilometer entfernten Gewerbepark Breisgau fortlaufend mit neuen Aufträgen versorgt wird.
Das Zusammenspiel von batterieelektrischen Lkw und Transportern mit elektrisch unterstützten Lastenrädern und Streetscooter, um die Zustellung in definierten Innenstadtgebieten komplett emissionsfrei zu gestalten, steht unter der geschützten Wortmarke DACHSER Emission-Free Delivery. Das Konzept wird mittlerweile im Geschäftsfeld Road Logistics im Regelbetrieb umgesetzt – europaweit in 13 Städten.

Bereit für die Mobilitätswende

„Klimaschutz ist in all seinen Dimensionen zu einem festen Bestandteil unserer Unternehmensstrategie und -steuerung geworden. Damit werden wir als Familienunternehmen unserer Verantwortung und unserem eigenen Selbstverständnis gerecht“, sagt Dachser CEO Burkhard Eling. „Dachser versteht Nachhaltigkeit und Klimaschutz dabei als elementare Aufgaben unserer integrativen Verantwortung als Unternehmen für Gesellschaft und Umwelt. Daher unterstützen wir aus tiefer Überzeugung die Klimaziele der Weltgemeinschaft durch eine umfassende Klimaschutzstrategie.“

Der Fokus des strategischen Programms Dachser Climate Protection liege dabei kurzfristig auf der Ausarbeitung und Umsetzung verschiedener Maßnahmen in den definierten vier Handlungsfeldern Energie- und Prozesseffizienz, Forschung und Innovationen sowie im gesellschaftlichen Engagement außerhalb des Dachser Geschäftsmodells (Corporate Citizen+). „Gleichzeitig passen wir das Geschäftsmodell an die neuen Marktanforderungen der Kunden und die gesetzlichen Rahmenbedingungen an“, erklärt Eling. „So werden Nachhaltigkeit und Klimaschutz immer auch als integraler Bestandteil der Dachser-Unternehmenskultur wahrnehmbar.“
Und die Herausforderungen, die sich mit aktivem Klimaschutz verbinden, sind im Logistikalltag bereits sehr präsent. „Wir erwarten, dass sich der städtische Straßengüterverkehr in den kommenden Jahren auf einen emissionsfreien Antrieb für Lkw umstellt. Für diese tiefgreifende Transformation, der gerade auch im verkehrsreichen Innenstadtbereich die Lebensqualität erhöhen wird, treffen wir in unseren DACHSER Emission-Free Delivery-Standorten bereits jetzt wichtige Vorbereitungen“, erklärt Alexander Tonn, COO Road Logistics bei Dachser „Die emissionsfreie Zustellung in definierten Innenstadtbereichen ist ein wichtiger Baustein, um bei Dachser die Elektromobilität voranzutreiben und das Unternehmen und unsere Kunden optimal auf die bereits geltenden, bzw. geplanten Einfahrtsverbote für Verbrenner in die größeren Metropolen vorzubereiten.“
In 13 europäischen Metropolregionen wird bereits heute die emissionsfreie Zustellung von ungekühlten Stückgut-Sendungen in definierten Innenstadtbereichen durchgeführt: neben Freiburg auch in den deutschen Großstädten Berlin, Dortmund, München, Hamburg und Stuttgart sowie in Kopenhagen, Madrid, Oslo, Paris, Porto, Prag und Straßburg. Bis 2025 sollen elf weitere europäische Großstädte folgen.
In der Executive Unit von Stefan Hohm, Chief Development Officer (CDO), leitet Andre Kranke als Head of Corporate Research & Development das strategische Fokusprogamm Climate Protection: „Im Rahmen seiner Klimaschutzstrategie bereitet sich Dachser darauf vor, das langfristige Ziel von Netto-Nullemissionen zu erreichen. Ein wichtiger Kern hierbei ist die Gestaltung der Transformation hin zu Null-Emissionsfahrzeugen und die Nutzung Erneuerbarer Energien. Während in der Stadtlogistik mittlerweile leistungsfähige Elektro-Lkw als Serienfahrzeuge verfügbar sind, müssen beim Fernverkehr noch viele offene Fragen geklärt und Hindernisse aus dem Weg geräumt werden.“ Aus diesem Grund hat Dachser Anfang 2022 in Freiburg, Hamburg und Malsch bei Karlsruhe spezielle E-Mobility-Standorte etabliert, um hier Forschung und Entwicklung voranzutreiben.

Vorausfahren: Die Dachser E-Mobility-Sites

Die Forschungsaktivitäten an den drei ausgewiesenen E-Mobility Standorten in Freiburg, Hamburg und in Malsch bei Karlsruhe sind nicht nur Teil der umfangreichen Klimaschutzmaßnahmen von Dachser, sie bereiten auch neuen Technologien und Transportkonzepten den Weg. In Hamburg beispielsweise werden derzeit innovative, batterieelektrische Kühlauflieger in einem Pilotversuch getestet. Solche eTrailer verbessern nicht nur die Klimabilanz von Lebensmitteltransporten, sie verursachen auch wesentlich weniger Lärm als Diesel-Kühlaggregate. Zudem ist seit Sommer DACHSER Emission-Free Delivery in der Innenstadt Hamburgs verfügbar. Im Dachser Logistikzentrum Karlsruhe in Malsch wird derzeit der erste schwere E-Lkw im Netz getestet. Der DAF CF Electric hat ein zulässiges Gesamtgewicht von 37 Tonnen. Der Elektromotor verfügt über 240 kW und hat eine Reichweite von rund 200 Kilometern.

Teamwork: Rolf Hügel (2.v.l.) und seine Fahrer-Crew

„An diesen Standorten entwickeln wir das Grundkonzept der E-Mobilität, um es dann auf alle europäischen Standorte übertragen zu können“, erklärt Kranke das Vorgehen. Im Mittelpunkt stünden dabei batterieelektrische Lkw und Pkw sowie deren Ladeinfrastruktur, die Nutzung und Eigenproduktion von erneuerbarem Strom sowie das intelligente Strom- und Lastmanagement. Dazu komme die Erprobung von Wasserstoff-Brennstoffzellen-Lkw sowie der dafür notwendigen Betankungsinfrastruktur.

Spürbar „Feuer und Flamme“ für das Projekt ist Michael Gaudlitz, General Manager des Dachser-Logistikzentrums Freiburg. Er und sein Team zählen im Dachser-Netzwerk zu den Pionieren der E-Mobilität. „Wir haben hier schon 2017 angefangen, gemeinsam mit Roc-Ket die Belieferung der Innenstadt auch mit E-Lastenrädern durchzuführen. 2019 kam dann mit einem eCanter der Prototyp eines elektrisch betriebenen 7,5-Tonner mit einer Reichweite von rund 100 Kilometern hinzu. Seither bauen wir unseren E-Fuhrpark kontinuierlich weiter aus.“ So hat der eCanter zuletzt im Fuhrpark der Freiburger Niederlassung „Verstärkung“ durch drei 16-Tonnen-E-Lkw von Renault bekommen.

Einer der Fahrer ist Rafiullah Faqiri, ein 23-jähriger Berufskraftfahrer von Dachser, den alle nur Rafi nennen. Seit seiner Ausbildung fährt er bei Dachser schon elektrisch. „Das elektrische Fahren ist ganz anders als im Diesel-Lkw – viel ruhiger, viel entspannter und doch viel dynamischer“, schwärmt Rafi. „Und wo immer wir unterwegs sind und vorfahren, begleiten uns strahlende Gesichter und große Zustimmung für die Lieferung mit dem E-Lkw.“

E-Mobilität, die Spaß macht

Die Attraktivität des Jobprofils von Berufskraftfahrern auch über die Faszination E-Mobilität zu steigern, hat in Freiburg System: „Wir wollen unseren Azubis von Anfang an die neue Technik und damit die Zukunft urbaner Logistik nahebringen“, sagt Rolf Hügel, Operations Manager Inbound im Dachser-Logistikzentrum Freiburg. „Unsere Fahrerinnen und Fahrer sollen Spaß haben an ihrer Arbeit – und auch ein bisschen stolz sein können, mit ihrem Tun einen Beitrag zu einer guten Zukunft zu leisten.“

Dabei will auch E-Truck-Fahren gelernt sein, berichtet Rafi. Dazu gehöre für ihn etwa, die Routen mit der Dispo und dem Fuhrparkmanagement so zu planen, dass die Batterieaufladung immer in der Dachser-Niederlassung erfolgen könne. „Irgendwo draußen eine Schnellladestation zu finden, ist so gut wie unmöglich“, so der junge Berufskraftfahrer. „Aber liegengeblieben bin ich noch nie. Irgendwann kennt man einfach die Möglichkeiten und die Grenzen des Fahrzeuges in- und auswendig.“

Aber auch dann fehlt es nicht an Herausforderungen beim Einzug der E-Mobilität in den Logistikalltag. „Wenn neue Technologien an den Start gehen, gibt es auch Kinderkrankheiten. Das betrifft beispielsweise das korrekte Laden der Batterien, das vorausschauende, energiesparende Fahren und den Aufbau einer passenden, leistungsfähigen Ladeinfrastruktur. Da haben alle Beteiligten bei uns einen Lernprozess durchlaufen müssen“, weiß Michael Gaudlitz.

