

# DACHSER magazin

Die Welt der intelligenten Logistik ■

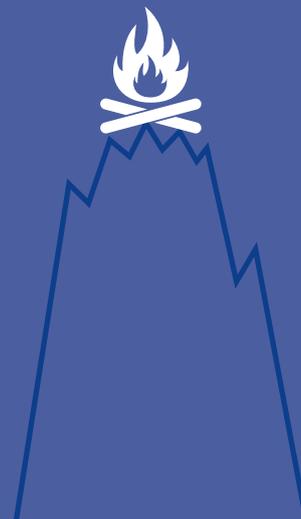
**Megatrends** für die Logistik

Fünf **Wegmarken**  
in Richtung **Zukunft**



# Luftlinien

Botschaften und Waren auf direktem Weg durch die Lüfte schweben zu lassen, hat die Menschheit schon immer beflügelt. Was einst ein Abenteuer war, ist heute selbstverständlich.



## 550 Kilometer

war die Nachrichtenkette lang, die vom Fall Trojas kündete. In seinem Drama „Agamemnon“ berichtete

der griechische Dichter Aischylos von Holzstößen, die dazu auf den höchsten Bergen platziert und bei einem Sieg nacheinander entzündet wurden. So gelangte die Nachricht von dem Triumph über die Trojaner innerhalb einer Nacht bis nach Griechenland. Das war damals „Echtzeit“-Kommunikation.



## 5.000 v. Chr.

„Tauben-Twitter“ war im gesamten Altertum beliebt. Wenn eine Krönung oder ein Sieg übermittelt werden sollte, setzten auch Griechen und Römer immer wieder auf den gefiederten Nachrichtendienst.

wurden nach neuesten Erkenntnissen die ersten Brieftauben für die Übermittlung von Kurznachrichten genutzt, zunächst in Ägypten.

## 90 Kilogramm

vom US-amerikanischen Dayton in die 105 Kilometer entfernte Stadt Columbus mit ihrem Flugzeug. Der erste Frachtflug der Welt war übrigens ein werbeträchtiges Wettrennen mit einem Schnellzug am Boden. Die Flugpioniere gewannen es souverän. Der Siegeszug der Luftfracht begann.

rosa und bunte Seide, fein säuberlich in Ballen gebunden, transportierten die Gebrüder Wright am 7. November 1910



## 16,5 Stunden

elektrisch beheizten Anzügen nonstop von Neufundland nach Irland zu fliegen. Ihnen gelang der Transatlantikflug bereits im Juni 1919 – mit einem Postsack mit 197 Briefen an Bord. Indes: Als Charles Lindbergh 1927 von New York kommend in Paris landete, waren Alcock und Brown bereits vom Radar der Öffentlichkeit verschwunden. Der Amerikaner erntete den Ruhm.

benötigten die britischen Flugpioniere John Alcock und Arthur Whitten Brown, um mit offenem Cockpit in

## 11.700 Tonnen

innerhalb von 24 Stunden von den berühmten „Rosinenbomben“ ins abgeriegelte West-Berlin geflogen. Die sogenannte „Oster-Parade“ wurde in 1.398 Flügen innerhalb eines Tages abgewickelt und brach die Hoffnung der Sowjets, die Westzone irgendwann durch Land-Wasser-Wegsperrern unter Druck setzen zu können. Im Mai 1949 endete die Blockade. Insgesamt wurden über die Berliner Luftbrücke über zwei Millionen Tonnen Güter nach West-Berlin eingeflogen.

überlebenswichtige Fracht wurden vom 15. bis 16. April 1949



# Message from the CEO



Liebe Leserin, lieber Leser,

vor Ihnen liegt die erste Ausgabe des DACHSER magazins in diesem Jahr und Sie werden es sofort bemerkt haben: Wir haben die Optik aufgefrischt und die Leserführung optimiert, im Gleichklang mit unserem Markenauftritt, den wir in den vergangenen Monaten überarbeitet haben.

Inhaltlich präsentieren wir uns in gewohnter Vielfalt und Qualität und freuen uns, Ihnen auch in dieser Ausgabe wieder spannende Einblicke in die Welt von Dachser und der intelligenten Logistik geben zu können. Denn intelligente Lösungen sind aktuell gefragter denn je. In der Titelgeschichte lesen Sie, wie wir Dachser und damit die globalen Supply Chains unserer Kunden zukunftssicher in einer sich immer schneller drehenden Welt aufstellen. Wir bauen dabei auf die neuesten Technologien, Digitalisierung und Vernetzung, verlieren aber niemals die Menschen, unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, aus dem Blick.

Denn sie sind es, die auch unter außergewöhnlichen und fordernden Bedingungen die Qualität verlässlich hochhalten und immer wieder neue, flexible Lösungen ermöglichen. Authentisch gelebte Dachser-Werte sind dafür das unverzichtbare Fundament. Gerade in Zeiten der Unruhe und des Umbruchs.

Herzlichst Ihr

A handwritten signature in blue ink, reading "B. Eling". The signature is fluid and cursive, with a long horizontal stroke at the end.

Burkhard Eling, CEO Dachser



06

## Titelstory

06

**Megatrends für die Logistik:**  
Fünf Wegmarken in Richtung Zukunft

## Forum

12

**Menschen & Märkte:**  
Ein himmlischer Automat,  
hohe Flugkunst und eine Rekord-  
jagd am Genfersee

14

**Panorama:**  
Mehr als 1.000 Worte.  
Über die Macht der Bilder

## Kompetenz

16

**Europa-Logistik:**  
Die schnellen Kabel der Assmann  
Group

20

**Interview:**  
Dachser COO Road Logistics  
Alexander Tonn im Gespräch

22

**Aus dem Zukunftslabor:**  
Blockchain – Technologie mit  
Ökosystem

24

**Chancen in der Logistik:**  
der Speditionskaufmann  
Timon Jöhnke

26

**Telematik im Fernverkehr:**  
Gewusst wo und wie

28

**Dachser Corporate Solutions:**  
Ein Expertengespräch

## Netzwerk

30

**Netzwerkmeldungen:**  
News aus der Dachser-Welt

32

**Food Logistics Italy:**  
Bella Figura mit Pizza, Pasta & Co

## Good News

35

**Nachhaltig unterwegs:**  
Emissionsfreie Verkehre



24

# Crossdocking

## Links in die digitale Welt von Dachser

### Move the world. Move the future.

Wie fühlt sich eigentlich eine Ausbildung in der Logistik an? Den speziellen Dachser-Azubi-Move stellen Auszubildende und dual Studierende aus unterschiedlichen Niederlassungen jetzt in einem eigenen Spot vor.

