

DACHSER

magazin

DIE WELT DER INTELLIGENTEN LOGISTIK

Lieferketten neu gedacht

Wenn Wachstum
und knappe Kapazitäten
aufeinandertreffen



Intelligenz gewinnt

Von der Nutzung des Feuers bis zu Big Data zieht sich die Lernkurve des Homo Sapiens. Das Gehirn passt sich vielen Herausforderungen an, will aber trainiert werden.

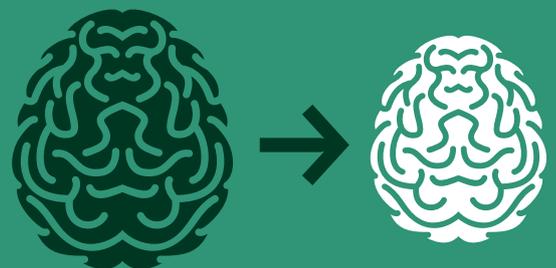
51.000 Jahre alt ist der gravierte Zehenknochen eines Riesenhirschs, der vor Kurzem in einer Höhle in Niedersachsen gefunden wurde. Er gilt Wissenschaftlern als Beweis, dass nicht erst der Homo Sapiens wichtige Kulturtechniken beherrschte, sondern bereits sein Vorgänger, der Neandertaler.



215.000 Terabyte lassen sich auf nur einem Gramm synthetisch erzeugter menschlicher DNA dauerhaft speichern. Bio-Informatiker der Columbia University in New York glauben, damit die höchste Speicherdichte für Daten überhaupt erreichen zu können.



1.350 cm³ beträgt das durchschnittliche Hirnvolumen des modernen Menschen. Eiszeitliche Funde in Europa weisen noch ein Hirnvolumen von zirka 1.500 cm³ nach. Forscher gehen davon aus, dass der Hirnschwund mit der Sesshaftwerdung zusammenhängt. Diese vereinfachte viele Alltagsprobleme und erforderte weniger Grips.



40 Sekunden benötigt ein durchschnittlicher Arbeitnehmer mindestens, um auf eine digitale Nachricht (Mail, WhatsApp etc.) zu reagieren. Eine Reihe von Studien zeigen, dass eine ständige Alarmbereitschaft dem Gehirn aber nicht guttut: Die Konzentrationsspanne wird kürzer und die Ablenkbarkeit höher.

230 beträgt der Intelligenzquotient des australischen Mathematikers Terence Tao. Er gilt als der intelligenteste Mensch der Welt. Allerdings werden die Messergebnisse ab einem IQ von 160 sehr ungenau. Das gilt auch für posthum erhobene Werte: Danach soll Goethe auf 210 gekommen sein, Leonardo da Vinci auf 220.





Liebe Leserin, lieber Leser,

jetzt ist die Zeit, in der junge Menschen in unser Unternehmen kommen, ihre Ausbildung oder ihr Studium beginnen und so ihren Weg in die faszinierende Welt der Logistik finden. Ich sehe aufgeweckte, neugierige und überaus motivierte Talente, mit viel Begeisterung für die neuen Aufgaben und das Miteinander im Team.

Der Blick auf die jungen Kolleginnen und Kollegen bestätigt mich darin, dass es bei aller fortschreitenden Technisierung und Digitalisierung unserer Prozesse letztlich die Menschen sind, die die Logistik mit Leben füllen. Sie sind es, die für Qualität sorgen und Tag für Tag dazu beitragen, unser Leistungsversprechen zu erfüllen.

Umso mehr gilt unsere Aufmerksamkeit dem weiter schwelenden Fachkräftemangel, der in der Logistikbranche verstärkt zu Tage tritt. Wir sind daher mehr denn je gefordert, weiterhin attraktive, sichere und zukunftsfähige Arbeitsplätze zu bieten. Die Grundlage dafür schaffen unsere gelebten Werte, die das persönliche Engagement würdigen und fördern. Daraus entsteht der einzigartige Dachser-Teamspirit.

Die Motivation, gemeinsam jeden Tag aufs Neue etwas zu bewegen, ist nicht hoch genug einzuschätzen. Erst recht in herausfordernden Zeiten.

A handwritten signature in blue ink, which appears to read 'B. Eling'. The signature is fluid and cursive.

Herzlichst Ihr
Burkhard Eling, CEO Dachser

Titelstory

- 06 Lieferketten:** Wenn Wachstum und knappe Kapazitäten aufeinandertreffen

Forum

- 12 Menschen & Märkte:** Weltraumtouristen, Lernen mit dem Turbo und das Holzdilemma
- 14 Essay:** Können Sie mir das schriftlich geben? Über das Schreiben

Kompetenz

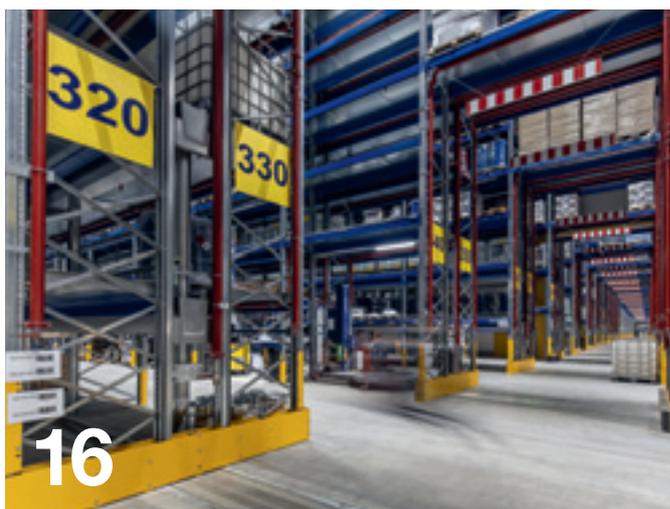
- 16 DACHSER Chem Logistics:** Eine starke Verbindung – Logistik für einen Klebstoffspezialisten
- 20 Interview:** Dachser CDO Stefan Hohm über das neue Vorstandsressort „IT & Development“ (ITD)
- 22 Aus dem Zukunftslabor:** Schlüsseltechnologie Grünstrom
- 24 Europa-Logistik:** Ein sauberer Prozess – Distribution für Profi-Reinigungsgeräte
- 28 Chancen in der Logistik:** Aufsteigen in die Verantwortung

Netzwerk

- 30 Netzkompetenz:** News aus der Dachser-Welt
- 32 Projektverladung:** Von Polen nach Haifa – Stahlkolosse fürs Mittelmeer

Good News

- 35 Vorfahrt für mehr Sicherheit:** Abbiegeassistenten für den Nahverkehr



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
Gesamtverantwortlich: Dr. Andreas Froschmayer **Redaktionsleitung:** Christian Auchter, Tel.: +49 831 5916-1426, Fax: +49 831 5916-8-1426, E-Mail: christian.auchter@dachser.com **Redaktion:** Theresia Gläser, Annette Rausch, Christian Weber **Vertrieb:** Andrea Reiter, Tel.: +49 831 5916-1424, E-Mail: andrea.reiter@dachser.com **Gesamterstellung:** Schick Kommunikation, Kerschensteinerstr. 25, 82166 Gräfelfing, E-Mail: info@schick-kommunikation.de **Projektleitung:** Marcus Schick **Gestaltung:** Ralph Zimmermann **Bildnachweis:** alle Fotos Dachser außer gettyimages (S. 1, 2, 5, 6, 7, 8, 10, 12, 13, 14, 15, 22, 23, 31), Sebastian Grenzing (S. 4, 5, 18, 28, 29), KLEBCHEMIE (S. 16, 17, 19), Nilfisk (S. 24, 25, 26, 27), ICL (S. 32, 33, 34) **Illustration:** Ralph Zimmermann (S. 12, 13, 14, 15) **Druck:** Holzer Druck und Medien Druckerei und Zeitungsverlag GmbH, Fridolin-Holzer-Str. 22-24, D-88171 Weiler im Allgäu **Auflage:** 32.000/62. 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.



CROSSDOCKING



Starkes Luftfrachtnetz

Seit Juni sorgt die neue Charter-Verbindung von Hongkong über Kanada nach Mexiko für zusätzliche Kapazitäten. Dachser Air & Sea Logistics baut damit sein stabiles Luftfrachtnetz weiter aus.



<https://bit.ly/Dachser-weitet-Charteraktivitäten-aus>



Logistikwissen ist gefragt

Im Wettbewerb „Best Azubi“ der Fachzeitschrift Verkehrsrundschau stellen jährlich mehr als 1.200 Azubis ihr Wissen rund um die Logistik unter Beweis. Der Gewinner kommt bereits zum zweiten Mal in Folge von Dachser.



<https://bit.ly/Dachser-auf-dem-Siegertreppchen>



Bildung für Kinder

In Zusammenarbeit mit dem Kinderhilfswerk terre des hommes engagiert sich Dachser seit 2015 dafür, den Kindern der San ein besseres Leben zu ermöglichen. Margret Hans, eine 24 Jahre alte Schulaufgabenhelferin, berichtet von ihren Erfahrungen.



<https://bit.ly/Dachser-terre-des-hommes-Margret-Hans>



Erweiterung Willebroek

Seit dem Startschuss im Jahre 1975 für Dachser auf dem belgischen Logistikmarkt, steigt das Wachstum europäischer Stückgutaktivitäten stetig an. Nun erweitert Dachser seine Anlage in Willebroek.



<https://bit.ly/Dachser-Erweiterung-Willebroek>

Lieferketten neu gedacht

Die Weltkonjunktur zieht wieder an. Doch einer sprunghaft gestiegenen Nachfrage stehen nicht nur die weiter schwelende Pandemie, sondern zunehmend auch Materialengpässe entgegen. Für die Lieferketten und globalen Netzwerke ist dies eine historische Herausforderung und Bewährungsprobe. Eine völlige Abkehr von der Globalisierung ist jedoch keine Alternative.

Es ist ein bisschen so wie mit dem täglichen Zähneputzen – man muss nicht groß darüber nachdenken, es erscheint selbstverständlich. Ähnlich verhält es sich mit den Lieferketten in unserer umfassend globalisierten Wirtschaft. Wo bedarfsgerecht, idealerweise just-in-time produziert wird und Produkte und Vorprodukte zu den Abnehmern kommen müssen, leisten globale Logistiknetzwerke ihren Dienst mit einem ausgefeilten, umfassend digitalisierten Lieferketten-Management. Und mit Menschen, die Güter aller Art dann auch fachgerecht physisch bewegen. In „normalen“ Zeiten geschieht dies weitestgehend geräusch- und reibungslos, den eigenen Steuerungsmechanismen und den Erwartungen der Kunden folgend. Eben so selbstverständlich wie das tägliche Zähneputzen.

In der Pandemie sind allerdings viele Gewissheiten ins Wanken geraten. Immer wieder kommt es zu Störungen bei den weltweiten Lieferketten, die Ursachen dafür sind vielfältig. Wie beispielsweise die Havarie des Container-Riesen „Ever Given“ im Suez-Kanal, der einen gigantischen Container-Stau auf einer der wichtigsten globalen Verkehrsadern nach sich zog. Oder wenn Welthäfen in China und Südamerika entweder corona- oder streikbedingt ihre Kapazität drosseln müssen. Oder als Unwetter in Sri Lanka

und verstopfte Häfen in Australien den Pulsschlag globaler Lieferketten im asiatisch-pazifischen Raum ins Stottern brachten. Und dann noch der aufgestaute Konsumhunger in den USA, der in Folge eines Billionen-schweren Konjunkturpakets zu Rekord-Importmengen und Knappheit an Lkw-Kapazitäten zur Weiterverteilung führte. Schließlich sorgt die „Chip-Krise“ für Schlagzeilen. Corona erweist sich als Turbo der Digitalisierung und lässt die Hersteller von Halbleitern nicht mehr hinterherkommen. Die Auswirkungen sind gravierend: Produktionen in Schlüsselindustrien wie im Automobil- oder im Maschinenbau stecken fest. Hersteller müssen ihre Kunden vertrösten und teilweise wieder Produktionsbänder anhalten.