Ein Beispiel für ein solches „Learning by doing“ ist Rolf Hügel, der heute maßgeblich die Freiburger E-Mobility-Site auf der →

Am Rad der Zeit

Thomas Ketterer entwickelt und betreibt mit seinem Startup Cargo-Bikes für die Logistik

> Der Ausbau emissionsfreier Lieferverkehre muss eine Gemeinschaftsaufgabe innerhalb eines starken Netzwerks sein.
>
> Michael Gaudlitz, General Manager des Dachser-Logistikzentrums Freiburg

operativen Seite betreut: „Strom ist eine Wissenschaft für sich“, stellt der gelernte Speditionskaufmann fest. „Anfangs tat ich mich damit etwas schwer, habe etwa AC und DC – also Wechselstrom, wie er aus der Steckdose kommt, und Gleichstrom aus Batterien und Akkus – nicht auf Anhieb auseinanderhalten können. Da musste die Technikabteilung schon etwas Geduld mit mir haben“, sagt er mit einem Augenzwinkern. „Aber ich habe mich da wie viele andere an unserem Standort reingefuchst und wollte einfach alles über E-Mobilität möglichst genau wissen. Heute kenne ich mich mit den wichtigsten Themen aus und kann mir im Austausch mit unseren Elektrikern und Bauexperten ein Bild davon machen, was bei uns im Dachser-Alltag gut funktionieren kann und was nicht. Das alles macht mir riesig Spaß.“

Für ein solches Wachsen mit den Aufgaben steht exemplarisch der eCanter im Freiburger Fuhrpark. Als dieser 2019 seinen Betrieb aufgenommen hatte, berichtet Hügel, hätten die Service-Partner von Dachser wenig oder gar keine Erfahrung mit der Wartung und Reparatur von Strom-Lkw gehabt. Es habe auch an Hochspannungstechnikern in den Werkstätten gefehlt, die für die Arbeit am Stromer qualifiziert gewesen wären. „Anfangs musste für Reparaturen am Fahrzeug eigens ein Service-Team aus Japan eingeflogen werden. Entsprechend lange zogen sich die Arbeiten hin. Das gehört zu dem Lehrgeld, das alle Beteiligten zahlen mussten“, sagt Hügel. „Mittlerweile haben wir das Werkstattnetz deutlich ausgebaut, haben die Reparaturen und Wartungszyklen im Griff und profitieren beim Ausbau der Energieversorgung und Ladeinfrastruktur von den vielen bereits gemachten Erfahrungen.“

Bereit für den nächsten Schritt

„Als E-Mobility-Site im Dachser-Netzwerk wollen wir jetzt hier in Freiburg den nächsten Schritt in Richtung Klimaschutz gehen“, sagt Niederlassungsleiter Michael Gaudlitz. „Wir werden dazu unseren elektrischen Fuhrpark deutlich aufstocken und die Infrastruktur entsprechend anpassen.“ Neben dem eCanter sowie den drei 16-Tonner von Renault werden Anfang 2024 zwei Verteilerfahrzeuge, ein Hofumsetzer sowie drei 40-Tonnen-Sattelzugmaschinen den Fuhrpark erweitern. 2025 werden dann noch einmal zwei große Sattelzugmaschinen, drei Wechselbrückenträger und ein weiterer E-Hofumsetzer hinzukommen.

„Um eine Flotte von insgesamt 16 E-Lkw zu betreiben, brauchen wir entsprechend viel Strom“, stellt Gaudlitz fest. „Wir werden daher hier in Freiburg in fünf weitere Schnellladesäulen, zehn Wallboxen für die Lkw der Niederlassung und ein weiteres Trafohaus investieren. Hinzu kommen eine Photovoltaik-Anlage, die gerade auf unserer Halle installiert wird, sowie Stromspeicher-Batterien, um Lastspitzen mit hohem Strom- und Ladebedarf abzudecken.“

Aus eigener Kraft, gibt Gaudlitz zu bedenken, könne die Niederlassung einen solchen Aufwand allerdings nicht stemmen. „Der Ausbau emissionsfreier Lieferverkehre muss eine Gemeinschaftsaufgabe innerhalb eines starken Netzwerks sein. Wir stehen dazu im engen Kontakt mit anderen Niederlassungen und den Spezialisten aus dem Head Office in Kempten.“ Dachser unterstütze die Niederlassung bei den Investitionen zum einen mit Mitteln aus dem Climate Protection-Projekt-Budget. Aber auch mit viel Netzwerkwissen. So habe man zuletzt beispielsweise in Kempten mit der Bauabteilung zusammengesessen, um all die technischen und baulichen Herausforderungen beim anstehenden Ausbau der Ladeinfrastruktur zu besprechen. „Es geht uns nicht darum, nur die eigene Niederlassung voranzubringen. Im Vordergrund steht vielmehr die Qualität fürs Netzwerk“, unterstreicht Michael Gaudlitz. „Deswegen teilen wir unser Wissen und all unsere Erfahrungen regelmäßig mit den Projektverantwortlichen in der Dachser-Zentrale und mit anderen Dachser-Niederlassungen. Das ist Win-win für alle.“

In der Freiburger Innenstadt ist Hendrik nach seiner Tour mit dem Bigster mittlerweile wieder am Microhub in der Neulindenstraße angekommen, wo Rafi gerade eine neue Lieferung für die Lastenradkollegen entladen hat. Während die Frachtdatenübertragung läuft, bleibt ein bisschen Zeit für einen kleinen Plausch unter den Dachser-Fahrern. „Die Arbeit soll ja Spaß machen“, sagt Rafi und fügt vergnügt hinzu: „Es reicht, wenn unsere Fahrzeuge unter Strom stehen.“ Kurz darauf sind beide auch schon wieder unterwegs. **M. Schick**

Fuhrpark mit Perspektive

Menschen & Märkte

Voll im Bilde

Lasst Bilder sprechen. Das wussten schon die Steinzeitmenschen. Ihre Höhlenmalereien haben Jahrtausende überdauert und liefern bis heute ein lebendiges Zeugnis einer lange vergangenen Zeit. Geschichten in Bildern zu erzählen, ist so aktuell wie eh und je. Gerade im Geschäftsleben, wenn es um komplexe Zahlenreihen, die Organisation von Prozessen und die Vernetzung unterschiedlichster Akteure geht. „Visualisierung erhöht die Produktivität von Besprechungen erheblich und bis zu 30 Prozent mehr Inhalt bleiben im Vergleich zu traditionellen Präsentationstechniken im Gedächtnis“, stellt der österreichische Psychologe und Pädagoge Werner Stangl fest. Die Königsdisziplin der visualisierten Aufzeichnung ist das sogenannte Graphic Recording. In einer Art Live-Mitschnitt werden die vorgetragenen Inhalte auf einer großen Papierwand oder digital mit Zeichenpad und Beamer – und damit auch für die Anwesenden sichtbar – in Echtzeit grafisch umgesetzt. Die Kunst besteht darin, nicht nur den Inhalt des Vorgetragenen eins zu eins wiederzugegeben, sondern auch Metaebenen, Zwischentöne und neue Verknüpfungen sichtbar zu machen. Kristian Folta-Schoofs, Neurobiologe bei der Stiftung Universität Hildesheim, erläutert: „Graphic Recording ergänzt die sprachlichen Verarbeitungsprozesse der linken Hirnhälfte um visuell-räumliche Prozesse der rechten Hirnhälfte. Fakten und Bilder werden vernetzt, dadurch können wir die Inhalte schneller abrufen und länger behalten.“

Gehört gesehen

Gehör zu finden, ist keine Frage der Lautstärke. Davon kann Justina Miles ein Lied singen. Die 20-jährige Studentin aus Philadelphia hatte in der Halbzeit des Super Bowl der National Football League die Hits von Superstar Rihanna für Gehörlose gebärdet. Sie tat dies so enthusiastisch, dass ihr das Netz nach ihrer tänzerischen Performance, die der des Popstars kaum nachstand, zu Füßen lag und sie zum „wahren Star der Halbzeit-Show“ kürte. Gebärdensprache ist als vollwertige Sprache genauso differenziert und so international verschieden wie eine Lautsprache. Es gibt sogar Dialekte. Dabei wird nicht Wort für Wort übertragen. Die Gebärden bilden vielmehr ein ganz eigenes grammatikalisches System. In manchen Teilen ist Gebärdensprache dann doch international. Etwa bei ähnlichen Zeichen für Zahlwörter oder den Verweis auf bestimmte Körperteile wie Auge oder Bauch, von denen sich wiederum Begriffe ableiten lassen wie „sehen“ oder „essen“. Dabei zu tanzen wie Rihanna bedarf keiner weiteren Übersetzung. Das versteht sich bei Justina Miles von selbst. Über alle Grenzen und Kontinente hinweg.

Magische 7

Weniger bringt mehr: Dafür steht bei Lern- und Erinnerungsprozessen das Konzept der „Magical Number Seven Plus or Minus Two“ des US-Psychologen und Begründers der Psycholinguistik George Miller. Dieser hatte in zahlreichen Studien herausgefunden, dass das menschliche Bewusstsein durchschnittlich in der Lage ist, maximal sieben Elemente oder Informationseinheiten gleichzeitig „bewusst“ zu behalten und zu verarbeiten. Für Webdesigner heißt dies beispielsweise, nie mehr als sieben Hauptrubriken (auf oberster Ebene) und entsprechende Navigationselemente einzusetzen. Auch in einer Powerpoint-Präsentation ist damit das Limit des Erfassbaren etwa beim Einsatz von Bullet-Points erreicht. Manchmal lässt sich das Kurzzeitgedächtnis aber auch „austricksen“. Zum Beispiel beim Merken einer achtstelligen Nummer wie 54879835. Dazu wird diese einfach in visuell leichter verdauliche Häppchen <7 eingeteilt: 54-87-98-35.