<https://bit.ly/Dachser-training-dual-study-program>



### Charterprogramm ausgeweitet

Dachser Air & Sea Logistics sorgt für verlässliche Luftfrachtkapazitäten zwischen Asien und Europa. Von Januar 2022 bis März 2024 bedient der Logistikdienstleister zu fixen Zeiten die Strecke Hongkong – Lüttich mit einer Boeing B747-400F.

<https://bit.ly/Dachser-langfristige-Charteraktivitäten>



### Reibung erzeugt Wärme

So lautet der Titel eines lesenswerten Beitrags über Dachser in WIR, dem Magazin für Unternehmerfamilien. Im Mittelpunkt stehen der Übergang der Unternehmensführung von Bernhard Simon auf Burkhard Eiling und die neue Besetzung der Aufsichtsgremien.

<https://bit.ly/wir-Magazin-Interview>



### Herr über 420 PS

Eric Himmelsbach absolviert bei Dachser seine Ausbildung zum Berufskraftfahrer. Was den 21-Jährigen daran begeistert, ist das Thema von „Zeig mir deinen Job! – Der Berufe-Podcast des SWR“: Einfach reinhören und mitfahren – es lohnt sich.

<https://bit.ly/SWR-Podcast-Lkw-Fahrer-Eric>



## Impressum

**Herausgeber:** DACHSER SE, Thomas-Dachser-Straße 2, 87439 Kempten, Internet: [dachser.com](http://dachser.com) **Gesamtverantwortlich:** Dr. Andreas Froschmayer **Redaktionsleitung:** Christian Auchter, Tel.: +49 831 5916 1426, Fax: +49 831 5916 81426, E-Mail: [christian.auchter@dachser.com](mailto: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](mailto:andrea.reiter@dachser.com) **Gesamtrealisierung:** Schick Kommunikation, Kerschensteinerstr. 25, 82166 Gräfelfing, E-Mail: [info@schick-kommunikation.de](mailto:info@schick-kommunikation.de) **Projektleitung:** Marcus Schick **Layout:** Ralph Zimmermann **Bildnachweis:** alle Fotos Dachser außer Gettyimages (S. 2, 12, 13, 14, 16, 17, 18, 23, 31, 32, 33, 35), Frank Schinski (S. 4, 24, 25), Assmann Group (S. 19), Daimler Truck AG/Kilian Bishop (S. 30), Matthias Sienz (S. 26, 27), SWR (S. 5) **Druck:** Holzer Druck und Medien Druckerei und Zeitungsverlag GmbH, Fridolin-Holzer-Str. 22–24, 88171 Weiler im Allgäu **Auflage:** 31.000/62. Jahrgang **Erscheinungsweise:** 4mal 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](http://dachser.de/eletter)

Scannen Sie den QR-Code:



**Klimaneutral**  
Druckprodukt  
[ClimatePartner.com/11886-2201-1005](https://climatepartner.com/11886-2201-1005)

**MIX**  
Papier aus verantwortungsvollen Quellen  
FSC® C051146  
[www.fsc.org](http://www.fsc.org)

# Megatrends für die Logistik

---



Worauf müssen sich Logistikdienstleister in der Zukunft vorbereiten? Welche Trends und Entwicklungen werden die Branche morgen prägen und weiter verändern? Und wie ist Dachser darauf eingestellt? Fünf Wegmarken zum Logistikmarkt der Zukunft.

## 1. Nichts ist beständiger als der Wandel

„Lawinen in Zeitlupe“: Mit diesem Bild beschreibt das Zukunftsinstitut die Megatrends unserer Zeit. „Sie entwickeln sich zwar langsam, sind dabei aber enorm mächtig. Sie wirken auf alle Ebenen der Gesellschaft und beeinflussen so Unternehmen, Institutionen und Individuen.“ In unserer zunehmend digitalen und dynamischen Welt kommt es darauf an, mit volatilen, unsicheren, komplexen und mehrdeutigen Bedingungen umzugehen und daraus Denk- und Handlungsmuster für die Gestaltung der Zukunft abzuleiten. Das ist keine ganz neue Erkenntnis. Die Wirtschaftswissenschaftler Warren Bennis und Burt Nanus hatten diese VUCA-Welt (VUCA steht für Volatility, Uncertainty, Complexity und Ambiguity) schon Mitte der 80er-Jahre beschrieben. Ihre Analyse ist heute aktueller denn je. Als Triebkräfte des Wandels sind die Megatrends vielschichtig, sie beeinflussen und verstärken sich gegenseitig. Sie reichen von der Neo-Ökologie über den demografischen Wandel und die Globalisierung bis hin zu Konnektivität, New Work, Urbanisierung und Mobilität – mit all ihren damit verbundenen volatilen, unsicheren, komplexen und mehrdeutigen Bedingungen. Willkommen in der VUCA-Welt.

In diesem Rahmen kann und muss sich auch die Logistik entwickeln. Es geht um neue Geschäftsmodelle, um Datenanalyse und Künstliche Intelligenz, um neue Formen der Arbeit und der Mensch-Maschinen-Kollaboration, um intelligente Mobilität und intelligente Städte, um Glokalisierung, also das Nebeneinander von Globalisierung und seinen lokalen und regionalen Zusammenhängen, und nicht zuletzt um den Klimaschutz und neue Formen einer nachhaltigen Kreislaufwirtschaft.

Die Pandemie hat die damit einhergehenden Veränderungen in den globalen Supply Chains noch einmal beschleunigt. Entsprechend verändern sich auch die Kundenerwartungen. Hinzu kommen der Fahrer- und Fachkräftemangel, die rasant fortschreitende Digitalisierung sowie der Klimawandel und dessen Auswirkungen auf unser Leben, unsere Arbeit und unsere Mobilität. →

Um den von den Kunden forcierten Veränderungen der Bestandsstrukturen gerecht zu werden, müssen die Warehouse-Kapazitäten angepasst und neue Consulting- und Kontrakt-logistik-Angebote geschaffen werden. Dies mit sicheren und jederzeit transparenten Prozessen zu verbinden, ist bei Dachser die Aufgabe eines krisenresilienten europäischen Netzwerks.