Aufschwung, der Mangel erzeugt

Engpässe und Materialmangel sind „die“ Reizthemen der Industrie im Jahr 2021. Die Ursachen dafür sind vielschichtig. Entscheidend für die Akteure ist dabei jedoch, dass die Engpässe nicht Ausdruck einer Krise, sondern des heiß erwarteten Konjunkturaufschwungs sind. Kapazitäts- und Materialengpässe, so die ifo-Ökonomen, seien dabei nicht unnormal. Als es nach der Wirtschafts- und Finanzkrise 2011 wieder aufwärts ging, schlug der Materialmangel →



Logistik hält die Lieferketten in Gang

Mit Digitalisierung Kapazitätsengpässen entgegenwirken: Das „Predictive Analytics“-Tool von Dachser prognostiziert die Eingangsmengen einer Niederlassung im Landverkehr bis zu 25 Wochen im Voraus. Die Datenanalyse geht zurück bis ins Jahr 2011 und erkennt die im Landverkehr so wichtigen saisonalen Muster. Um Trends noch besser zu antizipieren, wurden zudem verschiedenste Konjunkturindizes integriert.

mit 19 Prozent zu Buche. In der aktuellen Corona-Krise hemmt ein Defizit von 64 Prozent die anspringende Konjunktur – für Ökonomen ein sicheres Indiz für die noch lange spürbaren Wirkungen der Pandemie.

„Problematisch sind auch die teilweise stark gestiegenen Einkaufspreise“, sagt Klaus Wohlrahe, vom ifo Zentrum für Makroökonomik und Befragungen in München. „Derzeit bedienen die Hersteller die Nachfrage noch aus ihren Lagern an Fertigwaren. Aber die leeren sich nun auch zusehends.“

Für die Logistik heißt all dies: Sie ist als Partner und Lösungsanbieter gefragter denn je. Denn ohne sie ist der Aufschwung unter den aktuell herrschenden Bedingungen nicht zu schaffen. Die Voraussetzung dafür ist ein robustes und ausbalanciertes Netzwerk, das wie bei Dachser auch unter den Stressbedingungen der Pandemie jederzeit leistungs- und steuerungsfähig bleibt und so seine „Systemrelevanz“ Tag für Tag unter Beweis stellen kann. Dachser ist für den Aufschwung gerüstet: „Die Aufholeffekte der Wirtschaft spiegeln sich unmittelbar in der mengenmäßigen Auslastung des Dachser-Netzes wider. Die in der Pandemie mit hohem Aufwand und dem Engagement der Mitarbeiter aufrechterhaltene Zuverlässigkeit und Performance zahlen sich jetzt aus. Dachser wird als Stabilitätsfaktor im Markt gesehen“, stellt Dachser-CEO Burkhard Eling fest.

Volle Auftragsbücher – hohe Frachtraten

Sinnbild für globale Lieferketten ist der Seecontainer. In der Seefracht sind derzeit die fehlenden Container-Kapazitäten in den europäischen Häfen, wo Verspätungen mittlerweile die Regel sind, besonders schmerzhaft spürbar. Allerdings ist Licht am Horizont erkennbar. „Es bleibt abzuwarten, wie sich pandemiebedingte Abfertigungsprobleme auf den Meeren, den Häfen oder im Hinterland entwickeln und wie lange es dauert, bis die Backlogs abge-

arbeitet werden können“, schätzt Edoardo Podestà, COO Air & Sea Logistics bei Dachser. Die Reeder rechneten mit einer vollständigen Auslastung auf nahezu allen Handelsrouten bis mindestens Ende des Jahres. „Nach den Störungen der letzten Monate erleben wir eine extrem hohe Nachfrage nach Gebrauchsgütern, die durch das US-Wirtschaftshilfepaket und den ökonomischen Aufschwung auch in Europa angekurbelt wird“, so Podestà. „Hinzu kommt eine starke Nachfrage nach Möbeln sowie Bau- und Renovierungsmaterial. Auch die Automobilindustrie kommt nach den tiefen Rückschlägen der letzten beiden Jahre wieder in Gang – mit großer Transportnachfrage nach Automotive-Teilen.“

Hohe Seefrachtraten wirken sich zugleich auf eine gestiegene Attraktivität der Luftfracht aus. War der Versand mit Flugzeugen vor der Krise etwa zwölfmal so teuer wie die Seefracht, so lag die Rate im Mai 2021 „nur“ sechsmal über dem Seetransport. In der ersten Hälfte des Jahres hatte Dachser bereits mehr als 100 Charteraktivitäten durchgeführt, wobei regelmäßig zwölf verschiedene Abgangsflughäfen und 15 verschiedene Empfangsflughäfen bedient wurden.

Angesichts knapper Kapazitäten auf Containerschiffen wie auch im Bauch von Flugzeugen (die sogenannte „Belly Freight“ im Frachtraum von Passagierflugzeugen) erwartet Dachser-CEO Burkhard Eling auch in der zweiten Jahreshälfte 2021 keine wesentliche Entspannung der Situation, was weiterhin hohe Frachtraten nach sich zieht, die sich zwangsläufig auch in der Preisentwicklung von Gütern und dann auch von Logistikdienstleistungen widerspiegeln müsste.

Sorgenkind Paletten

Die Aufholeffekte der Wirtschaft bilden sich unmittelbar in der mengenmäßigen Auslastung des Dachser-Netzwerkes ab, insbesondere des Road-Logistics-Netzes. „Bei den Landverkehren hat der Bedarf an Laderaum und damit an Fahrpersonal stark zugenommen“, berichtet Dachser COO Road Logistics Alexander Tonn. Dachser habe auf Engpässe mit verschiedenen Maßnahmen reagiert, zum Beispiel den Fokus auf das Thema Planbarkeit der Transporte sowie die Bildung einer ‚Task Force‘ mit eigenen hervorragend ausgebildeten Berufskraftfahrern gelegt. Dennoch bleibe die Situation in Europas Landverkehren angespannt. „Die Liegezeiten in den Umschlaglagern haben sich teilweise, aufgrund des gestiegenen B2C-Anteils, bedeutend verlängert, das geht zu Lasten der Effizienz, macht die Avisierungsprozesse aufwändiger und treibt die Kosten“, so Tonn. Sorgen bereiten ihm der derzeit hohe Holzpreis, der sich drastisch auf die Palettenpreise auswirkt und dazu führt, dass Packmitteldienstleister nicht mehr in der Lage sind, Paletten in ausreichender Menge und Qualität zur Verfügung zu stellen.

Für Dachser-CEO Burkhard Eling kommt in dieser sehr speziellen Aufschwungssituation einem robusten und ausbalancierten Netzwerk eine Schlüsselrolle zu. „Alle Kunden haben mit einem enormen Warendruck aus der Pandemie zu kämpfen. Entweder sind die Waren für einen späteren passenden Zeitpunkt eingelagert, oder es wird versucht, diese mit speziellen Rabattaktionen in den Markt zu





Das Dachser-Netzwerk trotz der Krise



„Die in der Pandemie mit hohem Aufwand und dem Engagement der Mitarbeiter aufrechterhaltene Zuverlässigkeit und Performance zahlen sich jetzt aus. Dachser wird als Stabilitätsfaktor im Markt gesehen.“

Burkhard Eling, CEO Dachser

bringen. Für die Logistik heißt dies, dass der Faktor Qualität noch wichtiger im Wettbewerb wird“, so Eling. Dachser unterstütze seine Kunden über eine flexible Steuerung in der eigenen Netzwerkorganisation dabei, die Time-to-Market weiter zu verkürzen und neue Geschäftsmodelle mit entsprechenden, maßgeschneiderten Lösungen mit voranzubringen.

Abschottung ist keine Lösung

Wenn sich Geschäftsmodelle ändern, stellt sich vielerorts auch die Frage, ob bei der Gelegenheit nicht auch das Rad der Globalisierung zurückgedreht und Märkte gegenüber externen Risiken abgeschottet werden müssten. Ökonomen des ifo Instituts sprechen sich klar gegen eine allgemeine Rückverlagerung von Produktionen und gegen staatliche Eingriffe in Lieferketten aus. „Eine Rückverlagerung würde zu enormen Einkommensverlusten führen“, warnte die Leiterin des ifo Zentrums für Außenwirtschaft, Professorin Lisandra Flach. Vielmehr sollten die Bezugsquellen der Wirtschaft international vielfältiger werden. Freihandelsabkommen könnten Handelskosten senken und die Abhängigkeit von einzelnen Ländern verringern. Der EU-Binnenmarkt sollte vertieft und die Welthandelsorganisation gestärkt werden, forderte die Expertin.

„Wir sehen auch bei vielen unserer Kunden, dass die zukünftige Ausgestaltung der Lieferketten in den Fokus gerückt ist“, erläutert Dachser-CEO Burkhard Eling. „Ein großer Teil durchleuchtet die Supply Chains insbesondere unter dem Aspekt der Sicherheit und Resilienz und sucht flexiblere Transportoptionen.“ Burkhard Eling ist gleichzeitig überzeugt, dass die weltweiten Lieferketten weiter bestehen bleiben werden. „Eine umfassende Verlagerung von Supply Chains oder gar die Abkehr von der Globalisierung steht nicht auf der Agenda unserer Kunden.“ Eine komplette Nationalisierung sei auch „suboptimal und risikoreich“, eine Vorkehrung für Krisen könne vielmehr der „intelligente Mix an regionalen und globalen Produktionsstrukturen“ sein. Auch die Lagerhaltung werde auf lokaler Ebene ausgebaut, um bei Unterbrechungen der Lieferkette besser abgesichert zu sein.

Mehr denn je seien in Zukunft deswegen „flexibel strukturierte Logistiknetzwerke gefragt, die verschiedene Verkehrsträger optimal auf den jeweiligen Kunden abgestimmt miteinander kombinieren können“, so Eling. Dachser habe in der Pandemie gezeigt, dass der Logistikdienstleister und die Menschen, die das Netzwerk mit Leben erfüllen, für die Lieferketten der Zukunft bestens aufgestellt sind.

M. Schick



Knappe Kapazitäten
bestimmen die Seefracht

Langfristige Partnerschaften sind gefragt



Wohin steuern die Weltwirtschaft und ihre Lieferketten? Nachgefragt bei Professor Aseem Kinra, Leiter der Professur für Global Supply Chain Management an der Universität Bremen.

Herr Professor Kinra, die COVID-19-Pandemie hält die Welt seit mehr als einem Jahr in Atem. Wie drastisch sind die Auswirkungen auf die Lieferketten?

Prof. A. Kinra: Das Virus hat die Weltwirtschaft und die globalen Lieferketten empfindlich getroffen. Es hat dabei gezeigt, wie verwundbar unsere Systeme sind gegenüber Ereignissen, wie einer Pandemie, einem Vulkanausbruch, einem Erdbeben oder Wetterextremen, die sich gerade zu häufen beginnen. Alles hängt in einer umfassend verzweigten Weltwirtschaft mit allem zusammen.

Schon vor der Pandemie hatte die fortschreitende Globalisierung zu überhitzten Logistikmärkten und drohenden Engpässen bei den verfügbaren Kapazitäten geführt. Was bedeutet dies für die sich nun wieder erholende Weltwirtschaft?

Knappe Kapazitäten sind in der Tat auch schon vor Corona ein drängendes Thema gewesen. Um die Verlässlichkeit und Pünktlichkeit auf den weltweiten Seefrachtrouten war es schon in den letzten Jahren schlecht bestellt. Wenn in einer solchen permanenten Drucksituation dann auch noch blockierte Hauptfahrrinnen und eine sprunghaft angestiegene Nachfrage nach Konsumgütern und industriellen Vorprodukten dazukommen, wird es problematisch – nicht nur wegen der außerplanmäßigen, sprunghaft steigenden Kosten.

Was bleibt da zu tun?