Vom Sehen zum Verstehen

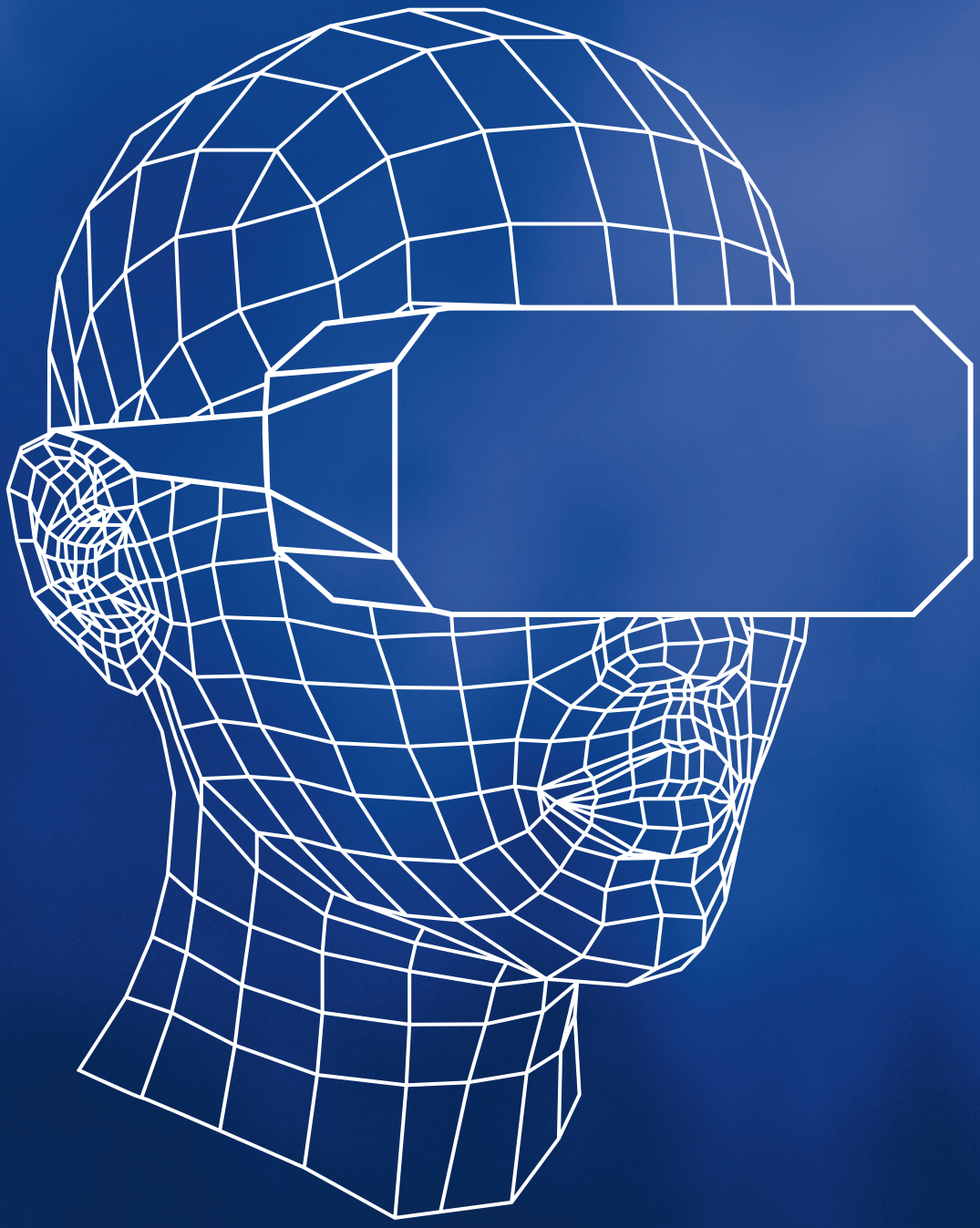
Beim Fachkräftemangel erweisen sich sprachliche Barrieren oft als unüberwindbare Einstiegshürden. Ein Forschungsprojekt der Hochschule Augsburg und der Arbeitsgruppe für Supply Chain Services SCS am Fraunhofer Institut hat sich dazu mit der Entwicklung einer modular kombinierbaren und interkulturell verständlichen Bildsprache für die Logistikbranche beschäftigt. „LogiPICs – Logistische Prozesse in Bildsprache“ macht elementare Lagerarbeiten in der Logistikbranche leicht nachvollziehbar und interkulturell verständlich. In einer universellen Bildsprache werden die Arbeitsschritte verständlich vermittelt, so dass neue Mitarbeitende in kürzester Zeit fehlerfrei und präzise angelernt werden können. Das Ziel: Qualität und Effizienz der betrieblichen Abläufe sollen so verbessert und die internationale Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen gesteigert werden. Ein weiterer Vorteil: Die Bildsprache trägt auch zur raschen Integration von Geflüchteten bei und hilft ungelernten Arbeitssuchenden beim Ankommen in neuen Aufgabenfeldern.

Groß gewinnt

Was bleibt länger im Gedächtnis haften: eine Nachricht auf dem Smartphone oder auf dem Monitor des PC? Dieser Frage sind Forschende der israelischen Bar-Ilan University in Ramat Gan im Bezirk Tel Aviv nachgegangen. War man bisher davon ausgegangen, dass für die Erinnerung an ein Bild oder einen Text dessen Größe keine Rolle spielt, zeigten entsprechende Versuche einen anderen Befund. Größere Reize beschäftigen eben auch weitere Teile der Netzhaut, was wiederum dazu führt, dass mehr Ressourcen der Hirnrinde für die Verarbeitung in Anspruch genommen werden. Das Gesehene „brennt“ sich also deutlicher ein. Mit zunehmender Füllung des Gesichtsfelds, wie im Kino in der ersten Reihe, nimmt der Effekt jedoch ab.

Panorama

Im Spiegel der **Wirklichkeit**



Simulationen faszinierten Philosophen schon in der Antike. Aus der modernen Welt sind sie nicht mehr wegzudenken – und erlangen mit digitalen Zwillingen und dem Metaverse neue Bedeutung.

Nichts ist, wie es scheint. Schon im vierten Jahrhundert vor Christus hat Platon die Frage aufgeworfen, ob sich unsere Wahrnehmung mit der Wirklichkeit deckt. Das Szenario im berühmten Höhlengleichnis: Menschen leben von Geburt an in einer Höhle und sind so gefesselt, dass sie auf eine Wand starren müssen. Auf diese werden Schatten geworfen, erzeugt vom Licht eines Feuers in ihrem Rücken und Holzfiguren, die hin- und hergetragen werden. Was, so überlegt der Philosoph, würde passieren, würde man den Gefangenen die Fesseln abnehmen und ihnen die Welt abseits der Höhle zeigen? Sie wären geblendet vom Sonnenlicht – und hätten wohl größte Mühe, die Realität anzuerkennen.

Platons Gedankenexperiment fasziniert bis heute: Auf ihm bauen nicht nur Science-Fiction-Blockbuster wie „Matrix“ oder „Inception“ auf. Wissenschaftler beschäftigen sich längst auch ernsthaft mit der Möglichkeit, dass auch wir selbst Zeit unseres Lebens auf eine Art Höhlenwand starren. „Simulationshypothese“ lautet das moderne Schlagwort dazu, das der schwedische Philosoph Nick Bostrom geprägt hat. Er hält es sogar für möglich, dass wir in einer KI-gesteuerten Simulation leben, die von Menschen der Zukunft programmiert wurde …

Produkte entstehen im Computer

Genährt wird seine These davon, dass wir selbst – unabhängig davon, wie es mit der Wirklichkeit unserer Welt bestellt ist – Simulationen immer umfassender nutzen. Anders als in einer Höhle gibt es dank der Digitalisierung heute technisch elegante Möglichkeiten, mit dem Computer „Schatten an der Höhlenwand“ virtuell zu erzeugen. Unzählige Spiele für den Bildschirm bilden etwa vergangene Zivilisationen nach, lassen uns Städte bauen oder Sportarten mit allen physikalischen Regeln nacherleben.

Auch in der Wirtschaft sind Simulationen inzwischen fest verankert – und befördern ganz reale Innovationsprozesse: Bevor beispielsweise Prototypen eines neuen Autos gebaut werden, werden bereits Crashtests simuliert. Bevor eine Waschmaschine vom Band läuft, berechnen Algorithmen die Schallabstrahlung im Schleudergang.

Abseits der Produktentwicklung sind computergestützte Simulationen beliebte Werkzeuge von Verkehrsplanern und Logistikern, von Klimawissenschaftlern und medizinischen Forschern. So haben sich Modellierer während der Corona-Pandemie damit überschlagen, die Ausbreitung des Virus zu simulieren. Nicht immer sind die Vorhersagen eingetroffen, was für Kritik gesorgt hat. Das Missverständnis: Simulationen sind angesichts vereinfachender Modellannahmen keine Gewissheiten, sondern im besten Fall sehr realitätsnahe Möglichkeiten der Wirklichkeit.

Große Hoffnungen ruhen nun auf sogenannten digitalen Zwillingen. Experimentiert wird mit ihnen in vielen Bereichen – darunter in Fabriken, der Medizin und eben in der Logistik. So lotet Dachser gerade das Potenzial für die Stückgutlogistik in einem Forschungsprojekt mit dem Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik IML aus. Im sogenannten „@ILO-Terminal“ in den Umschlaglagern Unterschleißheim und Öhringen wird vollautomatisch und in Echtzeit ein komplettes digitales Abbild aller Packstücke, Assets und Abläufe eines Umschlaglagers erstellt. Das manuelle Scannen und Beschriften der Packstücke entfällt, Abfahrtszeiten beschleunigen sich. Künftig soll KI auch die Beladung unterstützen und optimieren.