Hierbei handelt es sich nicht um Momentaufnahmen, bei denen es mit einem bloßen Innehalten und Abwarten getan wäre. Es ist vielmehr deutlich erkennbar, dass die Veränderungen in der Supply Chain weiter anhalten werden. Die Herausforderung für Logistiker liegt in der Stabilität der Produktionsnetzwerke, die grundlegend ist für arbeitsteilige, umfassend vernetzte Ökonomien. Die derzeitige Verknappung von Chips und Halbleitern sowie diversen Baustoffen unterstreicht die steigenden Abhängigkeiten in den Supply Chains, auf die es dringend Antworten zu geben gilt.

Im Idealfall sind diese Antworten mehr als Reaktionen, sondern gleich bessere Angebote, die alle Beteiligten voranbringen. Dazu gilt es, Veränderungen im volatilen und komplexen Umfeld schnell zu erkennen und dann agil zu handeln. Dann können aus Herausforderungen Chancen erwachsen.

Als sich stetig weiterentwickelnde, lernende Organisation setzt Dachser auf Stabilität und Dynamik zugleich. Stabilität durch ein integriertes Netzwerk, das auf Standardisierung und Harmonisierung der Prozesse aufbaut und ein stets proaktives Qualitätsmanagement entlang der gesamten Transportkette sicherstellt. Dynamik durch die hohe Flexibilität im Umgang mit spezifischen Kundenanforderungen und hoher Innovationskraft.

## 2. Kundenerwartungen adäquat bedienen

Neue Geschäftsmodelle und Vertriebswege sorgen in arbeitsteiligen, umfassend vernetzten Ökonomien maßgeblich für Veränderungen in der Supply Chain. Sie sind auch das Ergebnis sich dynamisch entwickelnder Kundenerwartungen. Diese umfassend zu analysieren und zu verstehen, ist eine Grundvoraussetzung für die Entwicklung adäquater logistischer Lösungsstrategien. In der Pandemie wurde einmal mehr der Blick auf die Bedeutung einer durchgängigen Versorgungsinfrastruktur geschärft. Lieferketten im Stress unterstrichen die Rolle der Logistik als kritischer, „systemrelevanter“ Erfolgsfaktor. Zuvor oftmals als nachrangige Funktion und „Kostenfaktor“ eingestuft, ist sie längst auf die Vorstandsagenda gerückt. Damit geht immer deutlicher eine Neubewertung der Partnerschaft zwischen Logistikdienstleister und Kunden nach sich – hier agieren Business-Partner auf Augenhöhe. Aus einem daraus erwachsenden vertrauensvollen Miteinander ergeben sich dann sinnvollerweise auch ganzheitliche End-to-End-Lösungen aus einer Hand. Dies ist eine neue, auf Zukunft gerichtete Qualität der Beziehung.

End-to-End-Lösungen funktionieren nur mit eng geknüpften, integrierten Netzwerken. Daher investiert Dachser weiterhin in die Optimierung und den Ausbau seines Landverkehrsnetzwerks und stärkt gleichzeitig sein Luft- und Seefrachtangebot nachhaltig. So entstehen weltweit integrierte Logistikdienstleistungen, die, insbesondere vor dem Hintergrund immer komplexerer Lieferketten, gefragter denn je sind.

Bei Dachser gehört zur effizienten Netzwerksteuerung und einem intelligenten Supply Chain Management eine maximal präzise Prognose der Kapazitätsbedarfe. Der Einsatz von Künstlicher Intelligenz und Big Data-Analyseverfahren schafft dafür die Voraussetzungen. Um die benötigten Kapazitäten sichern zu können, arbeitet Dachser eng und vertrauensvoll mit seinen Transportpartnern zusammen. Sie sind und bleiben wesentliche Garanten des physischen Fulfillments.

## 3. Mit Digitalisierung zu neuen Potenzialen

Neben einem stabilen, physischen Netzwerk wächst die Bedeutung der Digitalisierung in der logistischen Transformation. Dachser hatte dies schon sehr früh erkannt und bereits in den 80er-Jahren als einer der Ersten in der Branche damit begonnen, parallel zu den Warenströmen die



So geht Zukunft:  
Vorfahrt für  
Nachhaltigkeit



Der Mensch macht den Unterschied

entsprechenden Datenströme in neue digitale Bahnen zu leiten. Das war der Auftakt für eine Vielzahl von Innovationen und für ein ganz neues Verständnis von Netzwerken und deren Steuerung.

Heute sorgt Dachser mit integrierten, digitalen Konzepten für immer neue, gezielte Qualitäts- und Produktivitätssteigerungen, sei es durch Automatisierung von Prozessen oder durch die Erhöhung von Usability und Transparenz für Kunden und Mitarbeiter.

Eine Erkenntnis daraus: „Big Data“ wird die Arbeit in der Logistik entlang der gesamten Supply Chain leichter, effizienter und weniger störanfällig machen. Hier sind und bleiben große Potenziale zu heben. Die besondere Stärke digitaler Technologien sieht Dachser in erster Linie darin, die Menschen bei Entscheidungsprozessen zu unterstützen oder sie von Routine-tätigkeiten zu entlasten, um damit die Motivation zu erhöhen und ihnen Raum für anspruchsvollere Aufgaben zu geben.

Um nur wenige ausgewählte Beispiele zu geben: Dachser nutzt zum Beispiel Machine Learning Anwendungen für Daten aus dem operativen Tagesgeschäft, um die Eingangsmengen besser prognostizieren zu können. Das funktioniert bis zu 25 Wochen im Voraus und ist eine wertvolle Entscheidungshilfe bei der saisonalen Kapazitäts- und Ressourcenplanung.