Die Akteure haben unter anderem zwei Optionen. Erstens: die Kapazitäten im System insgesamt aufzustocken. Das kann aber nur funktionieren, wenn die Infrastruktur dies hergibt. Auf längere Sicht lassen sich auch neue Routen oder neue Transporttechnologien erschließen. Eine zweite Alternative könnte sein, den Bedarf an unbedingt notwendigen Transporten herunterzufahren. Zum Beispiel indem Baupläne übermittelt werden und Produkte dann vor Ort hergestellt werden. Damit verbinden sich zugleich Möglichkeiten zum Erreichen der geforderten Klimaschutzziele.

Da klingt noch viel Zukunftsmusik mit. Was wäre aber aktuell ein probates Mittel im Ringen mit knappen Kapazitäten?

In langfristige Partnerschaften mit den Logistikdienstleistern sehe ich ein wirksames Instrument, um planvoll und verlässlich langfristige strategische Ziele zu erreichen und dabei gemeinsam auch durch schwierige Zeiten zu kommen. Ein vorausschauendes Risikomanagement spiegelt sich für mich am besten in einem Strategiemix wider, der auf Schlankheit und gleichzeitig Widerstandsfähigkeit der Lieferkette fokussiert. Große Logistikdienstleister wie Dachser sind mit ihren Netzwerken und ihrer IT hierbei schon sehr weit vorangekommen. Wenn sie auf das entsprechende Mindset bei den Kunden treffen, lässt sich viel bewegen. Zum beiderseitigen Vorteil.

Eine mögliche Reaktion auf die Pandemie und die sich verschärfenden Handelskonflikte ist eine Abkehr von der Globalisierung. Was halten Sie von diesen Überlegungen?

Wenn wir auf vergangene Krisenereignisse, wie die Wirtschafts- und Finanzkrise 2007/08, schauen, tauchte immer wieder der Gedanke nach einem Back- und Nearshoring auf, also nach einem Zurückführen von Produktionen in die Ausgangsländer. Wie Umfragen zeigen, wurde dies nie umgesetzt. Die Entscheidung großer globaler Unternehmen ist ja nicht nur allein kostengetrieben. Wenn ein Automobil-OEM aus Europa in China fertigt, tut er dies auch, weil er damit näher an seinen Kernmärkten ist. Es geht ihm also auch um die Absatzmöglichkeiten in Wachstumsregionen wie Indien, China und im asiatisch-pazifischen Raum. Nearshoring ist dann keine Frage der Geographie, sondern der Kundenorientierung. Mit anderen Worten: Das Ende der Globalisierung ist nicht in Sicht. Im Gegenteil. Wir steuern aber sicher auf eine neue Qualität globaler Supply Chains zu.

Ihr Blick in die Zukunft: Welche Erwartungen haben Sie da an globale Lieferketten und Logistikanbieter?

Es zeigt sich schon jetzt, dass COVID-19 das Konsumentenverhalten verändert. Solche Disruptionen bringen immer Welleneffekte mit sich, die ganzheitliche neue Konzepte erforderlich machen. In der Logistik gelingt dies mit digitaler Kompetenz, resilienten Netzwerken und in einem vertrauensvollen, langfristigen Miteinander.

Prof. Aseem Kinra leitet die Professur für Global Supply Chain Management an der Universität Bremen. Seine wissenschaftlichen Schwerpunkte und Forschungsfelder sind globale Lieferketten; Internationaler Transport und Logistik; Logistikperformance und Güterverteilung. Er ist Gründungsmitglied der Special Interest Group (SIG) E1 on Transport Systems in der World Conference on Transport Research Society.

Das All für Alle

Reisen ist wieder möglich geworden. Doch wohin soll es gehen? Tesla-Chef Elon Musk, Amazon-Gründer Jeff Bezos und der britische Unternehmer Richard Branson liefern sich seit Jahren ein Wettrennen ins All. Am 11. Juli 2021 hatte der Milliardär Branson in Sachen Weltraumtourismus für alle vorgelegt und sich mit der „VSS Unity“ auf eine Höhe von etwa 86 Kilometern schießen lassen. Ist damit das Rennen bereits entschieden? Branson sagt Ja. Für den Internationalen Luftfahrtverband fängt der Weltraum allerdings erst 100 Kilometer über der Erde an. Diese magische Grenze überschritt Jeff Bezos neun Tage später, als er mit seinem eigenen Raumschiff „New Shepard“ in 107 Kilometern Höhe für zehneinhalb Minuten in die Schwerelosigkeit eintauchte. Was bleibt? Ein großes Raumfahrtabenteuer. Und der immer lautere Chor der Kritiker, die solche Trips für reine Geldverschwendung und Umweltverschmutzung halten.



Ich weiß noch genau...

Ein Hoch auf die Technik! Die Erinnerung ist eben doch nur ein bedingt verlässliches Tracking-Tool. Forscher der University of Melbourne hatten unlängst rund 50 Freiwillige gebeten, mittels einer Handy-App vier Wochen lang den eigenen Aufenthaltsort zu tracken und zur Kontrolle alle zehn Minuten Umgebungsgeräusche aufnehmen zu lassen. Eine Woche später sollten die Probanden angeben, wo sie sich in dem beobachteten Zeitraum zu 72 verschiedenen Zeitpunkten befanden und wie sicher sie sich waren. Die GPS-, Bewegungs- und Audiodaten der Smartphones brachten zu Tage, dass sich die Befragten im Mittel in 36 Prozent der Fälle täuschten. Am häufigsten wurden die Daten von Ereignissen verwechselt, die einander stark ähnelten.



Abschalten für den Lernturbo

Kurze Pausen bringen das Gehirn in Schwung. Forscher des US-amerikanischen National Institutes of Health fanden heraus, dass der eigentliche Lernprozess im Gehirn gerade dann fortschreitet, wenn wir zwischendurch einmal abschalten. Dann sogar in 20-facher Geschwindigkeit. Hirnstrommessungen ergaben, dass in der Pause das einmal aktivierte neuronale Netzwerk den Lernturbo zündet.

Der Kampf ums Holz

Es ist nicht nur das älteste Baumaterial, sondern auch ein begehrter Rohstoff der Zukunft: Holz. Derzeit übersteigt die Nachfrage deutlich das Angebot. Vor allem China und die USA sind Großabnehmer, deren Holz hunger die Preise auf das Doppelte des zuvor üblichen Handelspreises treibt. In Europa sind deswegen neben der Bau- und Möbelwirtschaft vor allem die Palettenproduzenten alarmiert. So warnt der Bundesverband Holzpackmittel, Paletten, Exportverpackung (HPE), dass schon sehr bald nicht mehr ausreichend neue Euro-Paletten produziert werden könnten. „Das hat Auswirkungen auf den gesamten Warenverkehr“, so HPE-Geschäftsführer Marcus Kirschner. Laut der European Federation of Wooden Pallet & Packaging Manufacturers (FEFPEB) seien weitere Preiserhöhungen in der Holzpaletten- und Verpackungsindustrie „unvermeidlich“.



Die European Pallet Association e.V. (EPAL) hat insgesamt 17 Holzarten für die Produktion von Euro-Paletten zugelassen. Besonders gefragt sind Tanne, Fichte und Kiefer. Neben den Nadelgehölzen sind nach der offiziellen Norm UIC 435-2 zwölf Laubgehölze als Material zugelassen: Ahorn, Akazie, Aspe, Birke, Buche, Edelkastanie, Eiche, Erle, Esche, Pappel, Platane und Ulme.



Smart Device auf Rädern

Bye, bye Automobil: Das Auto als ein blechgewordener Traum in PS und Chrom ist von gestern. Auf unseren Straßen sind vielmehr längst Computer auf vier (und mehr) Rädern unterwegs. Im Mittelpunkt steht die Software. In einem durchschnittlichen Fahrzeug kommen schon heute rund 100 Millionen Zeilen Programmiercode zusammen. Tendenz steigend. Zum Vergleich: Das Weltraumteleskop Hubble braucht nur etwa 50.000 Zeilen Code.



Wer schreibt, der bleibt –
Icons sind allerdings schneller



Können Sie mir das schriftlich geben?

In der Alltagskommunikation am Smartphone geben zunehmend Sprachnachrichten und Emojis den Ton an. Das hat Auswirkungen auf eine der wichtigsten Kulturtechniken – das Schreiben.

Eine Discokugel, ein Rettungsring und eine Koralle: Auf knapp 4.000 Symbole soll in diesem Jahr die international standardisierte Emoji-Sammlung anwachsen – diese drei gehören auch zum neuen Repertoire. 🍷 oder 🍷

Doch ist mit einer solchen bildgewordenen Bewertung schon alles gesagt? Emojis sind zwar schnell und wirken assoziativ. Komplexität und Kontext entstehen allerdings doch erst wieder durch Schrift und ihre vielschichtigen und differenzierten Sprachbilder.

Tatsächlich wäre der beispiellose Aufstieg des Homo Sapiens ohne die Erfindung der Schrift kaum möglich gewesen. Dank ihr ließen sich vormals nur mündlich übermittelte Geschichten, Erfahrungen und handfeste Anleitungen für nachfolgende Generationen bewahren. Unverfälschte Botschaften konnten um die Welt geschickt werden. Vor allem aber half das geschriebene Wort, Macht und Besitz in wachsenden Gesellschaften zu organisieren. Es ist kein Zufall, dass die ersten Schriftsysteme vor rund 5.000 Jahren in wachsenden Hochkulturen der Bronzezeit entstanden. Beispiele dafür sind die sumerische Keilschrift in Mesopotamien und die ägyptischen Hieroglyphen. Auch in Indien, China und Mittelamerika begannen die Menschen, nicht mehr nur Zeichen für Zahlen, sondern auch für Worte und Laute zu nutzen.

Handeln mit 22 Zeichen

Vorangetrieben wurde die Weiterentwicklung der Schrift maßgeblich in Verwaltungsstuben. Gut dokumentiert ist etwa, wie die sumerische Keilschrift im Laufe der Zeit immer abstrakter wurde. Schriftführer waren in der Regel Beamte, die auf Tontäfelchen nachhielten, wer seine Steuern schon gezahlt hatte. Zu einem buchstäblichen Innovationssprung kam es um 1500 vor Christus im Nahen Osten. Der florierende Handel beförderte den kulturellen Austausch – und aus dem regionalen Sprachen-Wirrwarr selektierten sich erste Alphabetschriften. Aus nur weni-

gen Schriftzeichen ließen sich nun Silben, Worte und ganze Sätze formen. 22 solcher Buchstaben kannten die Phönizier damals. Das Seefahrervolk aus dem Gebiet des heutigen Syriens und Libanons trug sein Alphabet über Handelspartner bis nach Europa. Es bildete den Grundstein für das spätere lateinische Schriftsystem, das bis heute in der westlichen Welt dominant ist.

Medienwechsel per Klick

Doch welchen Stellenwert hat die Schrift noch in der heutigen, digitalen Welt? Läuten Emojis oder SMS, Chats, Twitter oder Sprachnachrichten gar das Ende unserer Schriftkultur ein? Belege gibt es dafür kaum, dafür einige Gegenbeispiele, das bekannteste ist wohl Wikipedia. Vor gut 20 Jahren gegründet, wächst das Online-Lexikon mit Hilfe von Freiwilligen immer weiter an. Allein in der englischen Version finden sich aktuell 6,3 Millionen Einträge mit knapp vier Milliarden Wörtern. Die digitale Vernetzung hat die Kosten für das Speichern, Verbreiten und Abrufen von Wissen drastisch gesenkt. Die Wirkung ist vergleichbar mit dem Buchdruck, vor dessen Erfindung Mitte des 15. Jahrhunderts die Schrift stets Instrument einer sozialen und politischen Elite war.