Damit bringt Dachser eine vollkommen neue Transparenz in die Lieferkette: Dank der digitalen Abbilder lässt sich jederzeit ermitteln, wo sich welche Sendung befindet und wie groß sie ist. Eine automatisierte Echtzeitinventur ist nur ein Vorteil – perspektivisch könnten die digitalen Zwillinge auch helfen, autonome Flurförderzeuge in optimalen Routen durch die Halle zu lotsen.

Die perfekte Illusion

Die Bedeutung der Technik wird wohl weiter zunehmen: Günstigere und genauere Sensoren sorgen für immer präzisere Zustandsmessungen von Objekten, Quantencomputer erlauben künftig auch die Simulation vieler digitaler Zwillinge, die in einer komplexen Umgebung miteinander interagieren. Absehbar ist: Es wird nicht dabei bleiben, Gegenstände zu simulieren. Auch wir selbst wandern als digitale Zwillinge in den virtuellen Raum – mit Zustandsmessungen über Smartwatches, Fitnessarmbänder und anderen am Körper getragenen Sensoren.

Noch einmal mehr verschwimmen die Grenzen zwischen Simulation und der realen Welt (oder der, die wir als solche empfinden) im Metaverse. Tech-Konzerne investieren riesige Summen in computergenierte Umgebungen, in denen wir als Avatare zum Leben erwachen – allen voran der in Meta umbenannte Facebook-Mutterkonzern. Neu ist die Idee nicht. Doch die Fortschritte bei Datenbrillen lassen die virtuellen Welten realistischer als je zuvor erscheinen. Das verspricht auch abseits von Unterhaltungszwecken Vorteile: Internationale Teams in Unternehmen können buchstäblich so zusammenarbeiten, als säßen sie in einem Raum – und über digitale Zwillinge physische Objekte manipulieren.

Bereits mit heutiger Technologie sind immersive Erlebnisse möglich: Die tatsächliche Umgebung tritt bis zum Vergessen in den Hintergrund. Das ist faszinierend. Anders als in Platons Höhlenwelt muss die Technik jedoch keine Fessel sein – es obliegt uns, eine gesunde Balance zu finden. Und bestenfalls verhindern die Simulationen nicht den Erkenntnisgewinn, sondern weiten unseren Blick auf die Welt. **S. Ermisch**

Starke Kräfte neu gebündelt

Gemeinsam wachsen

Dachser und Fercam stärken das Stückgut- und Kontraktlogistikgeschäft in Italien. Aus einer langjährigen Partnerschaft wird ab 2024 ein Gemeinschaftsunternehmen: Dachser & Fercam Italia S.r.l.

Das Südtiroler Transport- und Logistikunternehmen Fercam mit Stammsitz in Bozen wird künftig seine Geschäftsbereiche Distribution (Stückgut) und Logistics (Kontraktlogistik) in ein Gemeinschaftsunternehmen mit Dachser einbringen. Vorbehaltlich der Zustimmung der zuständigen Wettbewerbsbehörden hält Dachser 80 Prozent der Anteile an „Dachser & Fercam Italia S.r.l.“. Das erklärte Ziel: das europäische Netz weiter komplettieren und stärken. Und so weitere Vorteile für die Kunden erschließen.

Entsprechend dem zwischen den beiden Unternehmen geschlossenen Vertrag wird Fercam seine Geschäftsbereiche Fercam Distribution (Stückgut) und Fercam Logistics (Kontraktlogistik) bis Ende des Jahres aus der Fercam AG herauslösen und in das neue Unternehmen einbringen. Die beiden Geschäftsbereiche mit 920 Mitarbeitenden an 43 Standorten in Italien erwirtschafteten 2022 einen Umsatz von rund 400 Millionen Euro.

Ab Anfang 2024 wird das Unternehmen als eigenständige Gesellschaft unter dem Namen „Dachser & Fercam Italia S.r.l.“ firmieren und direkt an Alexander Tonn, COO Road Logistics bei Dachser, berichten. Geleitet wird das Stückgut- und Kontraktlogistikgeschäft in Italien unverändert vom Fercam-Verantwortlichen Logistics und Distribution, Dr. Gianfranco Brillante, und seinem bewährten Team, die für Kontinuität und Expertise auf dem italienischen Markt stehen. Die Fercam AG wird 20 Prozent am neuen Unternehmen Dachser & Fercam Italia S.r.l. halten.

Fercam Transport (nationale und internationale Straßen- und Schienenverkehre), Fercam Air & Ocean und Fercam Special Services (Kunst- und Messelogistik, Home Delivery, Umzugsdienste und Relocation Services sowie Archivdienste und Dokumentenverwaltung) einschließlich aller Auslandsgesellschaften bleiben im ausschließlichen Besitz der Fercam AG und werden nicht in das Gemeinschaftsunternehmen überführt.

20 Jahre Zusammenarbeit

„Die Familienunternehmen Dachser und Fercam verbindet das Verständnis einer werteorientierten Führung, die die Zukunftsfähigkeit des Unternehmens über Generationen hinweg sichert. Umso mehr freut es uns, dass wir jetzt eine noch festere

> Unsere Kunden in Europa, Italien und weltweit werden mittelfristig von durchgängigen und einheitlichen Prozessen und Systemen profitieren.
>
> Alexander Tonn, COO Road Logistics bei Dachser

Bindung eingehen und unsere zwanzigjährige Zusammenarbeit mit der Gründung eines Gemeinschaftsunternehmens in Italien stärken“, erklärt Bernhard Simon, Chairman of the Supervisory Board bei Dachser.
„Dachser ist ein dynamisch wachsendes Familienunternehmen, mit vergleichbaren Zielsetzungen und kurzen Entscheidungswegen, in dem wir einen hervorragenden und zuverlässigen Partner für sämtliche europäische Verkehre gefunden haben. Seit Beginn der Partnerschaft haben sich allerdings die Marktverhältnisse mit der Konzentration auf wenige europäische und weltweite Player stark verändert. Aus diesem Grund haben wir uns für die Gründung eines Gemeinschaftsunternehmens ausschließlich für Stückgut- und Kontraktlogistik entschieden. Das ist für beide Seiten eine Win-win-Situation,” stellt Thomas Baumgartner, Präsident des Verwaltungsrates von Fercam, fest. „Wir binden uns damit noch stärker an das Partnerunternehmen, und festigen gleichzeitig die eigene Position“, fügt Hannes Baumgartner, geschäftsführender Gesellschafter von Fercam hinzu. „Unter dem Dach des europäischen Dachser-Netzwerks eröffnen sich zusätzliche Wachstumspotenziale, vor allem im Exportgeschäft. Das schafft Sicherheit und Stabilität für die Zukunft.“

Netzwerk in Europa komplettiert

Die Mehrheitsübernahme des Stückgut- und Kontraktlogistikgeschäfts von Fercam ist nach Graveleau (Frankreich, 1999) und Azkar (Spanien, 2013) die dritte große Akquisition, die Dachser zum Ausbau seines Transport- und Logistiknetzwerks in Europa tätigt. „Mit dem Zukauf schließen wir die letzte Lücke und komplettieren unser eigenes Stückgut- und Kontraktlogistiknetz in den großen kontinentaleuropäischen Märkten Europas“, erklärt Burkhard Eling, CEO von Dachser. „Unser Fokus liegt weiterhin darauf, organisch und nachhaltig zu wachsen. Zusätzlich haben wir in diesem Jahr unsere Präsenz in wichtigen Märkten wie Benelux, Australien, Japan und nun Italien durch gezielte Akquisitionen verstärkt.“

„Dachser und Fercam verbindet eine zwanzigjährige, äußerst erfolgreiche Zusammenarbeit. In dieser Zeit haben wir uns sehr gut kennen und schätzen gelernt“, ergänzt Alexander Tonn, COO Road Logistics bei Dachser. Das Familienunternehmen mit Hauptsitz in Bozen, Südtirol, wickelt bereits seit Anfang 2003 die Distribution aller Stückgutsendungen mit Industrie- und Konsumgütern aus dem europäischen Dachser-Netz in Italien ab und speist entsprechende Sendungen aus Italien in dieses Netz ein. „Fercam ist ein Garant für Kontinuität und Expertise in Italien. Mit dieser Akquisition und weiteren Investitionen können wir vor allem auf dem italienischen Markt noch schneller wachsen und die Qualität unseres Angebotes weiter verbessern. Unsere Kunden in Europa, Italien und weltweit werden mittelfristig von durchgängigen und einheitlichen Prozessen und Systemen profitieren“, so Tonn zu Synergien und Kundennutzen der neu zu gründenden Gesellschaft.
Durch die langjährige Partnerschaft sind Dachser und Fercam im operativen Stückgut-Handling bereits gut aufeinander abgestimmt. Fercam zeichnet sich durch kontinuierliche Investitionen in seine Logistikanlagen, digitalen Systeme und den Klimaschutz aus – auch auf dieser Ebene passen beide Unternehmen exzellent zusammen.