Wer die Kombination von Daten- und physischen Warenströmen beherrscht, kann bessere Angebote schaffen und sich dynamisch weiterentwickeln. Aktuell hat die Digitalisierung bei Dachser noch einmal deutlich an Fahrt aufgenommen, das gilt sowohl für den operativen, als auch für den kaufmännischen Bereich. Hauptziel ist es, mit einem „Digital Mindset“ in der gesamten Organisation, neue oder sich verändernde Kundenanforderungen zu erfüllen, Kostenstrukturen zu verbessern und die Prozessqualität zu erhöhen.

#### 4. Nichts geht ohne den Menschen

Auf viele Fragen unserer Zeit gibt es digitale Antworten. Allerdings nicht auf alle. Der Mensch ist und bleibt in der Logistik unverzichtbar. Dachser spricht deshalb von einem cyber-sozio-physischen System, bei dem die Daten- und physischen Warenströme ineinanderfließen und durch den Menschen zum passgenauen Fulfillment geführt werden. Umso schwerer wiegt der weiter voranschreitende Fahrer- und Fachkräftemangel, dem sich unsere Branche zu stellen hat.

Die qualifizierte Ausbildung von Fahrpersonal zieht eine hohe Investition für die Transportunternehmen nach sich. Dachser →



Nachhaltigkeit  
gibt es nicht  
zum Nulltarif

hat deswegen über die Dachser Service und Ausbildungs GmbH schon vor Jahren die Initiative ergriffen und bildet Berufskraftfahrer und Berufskraftfahrerinnen selbst aus. Auch in 2021 gab es wieder 90 Starter in Deutschland.

Angesichts des hohen Bedarfs ist die Trendwende am Fahrermarkt allerdings nur in einer Gemeinschaftsanstrengung der Branche zu schaffen, die sich wegen der damit verbundenen Kosten auch in der Weiterentwicklung von Vergütungsstrukturen und in einer höheren Wertschätzung für Fahrer und Fachkräfte niederschlagen muss. Für die Unternehmen verbindet sich damit zugleich der Auftrag, sich gegenüber möglichen Bewerbern noch deutlicher als attraktiver Arbeitgeber zu positionieren, beispielsweise über flexible Arbeitsmodelle und neu gestaltete Arbeitswelten.

„Logistics is people business“ – unter diese Überschrift stellt sich Dachser den Herausforderungen, in einem umkämpften Arbeitsmarkt Mitarbeitende für ihre Tätigkeit zu begeistern und neue Kolleginnen und Kollegen zu gewinnen. Das erfordert neue Denkweisen sowie neue Formen der Zusammenarbeit und der Führung. Denn heute und in Zukunft ist deutlicher als je zuvor, wer im Mittelpunkt des Denkens und Handelns im Unternehmen stehen muss: die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

## 5. Nachhaltigkeit gewinnt – aber es braucht eine gemeinsame Kraftanstrengung

Aktiver Klimaschutz ist für Dachser Teil seiner integrativen Verantwortung. Das Familienunternehmen will auf Basis effizienter Logistik und technischer Innovationen den Wandel zu Niedrig- und Null-Emissionstechnologien aktiv gestalten.

Das entspricht der gestiegenen Erwartungshaltung von Politik, Kunden, aber auch der eigenen Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen an Logistikdienstleister hinsichtlich eines konsequenten, nachhaltigen Handelns. Gerade Kunden mit eigenen Klimaschutzzielen formulieren dabei mittlerweile klare Forderungen an die Logistik. Der Wandel zu einer klimafreundlichen Logistik wird zwangsläufig eine Erhöhung der Transportkosten nach sich ziehen. Nachhaltigkeit gibt es nicht zum Nulltarif. Irgendwann wird sich die Frage stellen: Wie viel ist der Endkunde bereit, für ein grünes Produkt zu bezahlen.

Fest steht: Relevanter Klimaschutz kann nicht im Alleingang gelingen. Es braucht eine gemeinsame Anstrengung, die auf einem gemeinsamen Verständnis und dem Bekenntnis zu gemeinsamen, übergeordneten Zielen beruht. Dachser stützt dabei seine Klimaschutzstrategie auf drei

Grundpfeiler: Effizienz, Innovation und integrative Verantwortung. Das heißt: Es geht um effiziente Logistikprozesse, Energieeinsparungen und technische Innovationen, die maßgeblich dazu beitragen, die Treibhausgasemissionen im Einklang mit den Zielen des Pariser Abkommens sowie den Klimaschutzzielen der Europäischen Union und vieler weiterer Staaten zu verringern.

Das Innovationsprojekt „Climate Protection“ ist bei Dachser „Chefsache“ und als strategische Initiative im Auftrag des Vorstands definiert. Es ist auf konkretes Handeln ausgerichtet. Bis Ende 2022 wird Dachser in mindestens elf europäischen Metropolregionen die emissionsfreie Zustellung in der Innenstadt einführen und dafür in entsprechende Fahrzeuge investieren. Und seit Januar 2022 bezieht Dachser weltweit ausschließlich regenerativ erzeugten Strom. Hinzu kommen in einem ersten Schritt der Neubau und die Erweiterung von Photovoltaikanlagen auf den Dächern der europäischen Dachser-Logistikanlagen und -Bürogebäude. Bis 2025 wird die heutige Kapazität mehr als vervierfacht, auf dann über 20.000 kWp installierte Leistung. Dachser ist also sowohl auf der Ebene Prozesseffizienz, als auch der Ebene Energieeffizienz unterwegs. Aber der größte Hebel ist die hohe Auslastung der Lkw-Kapazitäten. Und das kann man immer noch optimieren.

Dachser arbeitet dazu mit Kunden und Partnern zusammen, die ebenfalls aktiv den Wandel der Logistik hin zu Niedrig- und Null-Emissionstechnologien gestalten wollen. Auch die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter werden eng in die Klimaschutzaktivitäten einbezogen. Hinzu kommen das soziale und gesellschaftliche Engagement jenseits der direkten geschäftlichen Interessen des Unternehmens, zum Beispiel seit 2005 mit dem Kinderhilfswerk „terre des hommes“.