Revolutionär macht den digitalen Raum, dass sich nicht einfach nur das Trägermedium verändert. Mühelos lassen sich nun verschiedene Ausdrucksformen miteinander mischen und per Mausklick umwandeln – etwa von Text zu Sprache und umgekehrt. Ein Segen sind Sprachnachrichten und Emojis für alle, die nicht richtig lesen und schreiben können. Keineswegs ein Einzelschicksal: Rund 750 Millionen Menschen gelten nach Schätzung der UNO weltweit als Analphabeten. Hilfreich können die Bildzeichen aber auch für alle anderen sein: Sie transportieren auf engstem Raum Gefühle und wecken Assoziationen. Den Empfängern hilft dies, im beschleunigten Alltag Aussagen schnell einzuordnen – und nicht irgendetwas zwischen den Zeilen zu lesen, was nie geschrieben wurde. S. Ermisch

絵文字

Emojis haben ihren Ursprung in Japan. Der Begriff setzt sich aus den japanischen Wörtern für „Bild“ („e“) und „Buchstaben“ („moji“) zusammen. Erfunden hatte sie 1998 Shigetaka Kurita, ein 25-jähriger Mitarbeiter eines japanischen Mobilfunkanbieters. Die zufällig entstandenen „Ideogramme“ sollten einem auf 250 Zeichen begrenzten Kurznachrichtendienst neben der Schrift mehr Ausdrucksmöglichkeiten geben. Sie wurden weltweit ein Renner.

Eine kraftvolle Verbindung

Klebstoffe sind aus der modernen Fertigung in unterschiedlichsten Branchen und Anwendungen nicht wegzudenken. Hier hat sich die Klebchemie M.G. Becker GmbH & Co. KG mit zahlreichen Innovationen einen Namen gemacht. Eine langjährige Logistikpartnerschaft begleitet das Wachstum des badischen Chemie-Mittelständlers.





Was wäre die Welt ohne Klebstoff? Das Bedürfnis, Bauteile und unterschiedliche Materialien miteinander zu verbinden, ist fast so alt wie die Menschheit. Hielt früher der Leim die Welt zusammen, sind die heute überwiegend genutzten Klebstoffe hoch komplexe Verbindungen auf organischer und anorganischer Basis. Das Ziel: dauerhafte Verbindungen schaffen, deren Festigkeit und Haltbarkeit exakt auf den Einsatzbedarf abgestimmt sind. Ein Spezialist für solche klar definierten, festen Verbindungen sowie für Oberflächenveredelungen unterschiedlichster Art kommt aus Weingarten nahe Karlsruhe. Die Klebchemie M.G. Becker GmbH & Co. KG mit ihrer bekannten Marke „Kleiberit“ ist ein Hightech-Unternehmen der chemischen Industrie. Der weltweit agierende Mittelständler mit seinen rund 670 Mitarbeitern ist ein wichtiger Lieferant für viele nationale und internationale Hersteller unterschiedlicher Branchen, insbesondere in der Holz- und Möbelindustrie, im Baugewerbe sowie im Automotive- und Textilbereich. →

PUR Schmelzklebstoff
kommt zum Beispiel bei der
Profilummantelung zum Einsatz



Das Gefahrstofflager in Malsch



„Mit Dachser haben wir eine vertrauensvolle Zusammenarbeit aufbauen können.“

Michael Dörflinger, Director Sourcing and Procurement bei Klebchemie

Nach wie vor findet die gesamte Forschung, Entwicklung und Produktion von Klebchemie am Stammhaus in Weingarten statt. Doch der Platz ist begrenzt, insbesondere für die Lagerung von Rohstoffen und fertigen Produkten. Daher bestand bei Klebchemie großer Bedarf, die Produktionslogistik an einen verlässlichen Partner auszulagern. Da lag die Entscheidung für Dachser nahe. Der Logistikdienstleister hat sich eine beträchtliche Expertise in der Chemie-logistik für palettierte Ware aufgebaut und bündelt das Wissen auf diesem Gebiet in der spezialisierten Branchenlösung DACHSER Chem Logistics. Dachser Malsch entwickelt daraus für Unternehmen aus der Region maßgeschneiderte Dienstleistungen.

Das neue Gefahrstofflager als Chance

„Wir arbeiten schon seit Jahrzehnten mit Dachser zusammen und haben die Partnerschaft über die Jahre immer weiter ausgebaut“, Michael Dörflinger, Director Sourcing and Procurement bei Klebchemie. „Als bei Dachser in Malsch dann der Bau eines neuen Gefahrstofflagers auf der Agenda stand, nutzten wir die Gelegenheit.“ Klebchemie bezog als einer der ersten Kunden das neue Warehouse, das 2019 in Betrieb ging. Schon während des Planungsprozesses arbeiteten die beiden Unternehmen eng zusammen, um gemeinsam optimale Rahmenbedingungen zu schaffen. Seit Frühjahr 2019 wird die gesamte Produktionslogistik von Klebchemie über Dachser abgewickelt. Am Produk-

IM PROFIL

Die Klebchemie M.G. Becker GmbH & Co. KG mit Stammsitz in Weingarten, Baden-Württemberg, betreibt seit über 70 Jahren eines der modernsten und innovativsten Forschungs- und Fertigungszentren für Klebstoffsysteme weltweit. Im Bereich der sogenannten PUR-Schmelzklebstoffe, das sind Polyurethan-reaktive Einkomponenten-Klebstoffe, zählt das weltweit agierende Unternehmen mit seinen über 670 Mitarbeitern zu den globalen Trendsettern.

www.kleiberit.de

tionsstandort selbst besteht nur noch ein kleines Pufferlager. Die ausgelagerte Logistik sorgt dafür, dass sich Klebchemie nun voll und ganz auf die Kernkompetenzen konzentrieren kann. Die Prozesskette ist dabei klar definiert: Alle Lieferanten von Klebchemie liefern ihre Waren zum Dachser Gefahrstofflager in Malsch. Dort findet die Wareneingangskontrolle statt, zudem ist Dachser für die Musterziehung zuständig. Je nach Bedarf werden die Rohstoffe dann zu Klebchemie ins 31 Kilometer entfernte Weingarten geliefert. Dafür sind an Werktagen zwischen zehn und zwölf Shuttle-Verkehre erforderlich. „Auf dem Rückweg nehmen wir die fertigen Produkte mit, die dann zum Teil im Dachser-Warehouse vereinnahmt und bis zum Kundenabruf gelagert werden“, berichtet Florian Steinbrunn, Contract Logistics Manager bei Dachser in Malsch. Bis zu 10.000 Palettenstellplätze belegt der Klebstoffspezialist regelmäßig im Gefahrstofflager mit etwa 2.400 verschiedenen Artikeln, das entspricht etwa einem Fünftel der Gesamtkapazität des Lagers.

Von Malsch in alle Welt

Dachser distribuiert von Malsch aus die fertigen Produkte an Kunden in aller Welt, die zu rund 90 Prozent aus dem industriellen Bereich stammen. Hinzu kommen Abnehmer aus Handwerk, Fachhandel und dem DIY-Bereich. In Europa sind Deutschland, Spanien und Frankreich die stärksten Märkte für Klebchemie, insgesamt werden 21 Länder über den Landweg beliefert. Dachser Air & Sea Logistics übernimmt den Versand nach Übersee, hier sind die USA, China, Australien, Vietnam und Brasilien die wichtigsten Abnehmer. 2020 brachte Klebchemie über Dachser insgesamt 16.000 Sendungen mit einem Gesamtgewicht von etwa 54.000 Tonnen auf den Weg.

Bei der Entscheidung für die umfassende Logistikpartnerschaft war maßgeblich, dass das Gefahrstofflager in Malsch alle relevanten Sicherheits- und Lagerungsvorschriften für die chemische Industrie mit modernster Technik umsetzt. Dazu gehören die automatisierte Anwendung aller globalen Gefahrstoff- sowie Gefahrgutvorschriften, die durchgängige Vorhaltung und Verwendung von Ladungssicherungsmitteln, obligatorische Fahrzeug- und Beladekontrollen aber auch DGR-Checks (gemäß der Dangerous Goods Regulations für den Luftverkehr). Herzstück des Sicherheits- und Qualitätsversprechens für Klebchemie sind allerdings nicht zuletzt die speziell für den richtigen Umgang mit Gefahr-

stoff geschulten Mitarbeiter in Malsch. Und von denen ist Flexibilität gefragt, denn regelmäßig kommen neue Artikel für die Einlagerung hinzu, für die entsprechend andere Auflagen gelten können.

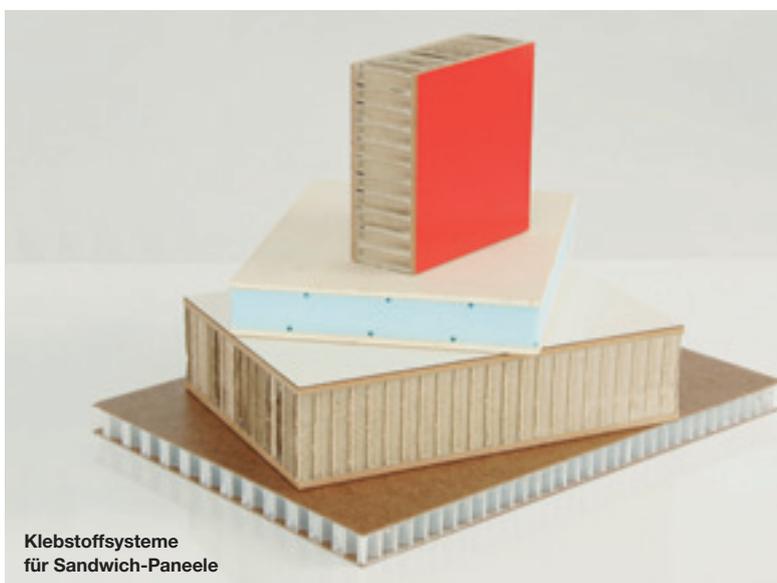
„Die Arbeit für einen Kunden wie Klebchemie ist hochanspruchsvoll und sehr dynamisch. Da freuen wir uns umso mehr, dass wir die Qualität der gemeinsamen Arbeitsprozesse über die Jahre immer weiterentwickeln konnten“, berichtet Bernd Großmann, General Manager European Logistics bei Dachser in Malsch. Ein Beispiel dafür sei die Anlieferung von Rohstoffen für Klebchemie im Gefahrstoff-Warehouse. In den Anfangszeiten hätten an manchen Tagen die Lieferanten am Lager Schlange gestanden, an anderen Tagen habe dagegen Flaute geherrscht. „Für die Anlieferung bei uns am Gefahrstofflager können die Spediteure mittlerweile feste Zeitfenster buchen, das hat vieles entzerrt und effizienter gemacht“, ergänzt Steven Croissant, Sales Manager, Dachser Malsch.

Optimale Flexibilität

„Neben hoher Zuverlässigkeit und Qualitätsbewusstsein ist uns Flexibilität besonders wichtig“, betont Michael Dörflinger von Klebchemie. „Wir sind unseren Kunden verpflichtet und entsprechend kann es auch vorkommen, dass wir kurzfristig Rohstoffe aus dem Lager abrufen müssen, um diese quasi sofort geliefert zu bekommen. Diese Möglichkeit haben wir bei der Zusammenarbeit mit Dachser.“ Bei Bedarf komme ein Lkw auch mal am Samstag zu Klebchemie nach Weingarten, um Fertigprodukte abzuholen und Platz im dortigen kleinen Lager zu schaffen. „Uns ist ein gutes Miteinander mit dem Logistikdienstleister wichtig, wir sehen uns als ein Team, das für die gleiche Sache arbeitet“, ergänzt Dörflinger. „Mit Dachser haben wir eine vertrauensvolle Zusammenarbeit aufbauen können.“ „Wir haben gemeinsam mit Klebchemie eine voll integrierte Lösung mit stark vernetzten Abläufen und hochfunktionalen Schnittstellen entwickelt“, fügt Bernd Großmann von Dachser hinzu. „Das ist in der Chemielogistik beispielhaft.“

A. Heintze

Viele Klebstoffe sind wie bestimmte Farben, Lacke, Kosmetika und Pharmaerzeugnisse temperatursensibel. Sie müssen daher vor großer Hitze und Frost geschützt werden. Dachser sorgt deswegen beispielsweise mit speziellen Thermohauben dafür, dass frostempfindliche Waren jederzeit bei mindestens fünf Grad plus gelagert und transportiert werden.