Ohne Doppelstrukturen

Dachser verfügte bislang in der Business Line European Logistics über keine eigenen Standorte in Italien, sodass durch das gemeinsame Unternehmen keine Doppelstrukturen entstehen. Alle Mitarbeitenden der Fercam-Sparten Distribution und Logistics werden auch künftig für Dachser & Fercam Italia tätig sein. Mit dem Kauf der Anteile an beiden Sparten bekennt Dachser sich ebenso dazu, weiter und nachhaltig in die italienischen Standorte zu investieren.
In der Business Line Food Logistics, die sich um den Transport und die Lagerung von gekühlten und ungekühlten Lebensmitteln kümmert, ist Dachser seit 2017 mit drei Standorten und rund 270 Mitarbeitenden in Italien vertreten. **K. Fink**

Das Südtiroler Familienunternehmen Fercam mit Hauptsitz in Bozen, Italien, erwirtschaftete im Jahr 2022 einem Umsatz von 1,128 Milliarden Euro. Das Transport- und Logistikunternehmen ist in 21 Ländern mit eigenen Niederlassungen und einem dichten Netz von Korrespondenten weltweit vertreten. Mit Dachser werden fortan die Geschäftsbereiche für Stückgut- und Kontraktlogistik durch das Gemeinschaftsunternehmen Dachser & Fercam Italia S.r.l. bearbeitet. fercam.com

Wenn weniger mehr ist

Alle Prozesse im Griff: LCL-Lieferungen kommen an

Um gefragte Sensor-Technologie auf dynamischen Märkten zuverlässig verfügbar zu machen, setzt das Technologieunternehmen ifm electronic auf flexibel gestaltete weltweite Lieferketten. Dabei hilft das „Stückgutnetzwerk der Meere“ mit Teilladungen unterschiedlicher Versender in einem Container.

Weniger ist mehr. Diese sprichwörtliche Gleichung geht immer öfter auch entlang weltweiter Lieferketten auf. Vor allem seit Lieferengpässe in Folge der Pandemie viele zuvor eingespielte Produktionsabläufe durcheinandergewirbelt haben. In der Folge sind logistische Qualitäten wie Verlässlichkeit und Transparenz noch stärker in den Fokus gerückt. Das gilt ganz besonders für die Elektronikindustrie. In Zeiten der fortschreitenden Digitalisierung, der Elektromobilität sowie der Transformation vieler industrieller Prozesse sind deren Produkte gefragt wie nie.
Auf diesem Feld ist die ifm electronic gmbh mit Stammsitz in Essen zu Hause. Als einer der Marktführer für Automatisierungs- und Industrie 4.0-Lösungen beschäftigt das Technologieunternehmen weltweit 8.750 Mitarbeitende an zehn Produktions- und Entwicklungsstandorten, sechs davon in Deutschland, und erzielte 2022 einen Umsatz von über 1,3 Milliarden Euro. Das Produktportfolio umfasst Positions- und Prozesssensoren, industrielle Bildverarbeitung und Kommunikation sowie Identifikationssysteme und reicht bis zu Industrie 4.0-Innovationen mit entsprechenden Software- und Cloudprodukten, um bestehende Unternehmensprozesse digital nutzbar zu machen. Dazu zählen beispielsweise Sensoren, die an Maschinenbauer in aller Welt geliefert werden.
„Der ifm-Unternehmensclaim ‚close to you‘ unterstreicht unsere besondere Kundenorientierung. Sie gibt uns auch in der Logistik die Richtung vor“, erklärt Enijal Rabic, Gruppenleiter Lager Verpackung & Versand bei ifm. „Dass die Lieferfähigkeit von ifm zum Kundenwunschtermin deutlich über 90 Prozent liegt, ist das Ergebnis einer vorausschauenden Steuerung der Logistikprozesse – gerade auch in schwierigen Zeiten.“ →

> Planbarkeit und Berechenbarkeit bezogen auf die Zeit, die die Sendung unterwegs ist, werden immer relevanter.
>
> Christian Kruse, Head of Global Ocean Freight LCL bei Dachser

Lösungen aus einer Hand

Seit 2015 unterstützt Dachser das Technologieunternehmen auf diesem Weg. „Das ist eine über die Jahre gewachsene, vertrauensvolle Beziehung, die weit über eine reine Transportdienstleistung hinausreicht“, berichtet Christian Kruse, Head of Global Ocean Freight LCL bei Dachser. „Wir steuern für und mit unserem Kunden die komplette Lieferkette vom Sourcing in Asien bis hin zur Auslieferung bei den Kunden von ifm. Mit unserem eigenen Netzwerk erreichen wir dabei volle Transparenz und eine optimale Qualitätssteuerung.“

ifm profitiert bei der Gestaltung der Lieferketten von dem nahtlosen Ineinandergreifen der weltweiten Dachser-Netzwerke in Air & Sea und European Logistics. So organisieren die Kolleginnen und Kollegen von Dachser Air & Sea Logistics 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.

„Um möglichst ‚close to you‘, also nah bei unseren Kunden, zu sein und größtmögliche Flexibilität zu erreichen, haben wir uns für ‚integrated logistics services‘ in Form von globalen Door-to-door-Services von Dachser, entschieden“, sagt Rabic.

Im Profil

Messen, steuern, regeln und auswerten – wegweisende Automatisierungs- und Digitalisierungstechnik ist die Spezialität der ifm-Unternehmensgruppe. Seit der Firmengründung im Jahr 1969 entwickelt, produziert und vertreibt ifm weltweit Sensoren, Steuerungen, Software und Systeme für die industrielle Automatisierung sowie für SAP-basierte Lösungen für Supply Chain Management und Shop Floor Integration. Heute zählt die in zweiter Generation familiengeführte ifm-Unternehmensgruppe mit mehr als 8.700 Beschäftigten zu den weltweiten Branchenführern.

ifm.com

Aufträge bündeln – Effizienz nutzen

Eine wichtige Rolle spielen dabei in der Seefracht Teilladungs-Lösungen, sogenannte LCL (Less-than-container-load). „Elektronikkomponenten sind oft kleinteilig und müssen in ganz unterschiedlichen Stückzahlen termingenau beispielsweise an Maschinenbauer oder die Automobilindustrie geliefert werden. Hier zu warten, bis eine komplette Container-Beladung, also FCL (Full container load), erreicht wird, ist mit dem Termindruck, der auf den einzelnen Produkten liegt, oft nicht zu vereinbaren“, sagt Christian Jung, Sea Import Manager bei Dachser Air & Sea Logistics in Kaufbeuren. Die Lösung sei dann eben LCL. Beim „Stückgut der Meere“ werden wie in Road Logistics die Aufträge unterschiedlicher Kunden gebündelt verladen und nach einem fest getakteten Zeitplan auf den Weg gebracht.

„Teilladungen anstelle von Vollcontainern sind eine attraktive Option, um die Transportkosten proportional zur Sendungsgröße zu halten“, so Jung. „Diese Möglichkeit gibt unseren Kunden zudem eine größere Flexibilität, wenn die Volumina zurückgehen und dann vielleicht nur zwei bis drei Paletten im Sammelcontainer auf die Reise geschickt werden müssen.“

Dachser führt dazu die Lieferanten von ifm, die vor allem in Asien produzieren, zusammen. Diese bringen ihre Waren zum Packschuppen an einem bestimmten Lieferort, wo Dachser die Sendungen dann in Sammelcontainern zusammenfasst und nach einem festen Fahrplan auf die Seereise nach Europa schickt. Die Importcontainer werden nach Ankunft im Hafen dann nicht im Umschlagbetrieb vor Ort entladen, sondern in einer European-Logistics-Niederlassung von Dachser, zum Beispiel in Langenau. „Damit sparen wir im Stückgutweitertransport die Abholung im Hafen, die oft verzögerungsanfällig ist. Wir haben also die Priorisierung in eigener Hand und können Volumina besser managen“, erklärt Lennart Behrendt, Product Development Manager Global Ocean Freight LCL aus dem Team von Christian Kruse. „Um Verzögerungen nach Entladung des Containers zu vermeiden, optimieren wir auch die Zollprozesse für unsere Kunden. So können wir die auftragsbezogen palettierten Produkte dann sofort bedarfsgerecht in unser europäisches Landverkehrsnetzwerk einsteuern“, beschreibt Moritz Welter, Kundenbetreuer und Sales-Mitarbeiter Dachser Air & Sea Logistics in Kaufbeuren, das weitere Prozedere. „Das ist Win-win für alle: Es kommt zu weniger Rampenkontakten und gleichzeitig zu einem optimierten Ausnutzen aller eingesetzten Ressourcen in den Bereichen Lkw, Umschlag und Personal“, fügt Lennart Behrendt hinzu. Das rechne sich: „Schnellere Services und kürzere Lieferzeiten bedeuten schnelleren Cash-Flow für unsere Kunden.“

Seefracht trifft auf Road-Logistics

Planbarkeit gewinnt

Die Erfahrungen aus der Corona-Krise und mit den von ihr ausgelösten weltweiten Lieferengpässen, weiß Kruse, hätten bei den Kunden ein Umdenken mit sich gebracht: „Planbarkeit und Berechenbarkeit bezogen auf die Zeit, die die Sendung unterwegs ist, wird immer relevanter. Hier punktet LCL in der Seefracht.“ Zudem gewönnen nachhaltige Transportlösungen stärker an Bedeutung. „Indem wir Seecontainer optimal auslasten und diese an Land zunächst per Bahn und dann über unser umfassendes Landverkehrsnetz effizient weiter transportieren, tragen wir auch zur Reduzierung des CO_2-Abdrucks unserer LCL-Kunden bei. LCL-Lösungen für nahtlose und globale Door-to-door-Services brauchen ein erfahrenes, internationales Team, um die Vielfalt der Supply Chain dauerhaft sicher zu managen“, sagt Christian Kruse. Dafür habe Dachser interne und externe Experten an Bord geholt, die mittlerweile auf allen Kontinenten vertreten seien: „So sind wir mit viel logistischer Kompetenz lokal präsent und immer nah am Markt“, so Kruse. „Unser Netzwerk wächst kontinuierlich, so dass wir gut gewappnet sind, um für und mit unseren Kunden sicher durch stürmische Zeiten zu kommen. Auf Dachser ist auch dann Verlass.“

M. Schick

Less than Container Load, LCL, eignet sich besonders gut für Hersteller, die ein regelmäßiges Sendungsaufkommen haben, aber nicht in der Größenordnung, um einen ganzen Container selbst auszufüllen. Dachser baut dazu sein LCL-Service-Portfolio weltweit weiter aus.