## Fazit

Die Herausforderungen für die Logistik auf dem Weg in die Zukunft sind groß und komplex. Es kommt für uns als Logistikdienstleister darauf an, die vielen gleichzeitigen Abläufe in ihrer Komplexität zu verstehen und aus einer 360-Grad-Perspektive eigene Lösungsansätze zu entwickeln und so die anstehenden Veränderungen und Megatrends aktiv mitzugestalten. Die sich daraus ergebenden Möglichkeiten sollten die Risiken und Brüche mit dem Gewohnten bei weitem überwiegen. Der französische Wissenschaftler Louis Pasteur (1822–1895) war seinerzeit der VUCA-Welt schon voraus und hat ihr einmal sehr treffend die Richtung gewiesen: „Veränderungen begünstigen nur den, der darauf vorbereitet ist.“

**M. Schick**

Dachser ist langfristig sowohl auf Stabilität als auch auf Dynamik ausgelegt. Ein Netzwerk von Teams in einer Kultur, in der der Mensch im Mittelpunkt steht, ermöglicht schnelle Lern- und Entscheidungszyklen. Geleitet wird das Netzwerk von einem starken gemeinsamen Ziel und den Dachser-Werten. So kann der Logistikdienstleister alle Veränderungen im Umfeld sofort wahrnehmen und zu Wettbewerbsvorteilen umwandeln.

## Menschen & Märkte

# Himmlicher Automat

„Wer singt, betet doppelt“ soll der Heilige Augustinus einmal gesagt haben. Da wiegt dann umso schwerer, dass sich immer weniger Orgelspieler und -spielerinnen für die Gotteshäuser finden lassen. Automatisierung ist kein „Teufelszeug“ befand in dieser prekären Situation der Ingenieur Klaus Holzapfel aus dem schwäbischen Ziertheim-Reistingen. Er setzt dem zunehmenden Fachkräftemangel an den Manualen, Pedalen, Registern und Pfeifen „Organola“, den „automatischen“ Orgelspieler, entgegen. Die elektromechanische Orgelspielhilfe lässt sich vom Altar aus per Fernbedienung steuern und drückt dabei die Orgeltasten absolut noten- und taktgetreu. Da jubeln nicht nur die himmlischen Chöre.



# Fliegen sind keine Flugzeuge – sie sind effizienter



War man lange davon ausgegangen, dass der Auftrieb von Insekten ähnlich wie die Aerodynamik von Flugzeugflügeln funktioniert, zeigen neuere Studien der Universität Rostock zur Fortbewegung der Essigfliege ein ganz anderes physikalisches Funktionsprinzip. Mit Hilfe von Lasern und Hochgeschwindigkeitskameras konnte der Lehrstuhl für Tierphysiologie aufzeigen, dass die Essigfliege die Energie von Luftwirbeln, die im Flug durch die Flügelbewegung gebildet werden, aus der Umgebungsluft wieder zurückgewinnt. So kann das Tier die für das Fliegen notwendige Muskelleistung reduzieren. Dies soll unter anderem bei der Entwicklung von fliegenden Kleinstrobotern helfen, die Aufgaben übernehmen können, zu denen größere Fluggeräte nicht fähig sind – beispielsweise brennende Gebäude erkunden.



## Das Handy-Dilemma

Das Smartphone ist das Tor zur digitalen Welt und zugleich ein Ablenkungsfaktor. Diese Annahme unterstützt eine Untersuchung der Technischen Universität Braunschweig. In einem Experiment mussten Testpersonen eine Konzentrationsaufgabe lösen. Die einen legten das Handy dabei auf den Tisch, die anderen verstaute es in der Schublade oder in der Tasche. Die dritte Gruppe ließ es im Nachbarzimmer. Am schlechtesten schnitten die ab, die das Handy im Blickfeld hatten. Offenbar verbraucht schon dessen bloße Anwesenheit geistige Ressourcen, unabhängig davon, ob das Display zu sehen war, das Telefon aus- oder auf stumm geschaltet war. Die Empfehlung der Forscher zur Wahrung der Konzentration: „Ganz bewusst das Smartphone aus der Tasche holen, wenn man in die digitale Welt wechseln will.“

## Die Stadt wird elastisch

Wie sehen lebenswerte Innenstädte von morgen aus? Dieser Frage ist die empirische Studie #ELASTICITY der Innovationspartnerschaft „Innenstadt 2030+ | Future Public Space“ aus der Fraunhofer-Initiative Morgenstadt nachgegangen. Danach wünschen sich 72 Prozent der Menschen, die in Städten wohnen, aus der Erfahrung von Pandemie, Klimawandel und Digitalisierung eine stetige Veränderung der Innenstädte. Im Mittelpunkt der Transformation sehen sie Multifunktionsorte, die sozialen Austausch, Handel, Kommunikation, politische Partizipation, öffentliche Diskurse, Verkehr und Freizeit miteinander verbinden. Die Studie rät zu ineinandergreifenden Innovationskonzepten, in denen die Bereiche Wohnen, Handel, Mobilität, Logistik und Gestaltung des urbanen Raums ganzheitlich betrachtet werden und die sich durch ein hohes Maß an Flexibilität sowie Abwechslungsreichtum auszeichnen.



## Rekordjagd am Genfersee



Drei Schweizer Studenten vom Polytechnikum Lausanne (EPFL) wollen am Genfersee den bisherigen Geschwindigkeitsrekord beim Segeln knacken. Den hält seit 2012 der Australier Paul Larsen, als er vor der Küste Namibias mit 121 km/h (65,45 Knoten) über das Wasser gerast war. 150 km/h oder 80 Knoten nehmen die jungen Konstrukteure jetzt mit ihrem Projekt „SP80“ ins Visier. Ihr mutmaßlich schnellstes Segelboot der Welt ist ein Trimaran mit einem Haupttrumpf und zwei kleineren Tragflügeln. Statt eines Segelantriebs wird es von einem Drachen gezogen. „Wir wollen mit diesem Boot die Codes des Segelns aufbrechen“, sagt SP80-Projektmanager Mayeul van den Broek. „Und wir wollen die Grenze dessen ausloten, wie Wind als einzige Energiequelle für künftige Anwendungen zum Einsatz kommen kann.“ Dabei gehe es nicht allein um Sport. Schnelles Segeln biete vielmehr auch großes Potenzial für den Transport auf Wasser.

# Mehr als tausend Worte

Menschen reagieren erwiesenermaßen stark auf visuelle Reize. Kein Wunder, dass unsere Vorfahren viel Energie darauf verwendet haben, Bilder für die Ewigkeit festzuhalten.