Impulse für Innovationen

Stefan Hohm verantwortet seit Januar 2021 als Chief Development Officer (CDO) bei Dachser das neue Vorstandsressort „IT & Development“ (ITD). Was treibt den 49-Jährigen unternehmerisch und persönlich an? Wir haben nachgefragt.



Neu im Dachser-Vorstand:
Stefan Hohm

Herr Hohm, Sie leiten seit Anfang des Jahres als CDO die neu geschaffene Executive Unit IT & Development. Wie haben Sie Ihren Start mitten in der Corona-Krise mit all den Lockdowns und Social-Distancing-Maßnahmen erlebt?

Stefan Hohm: Die Pandemie hat uns in vieler Hinsicht herausgefordert und geprägt. Zum Beispiel in der Kommunikation: Gab es im Februar 2020 bei Dachser insgesamt 400 Webex-Meetings, waren es im November bereits 28.000. Anfang 2021 hatten wir in der Spitze über 5.000 Mitarbeiter im mobilen Arbeiten. Das war eine Herausforderung, was Bandbreite, IT-Ausrüstung und Sicherheit angeht. Die Pandemie hat uns IT-seitig mit Sicherheit dazu gezwungen, viele Dinge auszuprobieren, die wir nicht bis ins letzte Detail ausgearbeitet hatten. Das bringt auch positive Effekte.

Wie funktioniert solch ein Neu- und Umdenken in einem großen, weltweit agierenden Unternehmen wie Dachser?

Hier greift das Leitmotiv des Generationenwechsels bei Dachser: „Das Gute bewahren, die Agilität erhöhen.“ Dabei

ist es mir auf der einen Seite wichtig, dass die Executive Unit ITD eine eigene Identität findet. Sie arbeitet dazu eng verzahnt mit den anderen Unternehmenseinheiten und insbesondere mit den Niederlassungen zusammen. Daraus entsteht letztlich ein Mehrwert für Dachser als Gesamtunternehmen und vor allem auch für unsere Kunden. Wie die ersten Monate gezeigt haben, sind wir auf einem sehr guten Weg.

Sie können sich dabei ja auf eine lange Erfahrung bei Dachser stützen. Wann und wie sind Sie zum Familienunternehmen gekommen?

Da mein Vater ein eigenes kleines Fuhrunternehmen hatte, war meine Nähe zur Logistik schon immer gegeben. Ich habe dann ab 1992 bei Dachser ein Duales Studium absolviert und anschließend acht Jahre in München im Bereich Logistik-Consulting, dem heutigen Bereich Corporate Contract Logistics, gearbeitet. Dort wurde ich mit der Entwicklung und Einführung der Warehouse-Management-Software MIKADO betraut. Die digitalen Systeme haben mich also schon von Anfang an begleitet und be-

„Die Motivation in unserer neuen Executive Unit ITD ist extrem groß. Der Fortschritt ist buchstäblich jeden Tag mit Händen zu greifen.“

Stefan Hohm, Chief Development Officer bei Dachser

sonders fasziniert. Ich war in dieser Zeit zudem viel in den Niederlassungen in ganz Europa unterwegs und habe Dachser dadurch sehr gut kennengelernt.

Wo und wie haben Sie bei Dachser Ihre Führungskompetenzen weiterentwickeln und ausbauen können?

2004 wurde mir als relativ junger Mensch mit 32 Jahren angeboten, die Niederlassung Erfurt zu übernehmen. Erfurt war damals einer der wenigen Flecken in Deutschland, an dem Dachser bislang noch nicht selbst vertreten war. Die Niederlassung gemeinsam mit einem neuen Team aufzubauen, hat mir unheimlich Spaß gemacht, und ich konnte viel über Führung lernen. 2008 ergab sich die Möglichkeit, die Nachfolge als Niederlassungsleiter in Hof anzutreten. Der Standort war viermal größer als Erfurt und bot neue Herausforderungen, die ich gerne annahm. Pünktlich zu meinem Start kam dann die Wirtschaftskrise, die wir aber als Team gut meistern konnten. In Hof blieb ich bis Ende 2015, bevor ich zurück ins Head Office Kempten ging, um die Corporate Unit Corporate Solutions, Research & Development aufzubauen.

Wenn Sie auf diese Erfahrungen zurückblicken. Was ist Ihnen dabei besonders wichtig?

Das Thema lebenslanges Lernen hat mich all die Jahre immer beschäftigt. Etwa als mir die Möglichkeit geboten wurde, einen Executive MBA an der IMD in Lausanne in der Schweiz zu machen. Das war für mich ein bedeutender Schritt, und das Studium parallel zu meiner Tätigkeit als Niederlassungsleiter war in jeder Hinsicht eine Belastungsprobe. Rückblickend betrachtet, würde ich diese Zeit als Lackmus-Test für die heutige Position im Vorstand bezeichnen. Ich habe dort nochmal eine ganz andere Sicht bekommen, vor allem auf die Themen Finanzen, Geschäftsmodelle, Nachhaltigkeit, Innovation aber auch Führung.

Ihre Executive Unit ITD deckt ein breites Themenspektrum ab. Wenn wir an das Feld Forschung & Entwicklung denken: Welche Punkte stehen in diesen Bereichen aktuell ganz oben auf der Agenda?

Wir stehen beispielsweise gerade vor der Einführung einer Telematiklösung. Über 8.000 unserer Wechselbrücken sowie Sattelaufleger werden mit einem Solar-LTE-M-Tracker ausgestattet, sodass deren Position unseren Mitarbeitern mittels einer Applikation transparent angezeigt werden kann. Auch das Thema nachhaltige, urbane Logistik steht weiter ganz oben auf der Dachser-Agenda. Das Konzept DACHSER Emission-Free Delivery weiten wir bis Ende 2022 auf mindestens elf europäische Innenstädte aus. Überdies haben

wir gerade das Idea2net-Projekt Climate Protection gestartet. Hier kümmern wir uns um Maßnahmen zur CO₂-Vermeidung, z.B. alternative Antriebe wie Wasserstoff-Brennstoffzellen-Lkw, den Ausbau von Photovoltaik, aber auch Corporate Citizenship. Was das DACHSER Enterprise Lab angeht, so arbeiten wir gemeinsam mit dem Fraunhofer Institut IML an einer Lösung, um Paletten im Umschlaglager automatisch zu identifizieren, zu lokalisieren und auch permanent zu vermessen.

Was gibt es Neues bei den Branchenlösungen?

Mit der Ernennung von Jens Wollmann zum Leiter des Bereichs Corporate Solutions wird das Team nochmals gestärkt. Neben unseren beiden Corporate Solutions DACHSER DIY Logistics und DACHSER Chem Logistics werden wir im Rahmen von DACHSER Automotive Logistics den Buyers'-Consolidation-Ansatz für Automobilzulieferer ausbauen und im Rahmen von DACHSER Fashion Logistics ein Konzept erarbeiten, um die Fashion Outlet Center gebündelt zu beliefern. Ab 2022 gehen wir zudem in die Umsetzung in Richtung einer neuen Corporate Solution namens DACHSER Cosmetics Logistics. Auch der Fachbereich Lead Logistics Provider kann mit starken Kundenprojekten aufwarten.

Welche aktuellen Trends bewegen derzeit die Kontraktlogistik, die auch in Ihrer Verantwortung liegt?

Der Bau unseres vollautomatischen Hochregallagers in Memmingen ist ein aktuelles Highlight. Die Fertigstellung ist bis Mitte nächstes Jahr geplant. Der Trend in der Kontraktlogistik geht in Richtung Automatisierung, zum Beispiel über AGV (Automated Guided Vehicle), also fahrerlose Transportfahrzeuge, die wir gerade in Langenau und Vaihingen im Pilotbetrieb haben. Oder die flexible Kommissionierung, bei der die Mitarbeiter durch Cobots unterstützt werden, um den immer größer werdenden Mengenschwankungen unserer Kunden gerecht zu werden. An derartigen Konzepten arbeiten wir ebenfalls zusammen mit den Wissenschaftlern des Fraunhofer IML im DACHSER Enterprise Lab. Strategisch entwickeln wir Warehouses in unseren Business Units vor allem in Europa, um zusammen mit Value Added Services (VAS) und Transportdienstleistungen die Kontraktlogistik, als Königsdisziplin der Logistik, weiter nach vorne zu bringen.

Es bleibt also spannend?

Auf jeden Fall. Auch deswegen ist die Motivation in unserer neuen Executive Unit ITD extrem groß. Der Fortschritt ist hier buchstäblich jeden Tag mit Händen zu greifen.

Schlüsseltechnologie Grünstrom

Elementare Basis für einen nachhaltigen Klimaschutz ist die sichere und möglichst kostengünstige Bereitstellung von Strom aus erneuerbaren Energiequellen. Ein- und Ausblicke in die verfügbaren Technologien.

Elektrischer Strom, erzeugt durch erneuerbare Energien, ist der Schlüssel zum weltweiten Klimaschutz. Nur mittels „grünem“ Strom können Motoren und Anlagen mit nahezu null Treibhausgasemissionen betrieben beziehungsweise nachhaltiger Wasserstoff und eFuels hergestellt werden.

Die Herausforderung der fast vollständigen Dekarbonisierung aller Wirtschaftsbereiche besteht darin, ausreichend Grünstrom zu möglichst geringen Kosten weltweit verfügbar zu machen. Logistik und E-Mobilität sind dabei nur zwei von vielen Anwendungsbereichen, die künftig in großen Mengen grünen Strom benötigen.

Was in der Europäischen Union erneuerbare Energien sind, regelt übrigens die EU-Richtlinie 2018/2001, auch RED II genannt. Am nachhaltigsten ist demnach Grünstrom produziert durch Wind- und Photovoltaikanlagen sowie aus Wasserkraft. Atomstrom aus Kernspaltung zählt gemäß RED II nicht zu den erneuerbaren Energien.

Verbraucher geben die Richtung vor

Strom aus der Steckdose kennt grundsätzlich keine Farbe, er ist immer gleich, egal wie er produziert wird. Verbraucher können durch die Wahl ihres Stromanbieters beziehungsweise -tarifes aber beeinflussen, welche Arten von Strom ins Netz eingespeist werden. Je mehr Unternehmen und Haushalte grünen Strom nachfragen, desto mehr wird in den Ausbau erneuerbarer Energien investiert. Dieser Marktmechanismus wird vor allem in den beiden länderübergreifenden Strommärkten in Europa und Nordamerika verfolgt. Mittels sogenannter staatlich überwachter Herkunftsnachweise (GO/REC) können Verbraucher verlässlich Grünstrom erwerben und die Nachfrage somit erhöhen.

Wer mehr für eine zügige Energiewende tun möchte als nur die Nachfrage zu erhöhen, kann direkt oder indirekt in den Aufbau neuer Anlagen zur regenerativen Stromerzeugung investieren. Möglich ist dies zum einen durch



Ohne „grünen“ Strom keine Energiewende

spezielle Zertifikate von Stromanbietern, die zusichern, in neue Anlagen zu investieren. Außerdem lässt sich grüner Strom auch selbst erzeugen. Dachser beispielsweise kauft nicht nur seit Jahren Herkunftsnachweise von Wasserkraftstrom aus Norwegen, sondern forciert auch den Ausbau von PV-Anlagen auf den eigenen Gebäuden. Am effizientesten ist es, den damit erzeugten Strom dann selbst zu verbrauchen. Überschüssiger Strom kann ins öffentliche Stromnetz eingespeist werden. So oder so ein wertvoller Beitrag, Treibhausgase zu vermeiden und die Stromerzeugung von Ländern und Regionen zügig auf regenerative Quellen umzustellen.