Aus dem Zukunftslabor

LEO-Satelliten: Gedränge am Himmel

Die große Anzahl an neuen Kommunikationssatelliten im Low Earth Orbit (LEO) bietet interessante Möglichkeiten auch für die Logistik. Besonders das Starlink-Netz lässt sich in vielen Regionen der Welt schon nutzen.

LEO schließt die Datenlücken rund um den Globus

Über unseren Köpfen wird es eng am Himmel. Immer mehr Satelliten umrunden die Erde. Befanden sich vor vier Jahren weniger als 3.000 aktive Erdtrabanten im Orbit, sind es mittlerweile schon über 7.000 Flugkörper. Bis zum Jahr 2030 könnte sich die Zahl noch mal vervierfachen. Hauptursache für dieses starke Wachstum ist die Zunahme von sogenannten LEO-Satelliten.

LEO steht für „Low Earth Orbit“ und beschreibt die Erdumlaufbahn von niedrig fliegenden, schnell umlaufenden Fernmeldesatelliten. LEO-Bahnen befinden sich in einer Distanz von etwa 250 bis 2.000 km zur Erdoberfläche. Dies erlaubt ihnen im Vergleich zu höher fliegenden Satelliten kurze Signallaufzeiten und vor allem kurze und damit kostengünstigere Raketenflüge. Die Nachteile: Um die gesamte Erdoberfläche abzudecken, benötigt man wegen der niedrigen Höhe eine größere Anzahl von Fernmeldeeinheiten. Außerdem ist aufgrund des hier noch vorhandenen Luftwiderstands der Verschleiß höher. Während auf 550 km Höhe fliegende Low-Orbiter derzeit nach etwa fünf Jahren in der Erdatmosphäre verglühen, hat beispielsweise ein moderner über vier Tonnen schwerer GPS-Satellit als Middle-Orbiter (MEO) in über 20.000 km Höhe eine Lebenszeit von 15 Jahren.

Mehr als ein Dutzend Betreiber von globalen Low-Orbit-Satellitendiensten bieten unterschiedliche Services an, darunter, neben den Sprachdiensten, auch Daten-, Multimedia- und Videodienste. Bekanntester und ambitioniertester Vertreter von LEO-Satelliten ist das Starlink-System des US-Unternehmers Elon Musk. In einer Höhe von 550 km wurden im Zeitraum 2020 bis Mitte 2023 bisher mehr als 4.500 Erdtrabanten installiert. Wöchentlich brachten die wiederverwendbaren Falcon-9 Raketen von SpaceX bis zu 50 der rund 300 kg schweren Starlink-Satelliten gleichzeitig und damit kostengünstig in die Umlaufbahn. Die neue Generation von Starlink-Satelliten fällt mit 1,25 Tonnen deutlich schwerer aus. Deshalb wird der Transport ins Weltall nicht mehr ganz so kostengünstig sein. Starlink will dennoch über 7.000 solcher Einheiten ins All bringen. Deren Start wurde auch schon von der zuständigen US-Behörde genehmigt.

Internet aus dem All

Starlink bietet vor allem einen Internet-Zugang unabhängig von Mobilfunknetzen und stationären Anschlüssen. Der Nutzer auf der Erde benötigt dafür Milchtüten-große Sende- und Empfangs-

einheiten mit einer Satellitenschüssel. Tests von Dachser Corporate Research & Development ergaben hier Datenraten zwischen 50 und 200 Mbit/s. Verfügbarkeit und Zuverlässigkeit einer einfachen Internetverbindung können als gut bis sehr gut eingestuft werden.

Die Entwicklung von LEO-Kommunikationslösungen schreitet mit hohem Tempo voran: Für 2023 hat Starlink zusammen mit Partnern Tests für die Nutzung des Satelliten-Internets in Flugzeugen sowie mit Smartphones angekündigt. Schon heute bietet Apple mit dem iPhone 14 die Funktion „Emergency SOS via Satellite“ an. Dieser Notfallmodus ermöglicht es, via Kurznachrichten mit Rettungsdiensten zu kommunizieren, auch wenn kein Mobilfunknetz verfügbar ist. Möglich ist diese Zwei-Wege-Kommunikation durch 48 LEO-Satelliten des Anbieters Globalstar in 1.400 km Höhe.

Auch andere Anbieter versuchen dem LEO-Internet-Marktführer Starlink Konkurrenz zu machen. Dazu gehören vor allem der britische Anbieter Oneweb, Amazon sowie staatliche Initiativen aus China und der Europäischen Union. Die EU hat angekündigt, bis 2027 etwa 170 LEO-Einheiten für ein unabhängiges Satellitendatennetz in den Orbit zu bringen.

Für die Logistik bietet diese nun Schritt für Schritt Realität werdende Zukunftstechnologie grundsätzlich die Möglichkeit, auch jenseits der Verfügbarkeit von 4G- und 5G-Mobilfunknetzen eine Datenkommunikation mit Ladeeinheiten, Fahrzeugen und Umschlagpunkten sicherzustellen. Welche Anwendungen in der Praxis dann wirklich sinnvoll sind, wird vor allem durch Größe, Strombedarf und Kosten der Sende- und Empfangseinheiten sowie die tatsächliche Verfügbarkeit von Datenübertragungsbandbreiten definiert. Dachser wird diese Möglichkeiten im Rahmen seiner Forschungs- und Innovationsaktivitäten weiter untersuchen.

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.

Chancen in der Logistik

Operatives Controlling: Henning Fuss hat nicht nur die Zahlen im Griff

Viel mehr als Zahlen

Controlling ist bei Dachser viel mehr als zahlengetriebenes Büro- und Computer-Werk. Das operative Controlling wirkt tief in den Logistikalltag hinein. Unterwegs mit Henning Fuss vom Controlling Road, Air & Sea (CRAS).

Domino spielt gerade die Hauptrolle im Leben von Henning Fuss. Nein, nicht das berühmte Legespiel. Es geht um die Transport- und Speditionssoftware von Dachser. Europaweit sorgt Domino für Effizienz im Transport. Henning Fuss, Department Head Controlling Road Iberia, soll die vollständige Einführung der Dachser-eigenen Systeme in Spanien und Portugal unterstützen und das lokale operative Controlling-Team bestmöglich darauf vorbereiten.

„18 Kolleginnen und Kollegen im Controlling müssen derzeit dort geschult werden“, erzählt Fuss. Deshalb ist er derzeit fast monatlich in den spanischen und portugiesischen Dachser-Niederlassungen. Die restlichen Trainings laufen online, auch um Flugreisen in Grenzen zu halten. Die Verständigung mit den Kollegen und Kolleginnen vor Ort läuft auf Spanisch und Englisch. Damit das noch besser funktioniert, hat Henning Fuss gerade einen Intensiv-Sprachkurs absolviert.

Controlling bei Dachser läuft ein bisschen anders ab als bei anderen Unternehmen, findet Fuss. „Natürlich geht es auch bei uns um Zahlen und Finanz-Controlling. Die Aufgabe im operativen Controlling ist es, uns in die operative Praxis einzubringen, um Möglichkeiten zur Prozessverbesserung zu finden. Das können beispielsweise eine andere Organisation der Arbeitsschichten im Umschlaglager sein oder das gemeinsame Erarbeiten von Verpackungsoptimierungen, um Schäden zu minimieren.“ Henning Fuss ergänzt: „Wir haben viele Gestaltungsmöglichkeiten und Freiräume. Wir sind auch Inhouse-Consultants und nicht nur reine Controller. Zudem bietet

Dachser die Möglichkeit, im gesamten, weltweiten Netzwerk zu arbeiten – im Landverkehr oder bei der Luft- und Seefracht. Das schätze ich sehr.“ Dabei schwingt echte Begeisterung in seiner Stimme mit.

„Schon in der Einarbeitungsphase fordern wir unsere jungen Controller und Controllerinnen auf, sich die Abläufe im Lager genau anzuschauen“, erzählt Fuss. Diese praktischen Aspekte seiner Tätigkeit hätten entscheidend dazu beigetragen, dass der 40-Jährige sein 20-jähriges Firmenjubiläum bei Dachser feiert: „Wer einmal zur Familie gehört, will nicht mehr weg.“

Logistik hatte es Henning Fuss schon immer angetan. Sie scheint ihm in die Wiege gelegt zu sein. Schon in jungen Jahren hat er mit einem Transportsimulator spielerisch Supply Chains organisiert. Da lag es nahe, seinen beruflichen Weg im Logistikfeld zu suchen. Und so begann er seine Karriere bei Dachser, zunächst mit einer Ausbildung in der Niederlassung Köln, wo er auch heute wieder arbeitet. Zwischenzeitlich studierte er in Wien Logistik und wechselte dann zur Corporate Unit Controlling Road, Air & Sea (CRAS), die organisatorisch im Head Office in Kempten angesiedelt ist.