Das geheimnisvolle Lächeln der Mona Lisa, das Foto von Albert Einstein mit herausgestreckter Zunge, die ikonische Grafik des kubanischen Rebellenführers Che Guevara: Die Chancen, dass zu diesen Beschreibungen gerade die zugehörigen Bilder vor Ihrem geistigen Auge erscheinen, sind groß. Denn es sind Motive, die sich in das kollektive Gedächtnis von Generationen gebrannt haben. Das Erstaunliche ist: Kaum jemand weiß etwas Genaues über den Entstehungskontext zu berichten. Zwar hat man dazu vielleicht einmal etwas gelesen oder gehört – doch dann auch schnell wieder vergessen.

Es ist ein ungleiches Rennen der Medien. Gute Texte mögen es schaffen, Bilder im Kopf zu erzeugen. Und durch harte Paukerei gelingt es uns,



auch sperrige Gedichte oder Glaubensbekenntnisse auswendig zu lernen. Doch Fotos, Zeichnungen und dreidimensionale Figuren haben einen sehr viel leichteren Weg ins Gedächtnis. So haben Studien gezeigt, dass Menschen sich Bilder im Schnitt fünf- bis sechsmal besser merken als Texte. Bilder nehmen wir auch 60.000 (!) mal schneller wahr. Der Grund: Gleich 60 Prozent der Großrinde des Gehirns ist mit der Wahrnehmung und Interpretation visueller Reize befasst.

## Malen für die Ewigkeit

Schon in der Steinzeit übten Bilder eine so große Faszination auf Menschen aus, dass sie knapp verfügbare Ressourcen in ihre Erstellung investierten. Auf ein Alter von mindestens 45.500 Jahren datieren Archäologen die Zeichnung eines Warzenschweins auf einer Höhlenwand in Indonesien. Ob solch frühe Malereien einen praktischen Nutzen hatten, ist strittig. Sicher ist: Unsere Vorfahren haben im Laufe der Jahrtausende viel Energie aufgewendet, um visuelle Darstellungen zu perfektionieren und sie auf verschiedenste Medien zu bannen. Zu wahren Meistern der Reliefkunst entwickelten sich etwa die alten Ägypter. Kunstvoll verzierten sie Tempel und ließen kolossale Statuen in Stein hauen.

In manch späterer Epoche wurde der künstlerische Eifer wieder gebremst. Doch selbst aus dem „dunklen“ Mittelalter waren Bilder nicht wegzudenken. So entwickelten Herrschaftshäuser ausgefeilte Wappen. Sie waren Statussymbole, zeigten Zugehörigkeiten an und sorgten ganz praktisch dafür, Freund und Feind auseinanderhalten zu können. Förderer der bildenden Kunst wurde im Europa dieser Zeit die Kirche – wohlwissend, dass sie mit prächtigen Gotteshäusern und Malereien die Menschen beeindrucken konnte. Mit der Emanzipation der Kaufleute in italienischen Stadtstaaten entstand dann ein neuer Markt für die Kunst. Wer das nötige Kleingeld hatte, ließ sich gerne auf einer Leinwand verewigen.

## Fotografische Revolutionen

Auf ein neues Level kam die visuelle Darstellung mit der Entwicklung von Fotografie und Bewegtbild im 19. Jahrhundert. Mit Kameras wurde es möglich, auch flüchtige Momente festzuhalten. Nicht nur der enorme Geschwindigkeitsvorteil gegenüber Malereien beeindruckte – die Technik versprach zunächst auch

eine realitätsgetreue Abbildung der Wirklichkeit. Photoshop war noch nicht erfunden, da wurde schon retuschiert und inszeniert. „Und weil ein Bild mehr sagt als hunderttausend Worte, so weiß jeder Propagandist die Wirkung des Tendenzbildes zu schätzen: von der Reklame bis zum politischen Plakat schlägt das Bild zu“, mahnte der Schriftsteller Kurt Tucholsky. Der Popularität von Fotos und Videos hat das keinen Abbruch getan. Begünstigt von Digitalfotografie, Smartphones und Internet ist die Dominanz von Bildern in der Medienwelt heute größer denn je. Seinen vorläufigen Höhepunkt hat die Bilderflut in sozialen Netzwerken gefunden. Alleine auf der Plattform Youtube werden in jeder Minute 500 Stunden Videomaterial hinzugefügt. Der Bildbestand im Foto-Netzwerk Instagram wird auf über 50 Milliarden geschätzt.