An Windparks beteiligen

Unternehmen haben außerdem die Möglichkeit, über sogenannte Power Purchase Agreements (PPA) sich am Aufbau zum Beispiel neuer Windparks langfristig zu beteiligen und den so erzeugten Grünstrom direkt oder über das Stromnetz zu beziehen. PPAs bieten somit ein Potenzial, auch jenseits der eigenen Grundstücke und Gebäude den Aufbau erneuerbarer Energien zu fördern.

Bleibt die Frage: Können sich industriell geprägte Regionen mit hohem Energiebedarf in Zukunft komplett mit grünem Strom versorgen? Die Antwort ist ja und nein. Ja, Regionen wie Europa können und müssen das eigene

Stromnetz fit machen für eine intermittierende Energieproduktion, also vor allem Sonne und Wind, die zeitlich entkoppelt vom Strombedarf große Energiemengen liefern. Eine anspruchsvolle und kostenintensive Infrastrukturinvestition, die technisch möglich und vor allem als nachhaltig einzustufen ist. Und nein, Europa wird auch künftig Energie am Weltmarkt zukaufen müssen. Zu groß ist der prognostizierte Bedarf, um sämtlichen Grünstrom auf dem eigenen Kontinent generieren zu können.

An die Stelle der heutigen Förderländer fossiler Energieträger wie Erdöl und Erdgas treten neue Lieferanten. Zum Beispiel Wüstenregionen, die Sonnenenergie in Wasserstoff und andere eFuels umwandeln. Welche Mengen benötigt und welche Länder am geeignetsten sind, muss zeitnah von Energiepolitik und Energiemarkt beantwortet werden. Je eher die mittel- und langfristigen Rahmenbedingungen definiert werden, desto eher können Kapitalgeber in den Aufbau der erneuerbaren Energien investieren und der Klimawandel nachhaltig gestoppt werden. Kostengünstiger Grünstrom wird damit zur Schlüsseltechnologie des 21. Jahrhunderts.

Andre Kranke
Department Head Trends & Technology Research
Corporate Research & Development

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.



Reinigungsgeräte
für Profis

Ein sauberer Prozess

Was 1906 in einer Hinterhofwerkstatt in Kopenhagen begann, wurde zu einem der weltweit führenden Anbieter professioneller Reinigungsgeräte: Nilfisk. Gemeinsam mit Dachser hat das Unternehmen seine Produktions- und Logistikprozesse verschlankt und ganz eng an den Bedürfnissen der Kunden ausgerichtet.

Zur Eindämmung der weltweiten Pandemie sind sie heute gefragter denn je: professionelle Reinigungsgeräte, mit denen die Einhaltung von notwendigen Hygiene-Standards sichergestellt werden können – im öffentlichen Raum, am Arbeitsplatz, in der Gastronomie und Hotellerie sowie in privaten Haushalten.

Sauberkeit ist seit 115 Jahren das Thema von Nilfisk. Gegründet in Kopenhagen hat sich das Unternehmen von einem kleinen Staubsaugerhersteller zu einem weltweit führenden Unternehmen in der professionellen Reinigungsbranche mit über 4.500 Mitarbeitern entwickelt. Die Bodenreinigungsmaschinen, Sauger und Hochdruckreiniger für professionelle Anwender und Verbraucher werden mittlerweile in mehr als 100 Ländern verkauft.

„Die Pandemie hat das Wesen und die Rolle der Reinigung verändert. Viele Unternehmen überdenken ihre Konzepte völlig neu und fokussieren sich auf strengere Verfahren und Reinigen und Desinfizieren häufiger“, erklärt Morten Jensen, Director of Logistics bei Nilfisk. „Die Nachfrage nach entsprechenden Lösungen steigt gerade stark. Da ist ein leistungsfähiges Logistikkonzept gefragt.“ →



„Die schnelle, pünktliche und transparente Zustellung in ganz Europa ist ein entscheidender Faktor für unser Geschäft.“

Morten Jensen, Director of Logistics bei Nilfisk

Weniger ist mehr

Schon vor Jahren habe das Unternehmen seine Logistikstrategie geändert und die Zahl seiner Logistikdienstleister von 30 auf sechs reduziert. Seit 2010 gehört Dachser mit seinem umfassenden Stückgutnetz dazu. „Die schnelle, pünktliche und transparente Zustellung in ganz Europa ist ein entscheidender Faktor für unser Geschäft“, sagt Jensen. „Dazu wollen wir unsere Supply Chain so einfach wie möglich gestalten.“

2020 hat das globale Unternehmen seine Logistikprozesse auf den Prüfstand gestellt. Das Ergebnis: eine neue Struktur, aus der heraus die Nilfisk-Märkte in Mittel- und Nordeuropa sowie in Großbritannien und darüber hinaus in

Russland und der Türkei schnell und zuverlässig beliefert werden können. Im Mittelpunkt stehen drei zentral gesteuerte Distributionszentren – im belgischen Gent, in Trollhättan (Schweden) sowie in Tarragona (Spanien). Die Herausforderung einer derart grundlegenden Umstrukturierung bestand darin, die Laufzeiten zu den Kunden in ganz Europa weiterhin so kurz wie möglich zu halten.

„Wir können mit unserem Netzwerk und unseren entargo-Produktlinien, allen voran mit unserem Premium-Angebot targospeed, Nilfisk wirksam dabei unterstützen, aus vielen kleinen, lokalen Einheiten ein schlagkräftiges Ganzes zu formen und den Vertrieb noch schneller und noch effizienter organisieren“, sagt Jonas Bettray, Key Account Manager European Logistics bei Dachser. „Für diese Bündelung der Verkehre ist das Europa-Netzwerk von Dachser wegen seiner außerordentlichen Qualität und Liefertreue wie gemacht.“ Dazu binde Dachser derzeit zwei der Distributionszentren, in Gent über die Dachser-Niederlassung in Mouscron sowie in Trollhättan über die Dachser-Niederlassung in Göteborg, an sein Stückgutnetz an. Von hier aus werden innerhalb kürzester Zeit alle Zielmärkte erreicht.

Vor allem die hohe Flexibilität von Dachser weiß Nilfisk zu schätzen. „Während normalerweise pro Tag 12 Lkw vom Distributionszentrum in Gent zur Konsolidierung in der Dachser-Niederlassung in Mouscron aufbrechen, können es zu Spitzenzeiten bis zu 20 Lkw werden. Dafür braucht es robuste und belastbare Strukturen“, sagt Kim Østerby, Transport Development Manager EMEA bei Nilfisk. Zuverlässigkeit sei für das Unternehmen ein zentrales Kriterium. Es gehe aber auch um noch mehr: „Wir wollen überall in Europa jederzeit auf all die Informationen und Reports zugreifen können, die wir zum Erreichen unserer Ziele brauchen.“

Bewährung in schwierigen Zeiten

Für Morten Jensen sind Nähe und Vertrauen in der Beziehung zum Logistikdienstleister essenziell. Das habe Nilfisk gerade im Brexit und der COVID-19-Pandemie, als die europäischen Warenströme erheblich unter Druck waren, sehr zu schätzen gewusst. „Dachser hat auch unter schwierigen Bedingungen immer souverän und zuverlässig agiert. Gerade in Zeiten von Unsicherheit und Einschränkungen, die sich auf unsere beiden Unternehmen ebenso wie die Arbeitsweisen der Mitarbeiter auswirkten, ist die Einhaltung des Lieferversprechens besonders wichtig“, betont Jensen. „Wir sind in diesen komplizierten Zeiten noch enger zusammengerückt“, bestätigt Jonas Bettray. „Das konnte auch deswegen gelingen, weil es menschlich bei den Partnern passt.“ Er wisse dabei den „skandinavischen“ Stil des Miteinanders besonders zu schätzen. „Wir gehen alle Aufgaben und Herausforderungen gemeinsam, immer sehr respekt-





Profis für den gewerblichen Einsatz

voll und direkt an. Stets auf Augenhöhe in gegenseitiger Wertschätzung. Das ist ein wesentlicher Teil unserer Erfolgsstory“, ist Bettray überzeugt.

Um alle Prozesse möglichst effizient und transparent zu gestalten, haben Nilfisk und Dachser einen sogenannten Headquarter-Headquarter-Vertrag geschlossen. Darin werden der enge und persönliche Austausch auf der Management-Ebene geregelt und mögliche Informationsverzögerungen auf der lokalen und regionalen Ebene vermieden. „Wir haben Logistik zur Chefsache gemacht“, sagt Morten Jensen. „Bei einem strukturellen Turnaround, wie wir ihn gerade vollzogen haben, macht der unmittelbare, direkte Austausch auf der Entscheider-Ebene die Dinge viel leichter.“

Perspektivisch bestehe auch in den Consumer-Märkten „hervorragendes Potenzial zur Zusammenarbeit“, fügt Jonas Bettray hinzu. Über die etablierte Branchenlösung DACHSER DIY Logistics, könne man dank bereits bestehender Vereinbarungen zeitsensible Anlieferungen bei über 18.000 Bau- und Heimwerkmärkten in ganz Europa zuverlässig und zur richtigen Zeit zustellen.

Dass auf dem Weg dorthin bei Dachser Nachhaltigkeit stets einen hohen Stellenwert hat, ist für Morten Jensen ein weiterer Grund für die Entscheidung für den Logistikdienstleister. „Professionelle Reinigung zielt immer auf eine Verbesserung der Lebensqualität. Das geht nur mit nachhaltigen Lösungen – auch in der Logistik. Da liegen wir mit Dachser ganz auf einer Wellenlänge.“ M. Schick

Weltweit schätzen Ökonomen den Umsatz 2021 im Segment Staubsauger auf knapp 50 Milliarden Euro. Mit einem prognostizierten Marktvolumen von über 10 Milliarden Euro werden die meisten Staubsauger in China verkauft.

(Quelle: Statista)

IM PROFIL

Nilfisk mit Stammsitz im dänischen Kopenhagen ist ein weltweit führendes Unternehmen in der professionellen Reinigungsbranche. Mit etwa 4.500 Mitarbeitern produziert Nilfisk professionelle Bodenreinigungsgeräte, Staubsauger und Hochdruckreiniger in sieben Ländern. Verkauft werden die Produkte in über 100 Ländern weltweit. Nach einem Corona-bedingten Umsatzrückgang im Jahr 2020 hat die Nachfrage wieder deutlich angezogen und der Markt nimmt Fahrt auf; einige Märkte schneiden sogar besser ab als vor der Pandemie. Das Unternehmen wies kürzlich für die erste Jahreshälfte 2021 einen Umsatz von 495 Millionen Euro aus und erwartet für das Gesamtjahr 2021 ein organisches Wachstum von 12 bis 16 Prozent.

www.nilfisk.com



Anna Baierl fühlt sich
in der Logistik zu Hause

CHANCEN
IN DER LOGISTIK

Aufstieg mit Familiensinn

Im Alter von gerade einmal 27 trägt Anna Baierl bei Dachser Unterschleißheim schon viel Verantwortung im operativen Geschäft. Das Unternehmen ist so etwas wie Familie für sie – und das gleich im doppelten Sinn.

Eigentlich wollte Anna Baierl gar nicht bei Dachser anfangen. Das hatte aber nichts mit dem Unternehmen an sich zu tun, sondern mit ihrem Bruder Franz. „Ich wusste nicht, ob es gut ist, wenn zwei aus einer Familie bei der selben Firma arbeiten. Aber dann hat mich das Ausbildungskonzept überzeugt. Ich habe die Entschei-

dung für Dachser seitdem nicht eine Sekunde bereut“, erzählt die inzwischen 27-Jährige, die bei Dachser Unterschleißheim arbeitet, einem Teil der „Gruppe München“. Das mit den Familienbanden hat sich überhaupt nicht als Problem erwiesen. Anna hat mit Bruder Franz (33) sogar ab und zu Berührungspunkte bei der Arbeit. Franz Baierl

ist Gruppenleiter Sammelgutausgang bei der Gruppe München. Und mit Cousine Michaela (18) hat inzwischen das dritte Mitglied des „Baierl-Clans“ eine Ausbildung bei Dachser begonnen. Da wächst also eine kleine Familiendynastie bei Dachser in der Gruppe München heran.