Schließlich übernahm er, neben seiner Betreuung der Region North-West in Deutschland, vor zwei Jahren die Position des Department Head Controlling Road Iberia. Seine Aufgabe ist es, das operative Controlling-Team auf der Iberischen Halbinsel fachlich und kollegial zu unterstützen. In Spanien und Portugal mitzuarbeiten, kam ihm entgegen. Er schätzt die fast immer scheinende Sonne und besonders auch die Mentalität der Menschen: „Die Kolleginnen und Kollegen von Dachser Iberia sind sehr professionell und arbeiten mit viel Freude und Einsatz – das steckt an.“

Deshalb hat Henning Fuss auch keine Zweifel daran, dass der Start von Domino eine Erfolgsgeschichte wird. Zunächst wird das System im Jahr 2024 in Portugal ausgerollt, dann folgen die 53 Niederlassungen im Landverkehr von Dachser Spain. Die Kunden sollen indes von der Systemumstellung überhaupt nichts mitbekommen.

„Das ist eine Win-win-Situation für alle. Wir lernen bei den Schulungen im Land auch viel von den Erfahrungen und Erfolgen in Spanien und Portugal. Das können wir wiederum für die Entwicklung des operativen Controllings im Dachser-Netzwerk nutzbar machen. Deswegen bin ich von dem Projekt und dem Austausch richtig begeistert“, schwärmt Fuss. Es sei wie mit dem Domino-Effekt im Spiel. „Wir sorgen dafür, dass die Steine immer in die gewünschte, richtige Richtung fallen.“ **L. Becker**

Controlling ist immer auch Teamplay

Netzkompetenz

Johann-Peter Nickel vom VCI (links) mit Michael Kriegel bei der Vertragsunterzeichnung

Eingespielte **Partner**

Der Verband der chemischen Industrie in Deutschland (VCI) und DACHSER Chem Logistics haben ihre Einkaufskooperation vorzeitig um fünf Jahre verlängert.

Im Head Office von Dachser in Kempten haben Johann-Peter Nickel, Geschäftsführer im VCI, und Michael Kriegel, Department Head DACHSER Chem Logistics, ihre erfolgreiche Einkaufskooperation im Bereich der Logistik im Rahmen einer feierlichen Vertragsunterzeichnung vorzeitig verlängert.
Die Einkaufskooperation für die europäische Stückgutlogistik zwischen dem VCI und Dachser besteht bereits seit 2009. Mit der zunehmenden Internationalisierung der chemischen Industrie wurde die Kooperation 2015 auf Luft- und Seefrachttransporte erweitert. Die Relevanz dieser Zusammenarbeit spiegelt sich in den Zahlen wider. Dem VCI gehören rund 1.900 Mitgliedsunternehmen mit knapp 550.000 Mitarbeitenden aus der chemisch-pharmazeutischen Industrie und chemienahen Wirtschaftszweigen an. Damit zählt der VCI zu den drei größten Industrieverbänden Deutschlands.
„Mit Dachser haben unsere Mitgliedsunternehmen einen kompetenten Partner, der mit seinem eigenen Netzwerk die Europalogistik sicher und mit einheitlichen Qualitätsstandards handhabt und gleichzeitig auch die interkontinentalen Märkte aus einer Hand versorgen kann“, weiß Johann-Peter Nickel die langjährige Zusammenarbeit zu schätzen.
Gerade die Energiekrise und die aktuelle Lage auf dem Weltwirtschaftsmarkt stellen die chemische Industrie derzeit vor immense Herausforderungen, insbesondere in Deutschland. „Deshalb brauchen unsere Mitgliedsunternehmen mehr denn je einen verlässlichen Logistikpartner, der wie Dachser eine sichere und krisenfeste Lieferkette sicherstellen kann“, so Johann-Peter Nickel. Logistikdienstleister und Verband sähen daher positiv in eine partnerschaftliche Zukunft. Michael Kriegel wertet die vorzeitige Vertragsverlängerung als einen Vertrauensbeweis: „Mit DACHSER Chem Logistics haben wir eine spezialisierte Branchenlösung, die alle Vorteile des globalen Logistiknetzes von Dachser bietet und gleichzeitig spezifisches Know-how in Sachen Chemielogistik zentral bündelt. Wir sprechen die Sprache der chemischen Industrie. Mit unseren Investitionen in den Ausbau unseres Netzwerkes, in digitale Innovationen und den Klimaschutz sind wir auch für die Anforderungen der Zukunft sehr gut gerüstet.“

Wachsen in Finnland

Im Sommer 2024 nimmt Dachser Finnland ein neues Logistikzentrum in Pirkkala, in der Stadtregion Tampere, in Betrieb. Damit bietet Dachser den Unternehmen in diesem sehr dynamischen Wirtschaftsraum Zugang zu seinem dichten europäischen Landverkehrsnetz. Die neue Anlage für den Umschlag von Stückgut befindet sich am Flughafen Tampere-Pirkkala und wird nach Fertigstellung eine Fläche von rund 5.000 Quadratmetern umfassen. Mit einer verfügbaren Erweiterungsfläche von rund 10.000 Quadratmetern ist das Logistikzentrum bereits für künftiges Wachstum gerüstet. Bereits seit 2014 ist Dachser in Finnland aktiv und seit 2019 mit einem Logistikzentrum in Kerava im Großraum Helsinki vertreten. In Vantaa, Lahti und Tampere befinden sich zudem weitere Standorte, die auf Luft- und Seefracht spezialisiert sind.

Finnland im Aufwind

Mit der Zukunft im Bunde

Dachser stellt zum Ausbildungsstart deutschlandweit 744 Nachwuchskräfte ein. Den größten Anteil mit 322 Neustartenden machen wie gewohnt die Kaufleute für Spedition und Logistikdienstleistungen aus. Danach folgen die 161 Fachlageristinnen und Fachlageristen. 100 junge Menschen und damit zwölf Prozent mehr als im Vorjahr haben sich für die Ausbildung zur Berufskraftfahrerin und zum Berufskraftfahrer entschieden. Zusätzlich starten im Oktober 35 Studierende ihr duales Studium mit Dachser in verschiedenen Studiengängen. Insgesamt beschäftigt Dachser deutschlandweit über alle drei Lehrjahrgänge hinweg 1.670 Auszubildende und 137 dual Studierende.

Ausbildungsstart in Kempten

Luftfracht ausgebaut

Täglich Singapur – Frankfurt

Dachser Singapur hat sein Serviceangebot auf der Strecke zwischen Singapur und Frankfurt um einen täglichen Luftfrachtdienst erweitert. Damit verbinden sich für Kunden sichere Kapazitäten bei einer Transitzeit von 72 Stunden sowie der Zugang zum engmaschigen europäischen Transportnetzwerk des Logistikdienstleisters ab Frankfurt. Zum Angebot gehört auch die zusätzliche Buchungsoption „Sustainable Fuel“. Der Service wird gegen einen Aufpreis auf allen Strecken weltweit angeboten. So können Luftfrachtsendungen mit 30 Prozent weniger Treibhausgasemissionen befördert werden.

Abgasfrei in Städten

Vorfahrt für Emissionsfreiheit

Dachser weitet die emissionsfreie Zustellung von ungekühlten Stückgutsendungen in definierten Innenstadtgebieten deutlich aus. Bis Ende 2025 wird der Logistikdienstleister seinen Service DACHSER Emission-Free Delivery in elf zusätzlichen europäischen Städten starten: Amsterdam, Barcelona, Dublin, Köln, London, Malaga, Rotterdam, Stockholm, Toulouse, Warschau und Wien. Darüber hinaus wird das bereits bestehende emissionsfreie Liefergebiet in Paris erweitert. Aktuell ist das Angebot bereits in Berlin, Dortmund, Freiburg, Hamburg, Kopenhagen, Madrid, München, Oslo, Paris, Porto, Prag, Strasbourg und Stuttgart verfügbar. (Siehe auch Titelstory ab Seite 6.)

Zurück ins **Leben**

Das Kinderhilfswerk terre des hommes und Dachser leisten in der Ukraine in einem langfristig angelegten Gemeinschaftsprojekt erfolgreiche psychosoziale Unterstützung für Kinder, Jugendliche und ihre Familien. Ein Gespräch mit Joshua Hofert, Vorstand Kommunikation bei terre des hommes Deutschland e.V., über Hilfe für verletzte Seelen in Zeiten des Krieges.

Die Hand reichen für Kinder und Familien in Not

Herr Hofert, Dachser und die Kinderhilfsorganisation terre des hommes verbindet seit langem eine enge Partnerschaft. Auf welchem gemeinsamen Grundkonsens fußt diese Zusammenarbeit?
Joshua Hofert: Unsere Zusammenarbeit hat vor bald 20 Jahren begonnen. Der verheerende Tsunami nach einem Erdbeben im Indischen Ozean hatte damals eine beispiellose Zerstörung vor allem in Thailand und Indien mit sich gebracht. Unter dem Eindruck von Not und Elend und vermutlich mehr als einer Viertelmillion Todesopfern war damals die internationale Hilfe und Spendenbereitschaft groß. Wir haben uns in dieser Situation mit Dachser gefragt, wie geht es weiter mit Indien und den von Armut und Perspektivlosigkeit betroffenen Kindern und Familien, wenn die Schlagzeilen verhallen und die Soforthilfen auslaufen? Unsere Antwort waren langfristig angelegte Projekte in von Armut besonders betroffenen Gebieten mit einem Fokus auf Bildung, Stärkung von Kinder- und Frauenrechten sowie Nachhaltigkeit. Diesem Pfad folgen terre des hommes und Dachser bis heute. In Südasien, im südlichen Afrika und in Lateinamerika – und seit März 2022 auch in der Ukraine.