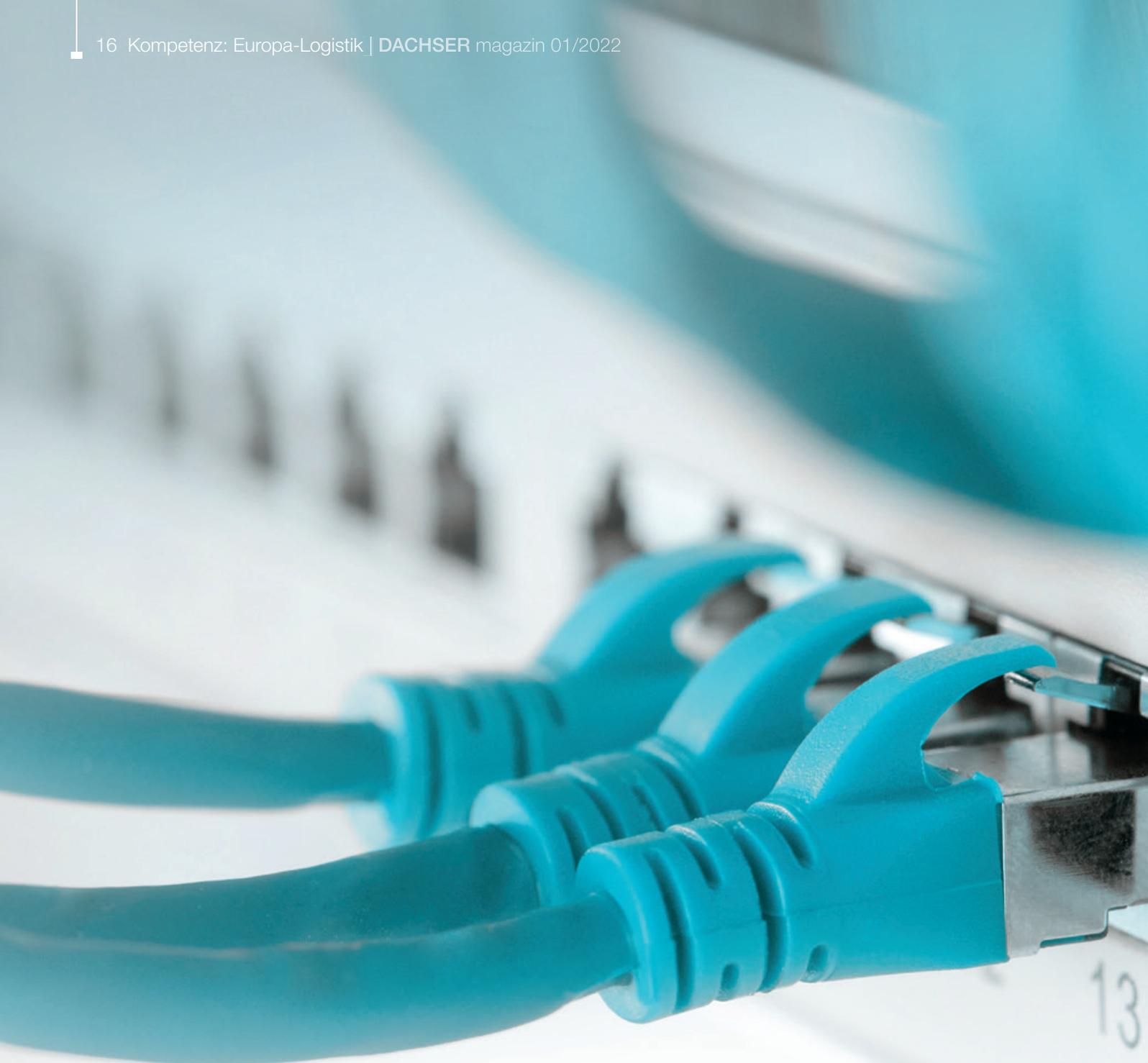
## Eintauchen im Metaverse

Geht es nach den Tech-Konzernen, verbringen wir künftig noch viel mehr Zeit in Bildwelten, dann aber in dreidimensionalen: Die Instagram- und Facebook-Mutter „Meta“ plant ein „Metaverse“ für die virtuelle Realität (VR). Nutzer tauchen darin via Datenbrille ein – und werden von Avataren repräsentiert, die sich beispielsweise mit Freunden in einem virtuellen Café treffen können. Konkurrent Apple könnte die passende Hardware liefern. Der iPhone-Hersteller arbeitet angeblich an neuen Datenbrillen, die weniger klobig und leichter zu bedienen sein sollen als bisherige Modelle.

Bedeutsam sind die Technologien indes nicht nur für die Unterhaltungsbranche. Sie fangen bereits an, die Arbeitswelt zu prägen – übrigens auch in der Logistikbranche. Dort gibt es in der Kommissionierung bereits Datenbrillen, die Hinweise zur Sendungs-Zusammenstellung ins Sichtfeld einspielen. Mittels VR werden Fabrikhallen und Logistikzentren geplant: Laufwege lassen sich in den 3D-Umgebungen schon vor dem Bau ebenso optimieren wie die Ergonomie einzelner Arbeitsplätze. Einsatzzwecke gibt es auch bei Schulungen. In virtuellen Umgebungen lernen künftige Fachkräfte schon heute, Maschinen zu bedienen, Flugzeuge zu steuern oder Operationen durchzuführen. Fehlergriffe haben hier keine ernstesten Konsequenzen – und die Arbeit am digitalen Zwilling ist deutlich einprägsamer als jeder Vortrag in der Ausbildung.

S. Ermisch

Das mutmaßlich erste Foto der Welt schoss der französische Erfinder Joseph Nicéphore Niépce. Mit einer Camera obscura und einer mit Asphalt beschichteten Zinnplatte lichtete er 1826 den Blick aus seinem Arbeitszimmer in Saint-Loup-de-Varennes ab. Viel zu sehen gibt es da nicht – die Bedeutung des historischen Moments lag schon damals vor allem im Auge des Betrachters.



# Schnelle **Kabel**

---

Hochleistungskabel  
verbinden Daten-Welten  
zu Netzwerken

Die Assmann Group ist auf Datennetzwerk-Technologie und IT-Infrastruktur spezialisiert und profitiert auch vom aktuellen Bedarf an schnellen digitalen Verbindungen. Dachser begleitet das Unternehmen aus dem westfälischen Lüdenscheid bereits seit 23 Jahren auf dessen Erfolgskurs in Deutschland und Europa.

Der Lkw erreicht um 14 Uhr das Campusgelände der Ruhr-Universität Bochum, genau im gewünschten Zeitfenster. Auf dem weitläufigen Areal löst ein Fahrzeug das andere ab. Da ist Pünktlichkeit gefragt. Denn an vielen Stellen wird gebaut. Aktuell renoviert die Hochschule unter anderem einen bestehenden Gebäudekomplex. „Wir sorgen hier für ein Upgrade der IT-Infrastruktur mit neuen Schränken, Kabeln, Patchkabeln, Steckverbindern und Wanddosen“, sagt Phil Penninger, Managing Director Operations bei der Assmann Group mit Sitz im nordrhein-westfälischen Lüdenscheid. Die Ruhr-Universität ist nur eine von vielen Baustellen, die mit Materialien des Unternehmens versorgt werden. →



Hochleistungskabel für Hochleistungsrechner

Drei bis viermal am Tag holt die Dachser-Niederlassung Dortmund Waren am nahen Assmann-Lager ab. „Das sind 120 bis 150 Paletten mit Produkten rund um die Bereiche IT-Infrastruktur und Datentechnik“, sagt Corc Bahcecioglu, Verkaufsleiter der Dortmunder Dachser-Niederlassung. Die meisten Sendungen gehen an Zwischenhändler. Doch die Lieferung nach Bochum ist eine Direktfahrt. Der Fahrer hat unter anderem Netzwerkschränke der Assmann-Marke Digitus geladen. Darin werden demnächst Geräte zur Verteilung von Daten, sogenannte Switches, und Medienkonverter untergebracht. Die leeren Schränke wiegen nicht viel, doch sie haben ein großes Volumen. Die Verpackungen messen gut zwei Meter in der Höhe.