Logistik in die Wiege gelegt

Schon die Eltern von Anna und Franz hatten ein Fuhrunternehmen. Das Gefühl für das Speditionsgeschäft hat die junge Frau also mitbekommen. Dazu brachte sie jede Menge Neugier und Ehrgeiz mit ein. Nach ihrer auf zweieinhalb Jahre verkürzten Ausbildung als Kauffrau für Speditions- und Logistikdienstleistungen wurde sie übernommen und war zunächst in der Disposition Westeuropa tätig. Abends und am Wochenende absolvierte Anna Baierl – übrigens gemeinsam mit Bruder Franz – parallel die Ausbildung zum Fachwirt für Gütertransport und Logistik.

2018 hatte Anna Baierl den Abschluss in der Tasche: „Dann wollte ich wieder meinen Horizont erweitern. Und Dachser bietet einem diese Möglichkeiten.“ Ihr wurde die Betriebsleitung in der Umschlaghalle am Standort Unterschleißheim angeboten. „Es ist ein Riesenschritt von der Disposition hin zur Betriebsleiterin mit Personalverantwortung. Deshalb habe ich lange überlegt und dann Ja gesagt“, erzählt sie. Ein halbes Jahr wurde Anna Baierl in einer speziellen Ausbildung auf die neue Position vorbereitet. Sie war auch in der Nachtschicht dabei und verdiente sich so bis zu ihrem Start den Respekt ihrer überwiegend männlichen Kollegen.

Förderung für Frauen

„Ich dürfte die einzige weibliche Betriebsleiterin bei Dachser in der Region sein. Die Firma tut aber viel dafür, Frauen zu fördern“, sagt Anna Baierl. Akzeptanzprobleme kennt sie nicht. „Manche nennen mich Chefin, mit anderen bin ich per du. Es ist wichtig, dass man im Tagesgeschäft Präsenz zeigt und sich mit den Menschen beschäftigt.“ Sie ist für etwa 40 Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen zuständig und leitet das Geschehen rund um die Umschlaghalle. Sie trifft Personalentscheidungen, hilft bei der Einarbeitung neuer Team-Mitglieder und ist das Bindeglied zum kaufmännischen Bereich. Und das in einer Niederlassung, die 2019, in der Zeit ihrer Postenübernahme, nach einer umfassenden Sanierung und Erweiterung erst so richtig durchstartete.

Von „0 auf 100“ sei es gegangen, und in der Zeit seitdem habe ihr Team „sehr vieles geschafft, auf das ich sehr stolz bin.“ Die sehr gute Arbeit der jungen Frau ist natürlich auch Markus Wenzl, General Manager European Logistics in der Gruppe München, zu der die Niederlassung Unterschleißheim organisatorisch gehört, nicht verborgen geblieben. Deshalb hat Anna Baierl mit ihrem Wunsch nach einer erneuten beruflichen Veränderung bei ihm auch offene Türen eingerannt. Im vierten Quartal 2021 wird sie in die Niederlassung München wechseln und dort einen neuen Job übernehmen, im Bereich Euronationaler Ausgang.

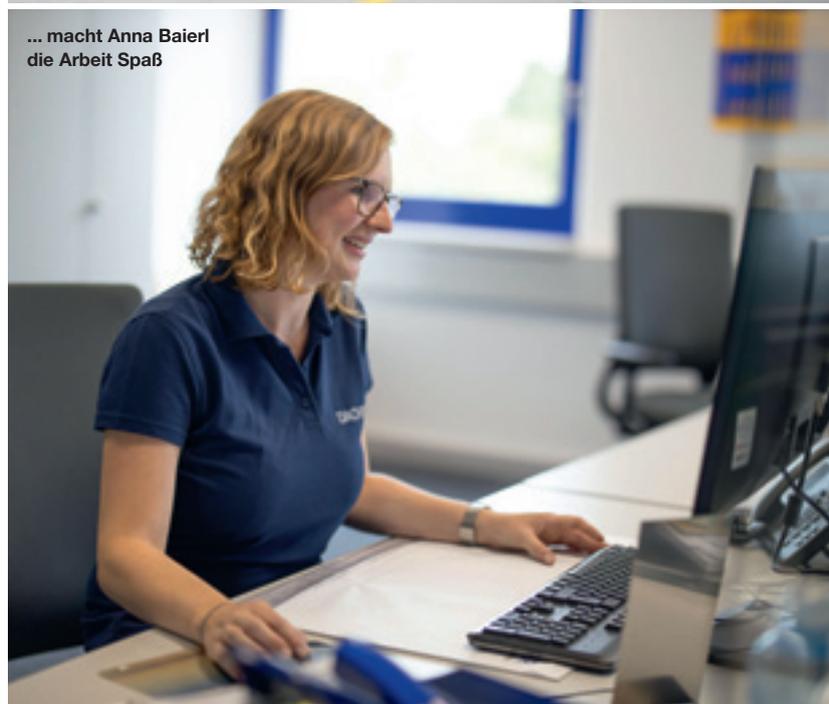
Ein weiterer Schritt in ihrer ganz besonderen Karriere bei Dachser: „Niemals stehenbleiben – das ist das Motto, was mich antreibt. Das Schöne ist, dass dies bei Dachser auch möglich ist.“ Was für ein Glück – so findet Anna Baierl selbst – dass sie einst trotz familiärer Bedenken den Schritt zum Familienunternehmen gewagt hat. L. Becker



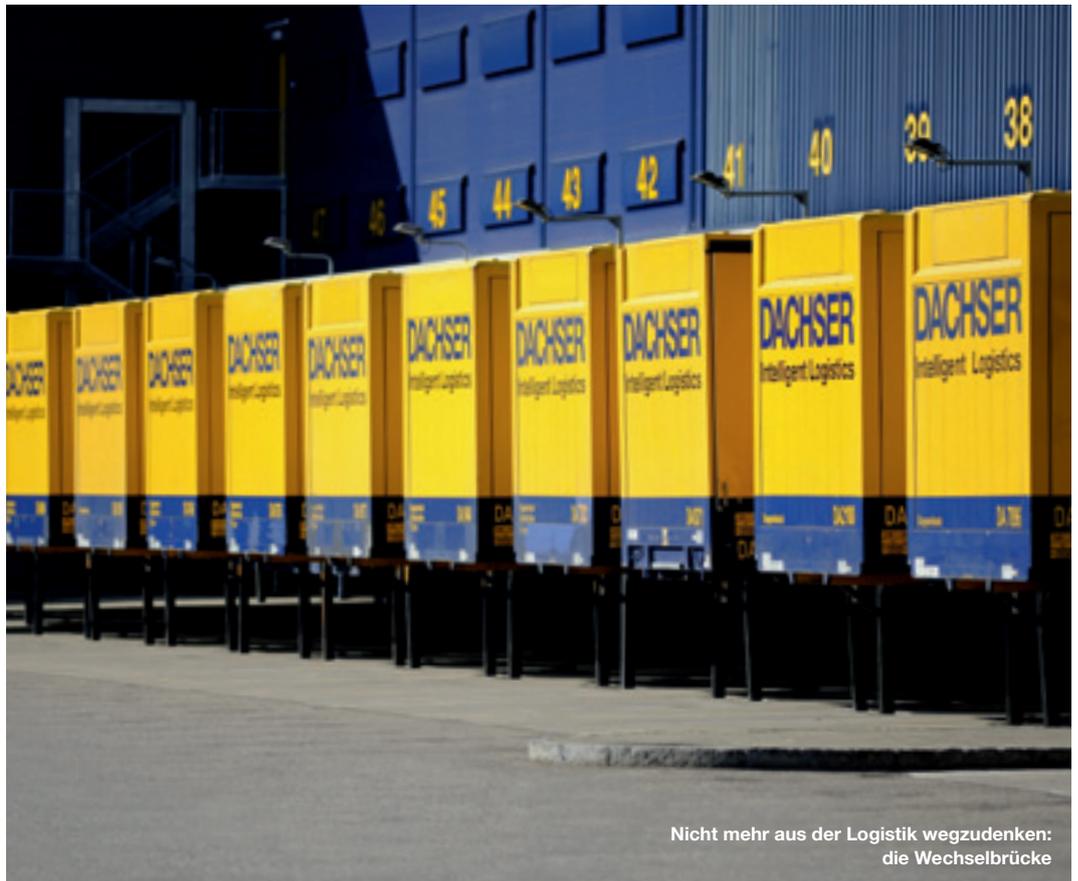
Mit Nähe zu Menschen ...



... und den anstehenden Aufgaben ...



... macht Anna Baierl die Arbeit Spaß



Nicht mehr aus der Logistik wegzudenken:
die Wechselbrücke

50 Jahre Wechselbrücke

Die Wechselbrücke, das Standard-Transportgefäß in der Stückgutlogistik, feiert ihren 50. Geburtstag. Eine der ganz großen, bahnbrechenden Innovationen im Straßengüterverkehr.

Genormte und standardisierte Abmessungen – das sind die wichtigsten Charakteristika des Seecontainers. Abläufe und Handhabung wurden so wesentlich flexibler und effizienter. Thomas Simon, Schwiegersohn des Firmengründers Thomas Dachser und später in der Geschäftsführung von Dachser vorrangig zuständig für die Entwicklung des Auslandsgeschäftes und Technik, hatte damals die Idee, dieses Modell und den damit verbundenen Systemgedanken auf die Straße und Europa zu übertragen. Er entwarf ein Transportgefäß, das von den Fahrereinheiten ablösbar, genormt und zwischen den Fahrzeugen tausch-

bar war. Zusammen mit dem Nutzfahrzeugbauer Kögel Trailer entwickelte er schließlich den Wechselaufbau. Feste Abmessungen und ausklappbare Stützfüße waren die charakteristischen Merkmale – 1971 war die Wechselbrücke geboren.

Die Idee revolutioniert die Logistik

In nur drei Jahren hatte Dachser seinen gesamten Fuhrpark auf das neue Transportgefäß umgestellt, 1980 wurde das Wechselsystem genormt. Heute sind etwa 8.000 Wechselbrücken bei Dachser im Einsatz. Die gut durchdachte Idee hat seither die gesamte Logistikwelt revolutioniert.

Und die Erfolgsgeschichte in Sachen Innovationen und Vorreiterschaft schreibt sich fort: Auch wenn die Wechselbrücke in Sachen Laderaumeffizienz weiterhin das Maß aller Dinge bleibt, stellt Dachser in den kommenden Jahren seine Sattelaufleger in der Business Line European Logistics vollständig auf sogenannte Megatrailer um, die mehr Innenraum bieten. „Wir wollen in Europa der erste große Stückgut-Logistiker sein, der Megatrailer statt Standardaufleger einsetzt“, sagt Alexander Tonn, COO Road Logistics bei Dachser.