Wie lässt sich mit dieser Projektidee humanitäre Hilfe unter Kriegsbedingungen leisten?
Zunächst galt es, ganz unmittelbar die akute Not der Menschen zu lindern. Dachser hatte dazu eine funktionierende Logistikkette und Kunden, die sich mit Hilfsgütern humanitär engagieren wollten. So konnten Nothilfepakete mit von Dachser-Kunden gespendeten Nahrungsmitteln, Hygieneartikeln, Babynahrung und Medikamenten geschnürt werden, die Dachser in die Nähe der ukrainischen Grenze transportierte. Von dort wurden diese dann von lokalen Kräften ins Land gebracht. Dabei standen Dachser und terre des hommes immer in einem direkten Austausch.

Welche Hilfen waren über solche Logistikleistungen hinaus in der Ukraine selbst möglich?
Angesichts der Zerstörungen im Land, rund 15 Millionen aus dem Osten und Süden der Ukraine geflüchteten Menschen, auseinander gerissenen Familien und Millionen von Kriegserlebnissen traumatisierter Kinder war uns sehr schnell klar, dass die Hilfe kein Sprint, sondern ein Marathon werden würde. So haben wir im August 2022 ein Projekt zur psychosozialen Unterstützung für Kinder und Familien in der Ukraine ins Leben gerufen. Bei der Umsetzung arbeiten wir mit zwei Partnerorganisationen vor Ort zusammen, eine davon heißt „Vostok SOS“ (übersetzt Osten SOS). Die gemeinnützige Stiftung ist aus einer 2014 gestarteten Initiative entstanden, die Binnengeflüchteten aus den umkämpften und besetzten Gebieten in den Regionen Donezk und Luhansk half. Die Gründungsmitglieder der Organisation sind selbst Binnengeflüchtete aus den besetzten Gebieten Luhansk, Donetsk und von der Krim. Sie kennen sich also aus mit dem Land und den Bedürfnissen der Menschen.

Worum geht es dabei?
Erfahrene Traumatherapie-Spezialistinnen und -Spezialisten helfen Kindern, Jugendlichen und ihren Familien, individuell und gemeinsam Stress und Traumata zu bewältigen. Das Projektgebiet reicht dabei von Dnipro und Lviv nach Chernihiv und Vynnitsia sowie je nach Situationsentwicklung auch in weitere Orte. Eben überall dorthin, wo Familien und Kinder Schutz vor Krieg und Zerstörung suchen.

Was leistet Dachser dabei?
Der finanzielle, aber auch ideelle Anteil daran ist gar nicht hoch genug einzuschätzen. Nach Kriegsbeginn hatte Dachser intern zu Spenden für die Ukraine an terre des hommes aufgerufen. Die Resonanz der Dachser-Community war überwältigend. Bis Juli 2022 gingen 82.081,67 Euro ein. Dachser verdoppelte diese Spendensumme dann. Damit kann fast die Hälfte der Gesamtkosten für das Projekt gestemmt werden. Das finde ich absolut großartig. →

Im Selbstverständnis des Familienunternehmens als Corporate Citizen+ engagiert sich Dachser seit 2005 gemeinsam mit terre des hommes für eine nachhaltige Verbesserung der Lage von Kindern, insbesondere Mädchen und jungen Frauen in Südasien, im südlichen Afrika, in Lateinamerika und in der Ukraine. Im Mittelpunkt steht dabei langfristig angelegte Hilfe zur Selbsthilfe, um sowohl die Lebensbedingungen als auch die Schul- und Ausbildung benachteiligter Gruppen zu fördern.

Malen gegen die Angst

> Kinder spüren ganz genau, dass es da draußen Menschen gibt, die auf sie schauen und ihnen das Gefühl geben: Wir sind nicht vergessen.
>
> Joshua Hofert, Vorstand Kommunikation bei terre des hommes Deutschland e.V.

Sie waren im Mai dieses Jahres selbst in der Ukraine vor Ort und haben sich ein Bild vom Projektfortschritt machen können. Um welche Aufgaben geht es dort konkret?
Es geht um elementare Hilfe für Kinder und ihre Familien. Ich konnte mir ein Bild davon machen, wie die Traumatherapie und psychosoziale Unterstützung zur Verarbeitung von Kriegserlebnissen und den daraus resultierenden Ängsten und Albträumen aufgebaut ist. Hinzu kommt Unterstützung bei der Absicherung von Grundbedürfnissen, wie sichere Räume, der Wiederaufbau von Schulen und Kindergärten, Jugendarbeit und Jugendbeteiligung. Hinzu kommen die Dokumentation von Kinderrechtsverletzungen und Öffentlichkeitsarbeit, um ein Bewusstsein für die Situation der Kinder zu schaffen. Dabei müssen viele Hände ineinandergreifen.

Welche Eindrücke haben Sie persönlich von ihrem Besuch mitgenommen?
Nach mehr als einem Jahr Krieg und Zerstörung gibt es abseits der Front wieder so etwas wie Normalität. Die Menschen in der Ukraine, denen ich begegnet bin, wirkten auf mich sehr mutig und zuversichtlich. Die Versorgung mit Energie, Nahrungsmitteln und Gütern des täglichen Bedarfs funktioniert und der Wiederaufbau zerstörter Häuser und Infrastruktur läuft. Es gibt Apps, die ziemlich zuverlässig vor Luftangriffen warnen, so dass die Menschen rechtzeitig Schutzräume beispielsweise in Metrostationen von Großstädten aufsuchen können. Gleichzeitig ist aber auch die Lebensgefahr allgegenwärtig. Alle Gebiete entlang der Front sind vermint. Die Gesellschaft ist mehr und mehr daran gewöhnt, dass Konflikte mit Gewalt ausgetragen werden. Aus dieser Negativspirale wieder herauszukommen und allen Generationen in Zukunft eine Grundlage für ein Miteinander ohne Gewalt, Vorurteile und Traumata zu schaffen, ist eine Mammutaufgabe. Da ist ein langer Atem gefordert.

Übers Malen zum selbstbestimmten Handeln

Was müssen die Projektmitarbeitenden vor Ort dafür mitbringen?
Mit den terre des hommes-Partnerorganisationen vor Ort können wir im Projekt auf ein internationales Team aus 20 Psychotherapeuten und -therapeutinnen in der Ukraine zugreifen. Sie sind gut ausgebildet, kennen die Verhältnisse, die Menschen und ihre Lebensumstände am besten und sind es gewohnt, sich auch im administrativen Umfeld gut und sicher zu bewegen. So können sie schnell einen Draht zu den Kindern und ihren Familien finden. Und sie tun dies mit Leidenschaft und großem Engagement.

Können Sie dafür ein Beispiel nennen?
Eine dieser engagierten Psychologinnen ist Nadia aus Chernihiv. Als die ersten Bomben fielen, hatte sie Corona und konnte nicht in den Bunker. So hat sie den Schrecken des Krieges gleich von Anfang an unfreiwillig hautnah erlebt. Heute arbeitet sie unter anderem im Bereich der Kunsttherapie mit. Hier lernen Kinder in einem ersten Schritt, über das Malen und Gestalten ihren Gefühlen Ausdruck zu geben. Das macht ihnen Spaß, bringt sie auf andere Gedanken und gibt ihnen ein Stück Geborgenheit. Auf diese Weise werden die Kinder aus dem Ohnmachtsgefühl der Fremdbestimmung herausgeholt. Sie sind dann für einen Moment nicht Objekt des Krieges, sondern können selbst entscheiden, was sie tun, was sie malen wollen und welche Farben sie dabei benutzen. Ein kleiner, aber bedeutender Schritt zurück in ein selbstbestimmtes Leben. Nadia erzählte mir, ein Kind habe sie kürzlich mal erstaunt gefragt: „Ihr macht das wirklich nicht für Geld? Ihr seid so gute Menschen!“ Das habe Nadia sehr berührt und ihr viel Kraft gegeben, nicht nachzulassen, den Kindern den Weg in eine bessere Zukunft zu bereiten.

Welche Botschaft geht von dem terre des hommes-Projekt mit Dachser aus?
Mein Besuch in der Ukraine hat mir gezeigt, wie wichtig es ist, den Kindern in dieser existenziellen Situation Perspektiven zu geben. Sie spüren das ganz genau und sind sehr dankbar, dass es da draußen Menschen gibt, die auf sie schauen und ihnen das Gefühl geben: Wir sind nicht vergessen.

In der Vielfalt liegt die Kraft

IT ist viel mehr als 1 und 0. Das spiegelt sich auch in den Ausbildungsberufen der Dachser IT in Kempten wider. Neben dem Fachinformatiker für Anwendungsentwicklung (m/w/d) und dem Fachinformatiker für Systemintegration (m/w/d) bildet Dachser auch den Kaufmann für Digitalisierungsmanagement (m/w/d) aus. Hier verbindet sich der kaufmännische Bereich mit der IT. Genau das gefällt Dušan, einem der IT-Azubis bei Dachser, ganz besonders: „Die Ausbildung bringt mich nicht nur fachlich, sondern auch menschlich weiter. Hier ist für mich der Ort, wo ich gerne hinkomme und arbeite.“

DACHSER
Intelligent Logistics

Emissionsfrei unterwegs.

DACHSER Emission-Free Delivery

Umweltschutz für die Innenstadt.

Mit DACHSER Emission-Free Delivery gelingt die emissionsfreie Stückgutbelieferung von Innenstädten. Innerhalb ausgewiesener Zonen werden Sendungen nur mit Fahrzeugen ausgeliefert, die keine Luftschadstoffe oder Treibhausgase freisetzen. Ein positiver Nebeneffekt: Mit dem E-Lastenfahrrad wird auch die Ganztagszustellung in der Fußgängerzone möglich.

dachser.com