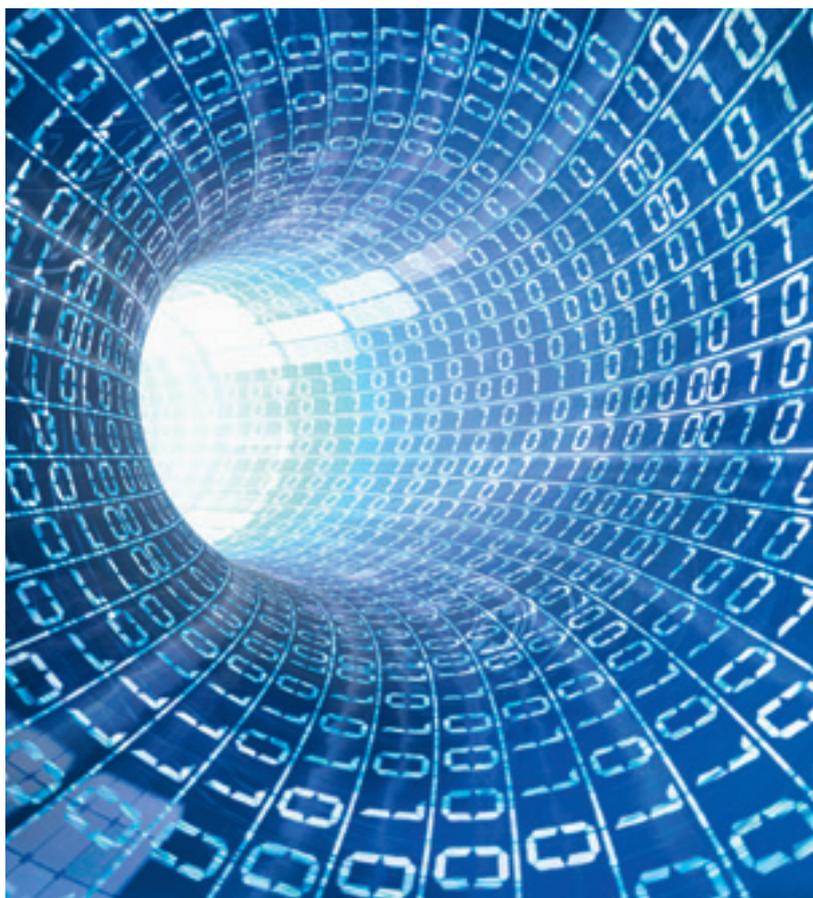


Maximale Flexibilität für den Umschlag

Neues Level der Datenanalyse

Seit Anfang Juni bündelt Dachser die bisher in unterschiedlichen Forschungs- und Innovationsprojekten erlangte Kompetenz zu den Themen künstliche Intelligenz, Machine Learning und Data Science in seinem neuen internen Kompetenzzentrum „Competence Center Data Science & Machine Learning“.

Die Bedeutung von künstlicher Intelligenz, Machine Learning und Data Science für Transport, Logistik und Supply Chain Management wird in den kommenden Jahren weiter zunehmen. Deshalb ist es von hoher Bedeutung für Dachser, das Know-how in diesem wichtigen Feld weiter zu stärken sowie die Fähigkeit zur Umsetzung und zum operativen Betrieb von Machine-Learning-Anwendungen weiter auszubauen“, sagt Stefan Hohm, Chief Development Officer (CDO). Das CC DS&ML wird diese Aufgabe bei Dachser übernehmen und agiert als zentraler Ansprechpartner. Ein konkretes Anwendungsbeispiel ist ein KI-Produkt, das im Rahmen des DACHSER Enterprise Labs entwickelt und in die Praxis überführt wurde. Das Prognosemodell bedient sich Verfahren aus dem Bereich des maschinellen Lernens und prognostiziert die Eingangsmengen einer Niederlassung im Landverkehr bis zu 25 Wochen im Voraus. Für die Mitarbeiter ist dies eine wertvolle Planungs- und Entscheidungsunterstützung für die saisonale Kapazitätsplanung.



Mehr Laderaum – weniger Emissionen

+++ MEHR KAPAZITÄT MIT DEM EUROCOMBI +++ Die niederländische Dachser-Niederlassung Zevenaar erweitert ihre Fernverkehrsflotte um einen „Langere en Zwaardere Vrachtautocombinatie“ (LZV), zu Deutsch: eine längere und schwerere Lkw-Kombination. Zum Einsatz kommt der LZV nun auch auf der grenzüberschreitenden Systemverkehrsstrecke nach Frankfurt. Der neue, ökonomische EuroCombi bietet 30 Prozent mehr Ladekapazität und hilft damit, Verkehr und Emissionen zu reduzieren. Beim neuen täglichen Systemverkehr von Zevenaar nach Frankfurt kann Dachser jährlich 124 Fahrten einsparen. Das sind 60.750 ungefähre Kilometer und bedeutet 20.000 Liter weniger Diesel und damit rund 63 Tonnen weniger Treibhausgas. **+++**



Wachsen in historischer Umgebung

+++ NEUBAU IN LISSABON +++ Um das wachsende Geschäftsvolumen im Großraum Lissabon zu bewältigen, baut Dachser in der Nähe der portugiesischen Hauptstadt ein neues Logistikzentrum. Es soll ab Anfang 2022 die bestehende Anlage ersetzen und mit 59.200 Quadratmetern die Gesamtfläche mehr als verdoppeln. Insgesamt verfügt Dachser in Portugal über sieben Standorte. Für 2022 ist die Eröffnung einer weiteren neuen Anlage in Faro in der Region Algarve geplant. **+++**

Von Polen nach Haifa – Stahlkolosse fürs Mittelmeer



Angekommen
im Hafen von Haifa

Von Polen über Hamburg ans Mittelmeer führte der Weg von neuen Containerbrücken für den Hafen in Haifa. Dachser Air & Sea Logistics übernahm den Transport von der zerlegten Ship-to-Shore-Containerbrücken und konsolidierte verschiedene Teile von Zulieferern aus ganz Europa. Ein Projekt in ganz großen Dimensionen.



Sie sind die Riesen der Weltmeere: Container- oder Tankerschiffe der Post-Panamax-Klasse. Ihre Bezeichnung verdanken sie ihren Dimensionen, die so groß und breit sind, dass sie nicht mehr den Panamakanal als kürzesten Weg zwischen Atlantik und Pazifik nutzen können.

Im östlichen Mittelmeer, in der israelischen Hafenstadt Haifa, sind auch diese „dicken Pötte“ willkommen. Seit 2010 werden die Post-Panamax-Schiffe am Container-Terminal Hacarmel abgefertigt. Schiffe mit über 350 Metern Länge können hier festmachen. Denn an den Verladepiers sind über 15 Meter und an den Ölterminals bis zehn Meter Wassertiefe vorhanden.

Um den buchstäblich wachsenden Aufgaben am Kai gerecht zu werden, hat der Hafen jetzt in Bremen bei Kocks Ardel Kranbau, dem Weltmarktführer für Goliath-Portalkrane und Pionier für die Entwicklung von →

Der Hafen Haifa ist der größte internationale Seehafen Israels und einer der Häfen mit dem höchsten Güterumschlag im östlichen Mittelmeer. Im Güterverkehr nimmt der Seefracht-Containerumschlag mit 60 Prozent den größten Anteil ein.

Containerkrane, die „Aufstockung und Verlängerung“ von vier neuen Containerbrücken bestellt. Konnten die bisherigen Kranlösungen sieben bis acht „Stockwerke“ der Schiffe bedienen, sollen es nun bis zu elf Stockwerke sein, was die Leistungsfähigkeit und Effizienz des Hafenumschlags deutlich erhöht.

Bauteile aus ganz Europa

So groß wie die Krane ist dabei auch die logistische Herausforderung. „Bauteile und Komponenten mussten dazu aus ganz Europa zusammengeführt und in Hamburg verschifft werden“, erklärt Hans-Ulrich Brüggemann, Manager Seafreight Projects bei Dachser Air & Sea Logistics in Köln. Die Stahlbauelemente wurden in Polen gefertigt, 26 Container-Traktoren kamen aus Antwerpen und einzelne Maschinenkomponenten von Zulieferern aus ganz Europa. „All dies zusammenzuführen und die Prozesse zu orchestrieren, war eine Herkulesaufgabe“, sagt Brüggemann. „Ohne die intensive, vertrauensvolle Zusammenarbeit mit unserem Partner ICL-Israel Cargo Logistics wäre dies alles nicht möglich gewesen. Die Standleitung der Dachser-Teams in Köln und Haifa glühte im Projektverlauf. Und sie glüht weiter.“



Die Container-Riesen können kommen



„Je größer die Bauteile desto mehr wird die Verladung zu Millimeterarbeit.“

Hans-Ulrich Brüggemann, Manager Seafreight Projects bei Dachser Air & Sea Logistics

Im März kamen die Bauteile für den ersten Kran in Haifa an, im Juni der zweite, die Krane drei und vier sind für September und November avisiert. Die erste Anfrage für das Projektverladungsgeschäft durch ICL erreichte Brüggemann und sein Seefracht-Projektteam im Dezember letzten Jahres. „Eine besondere Herausforderung lag in den großen Abmessungen der Containerbrücken“, berichtet der erfahrene Projektmanager. „Selbst zerlegt waren sie für den Transport per Lkw und Schiff noch groß dimensioniert. Die Einzelteile hatten teilweise Längen von bis zu 15 Metern.“

Auf Erfahrung kommt es an

„Bei der Planung eines Projekttransports sind viele Faktoren zu berücksichtigen“, sagt Brüggemann. „Von einer exakten Routenplanung, im Bedarfsfall auch Straßensperrungen, bis hin zur Zollabwicklung organisieren wir den effizientesten Transportweg.“ Die spezialisierten Projektlogistik-Teams von Dachser Air & Sea Logistics bringen hierzu viel Erfahrung mit, sie beraten seit vielen Jahren weltweit Kunden beispielsweise bei der Routenplanung, der Wahl der Verkehrsträger oder kümmern sich um Door-to-door-Abwicklung.

Der Weg der Krane führte von der Fertigung in Polen mit Lkw nach Hamburg, wo die Einzelteile je nach Größe in geschlossenen 40-Fuß-Containern oder oben offenen, sogenannten Open-Top-40-Fuß-Containern, verstaut wurden. Die teilweise überbreiten Stahlelemente wurden auf 40-Fuß-„Flat Racks“ – das sind Container mit zwei Stirnwänden, jedoch ohne Seitenwände und Dach – die überlangen Teile dagegen auf 40-Fuß-Plattformen ohne jegliche Wände und Dach verschifft. „Das war planerisch und operativ Millimeterarbeit“, sagt Brüggemann. „Es hat aber alles sehr gut funktioniert.“

In Haifa sorgten die eng verzahnten Teams von ICL und Dachser unter der Leitung von Amir Levy, Commercial Manager Ocean Import bei ICL, dafür, dass Lkw die Container, Flat Racks und Plattformen gleich zum Aufstellungsort im Hafen transportierten. Für den Aufbau wurde extra ein komplett zerlegtes Hubgerüst aus Polen importiert, das nach Abschluss der Arbeiten im Jahr 2022 wieder zurückkehrt. So können die Containerbrücken zeitnah zusammengesetzt und für ihre Arbeit am Terminal bereitgemacht werden.

„Die Verschiffung von kompletten Containerbrücken mit Bauteilen aus ganz Europa ist eine echte Herausforderung“, sagt Brüggemann. „Aber genau das macht es auch so reizvoll. Wenn die Prozesse richtig eingespielt sind, sind auch die größten Krane auf einmal ein fast ganz ‚normales‘ Seefrachtgut.“

M. Schick



Vorfahrt für mehr Verkehrssicherheit

Ab 2024 müssen in der EU alle neu zugelassenen Lkw und Busse mit Abbiegeassistenten ausgestattet sein. Dachser handelt schon früher und rüstet in Zusammenarbeit mit Transportunternehmern bereits seit Anfang 2020 Teile des bestehenden Nahverkehrsfuhrparks in zwölf deutschen Niederlassungen nach. Jetzt nimmt die Initiative für mehr Verkehrssicherheit noch einmal an Fahrt auf: In Kooperation mit Charter Way werden alle bis Ende 2023 neu beschafften und für Dachser eingesetzten Nahverkehrs-Lkw mit dem Assistenten ausgestattet. Im Fernverkehr ist dieser bei der Fahrzeug-Neubeschaffung schon seit einigen Jahren Standard.

Erfolgsfaktor Nachhaltigkeit.

Mit Weitsicht in eine
verlässliche Zukunft.

Vorausschauend zu agieren
ist der einzige Weg in
eine verlässliche Zukunft.
Das Geschäftsmodell von
DACHSER setzt daher auf
nachhaltiges Handeln. Mit
einer Unternehmenskultur,
die auf Verantwortung,
soziales Engagement und
eine umfassende Umwelt-
und Klimaschutzstrategie
setzt, ist DACHSER ein
zuverlässiger Partner –
auf lange Sicht.