## Im Profil

Die 1969 im westfälischen Lüdenscheid gegründete Assmann Group ist mit ihren über 250 Mitarbeitenden spezialisiert auf Netzwerktechnologie, Netzwerk- und Installationskabel, Netzwerk- und Serverschränke, IT-Zubehör, Computerkomponenten sowie AV-Technik und ergonomische Lösungen. Mittlerweile hat das Unternehmen Tochtergesellschaften in Österreich, der Schweiz, Frankreich, Spanien, Kroatien, Polen, der Türkei, China, Taiwan und Hongkong. [assmann.com](http://assmann.com)

Hinzu kommen rollenweise Netzkabel. Das Unternehmen rüstet für mehr Geschwindigkeit auf leistungsfähige Netzkabel der Kategorie 8 (CAT 8.2) auf. Eine entsprechende Kabeltrommel mit 500 Metern wiegt 30 Kilogramm. Auf den Paletten verteilen sich 20 dieser Rollen.

## Über 5.000 Produkte auf Lager

„Rund ein Drittel unserer Lieferungen im vergangenen Jahr waren Terminsendungen“, sagt Penninger. Bei Anlieferungen auf Baustellen würden dabei in der Regel enge Zeitfenster vorgegeben. Die Netzwerkkomponenten werden geliefert, wenn die Monteure bereit für die Installation sind. „Bis mittags bestellt, am frühen Nachmittag auf dem Lkw“, beschreibt Penninger das Serviceangebot der Assmann Group. Natürlich wisse man bei großen Infrastrukturprojekten mit mehr Vorlauf, was wann benötigt wird. Doch kurzfristige Bestellungen seien in der Technik-Branche auch keine Ausnahme.

Datennetzwerk-Technologie und Netzwerkinfrastruktur sind das Kerngeschäft der Assmann Group. „Insgesamt vertreiben wir über 5.000 Produkte“, sagt Penninger. Das reicht vom USB-Kabel über Unterhaltungselektronik bis zum Laminiergerät. Die Assmann Group greift für die eigenen Marken auf ein internationales Herstellernetz zurück. Schwerpunkte liegen in der Türkei und in Asien. Anders wäre die Vielzahl an Produkten im Portfolio für das Unternehmen gar nicht möglich. Ein Bereich, der immer stärker wächst, trägt den Titel Ergonomie. Hier gibt es höhenverstellbare Schreibtische oder entsprechende Aufsätze, Monitorhalterungen und Fußablagen. „Während viele Mitar-



## Die IT-Branche fordert Flexibilität bei der Logistik – vom Import bis zum Einsatzort.

Phil Penninger, Managing Director Operations bei der Assmann Group

”

beiter im Home Office sind, stattdessen Arbeitgeber sie daheim mit ergonomischen Büromöbeln aus“, so Penninger, „das gilt auch für die jetzt leerstehenden Büros. Die werden modernisiert oder auf neue Konzepte umgestellt.“ Ein Beispiel sind Shared Spaces, bei denen sich mehrere Mitarbeiter einen Arbeitsplatz teilen. Oder Büros, in denen es keine festen Arbeitsplätze mehr gibt. Die Netzwerke werden gleich mit erneuert, denn Video-Konferenzen und die Zusammenarbeit über Datenverbindungen werden auch nach Eindämmung der Pandemie nicht mehr aus dem Arbeitsalltag verschwinden.

Somit verzeichnet die Assmann Group auch keine pandemiebedingten Umsatzrückgänge. Die Gruppe beschäftigt 300 Mitarbeiter in 13 Niederlassungen auf zwei Kontinenten. Das 1969 gegründete Familien-Unternehmen hat einen Exportanteil von 45 Prozent, Tendenz steigend. Auch hier ist Dachser als Logistikdienstleister gefragt. „35 Lkw verlassen täglich die Niederlassung Dortmund und steuern europäische Standorte im Dachser-Netzwerk an. Allein für Assmann bedienen wir Empfänger in 28 Ländern“, sagt Corc Bahcecioglu von Dachser Dortmund. „Neben Deutschland liefern wir vor allem nach Spanien, Frankreich, Polen und in die Schweiz.“ Seit einigen Monaten betreibt Dachser zudem ein Lager für Assmann nahe Madrid. Dort lagern rund 240 unterschiedliche Artikel für Kunden in Spanien und Portugal. Damit noch mehr Produkte auf der Iberischen Halbinsel schnell an die Kunden kommen, soll das Lager in diesem Jahr auf 500 Artikel erweitert werden.

### Gemeinsames Wachstum

„Die Zusammenarbeit mit Dachser zeichnet sich dadurch aus, dass wir gemeinsam gewachsen sind“, so Penninger. Die Assmann Group verschickte 1999 exakt 268 Sendungen mit Dachser. Im vergangenen Jahr waren es bereits rund 13.000. Allein in den letzten zehn Jahren verdoppelte sich das Sendungsvolumen. Am Hauptlager wird es somit eng. Hier stehen zwei Ladetore für

Speditionen und Paketdienstleister zur Verfügung. Die Rampenzeiten müssen entsprechend exakt geplant werden. Kürzlich hat Assmann zwei weitere Außenlager in Lüdenscheid in Betrieb genommen, unter anderem für die bedarfsbezogene Montage von Netzwerkschränken. Das hilft, die Verladungssituation zu entspannen. Bleibt nur noch das Nadelöhr auf der benachbarten Autobahn A45. Die marode Talbrücke Rahmede muss abgerissen und neu gebaut werden. „Die Arbeiten werden lange dauern, und das bedeutet für die Logistik in der gesamten Region einen erheblichen Mehraufwand“, erläutert Corc Bahcecioglu von Dachser Dortmund. „Doch die Kollegen im Umschlag, der Disposition und im Lkw sorgen weiterhin dafür, dass die Qualität für die Kunden stimmt.“ Das funktioniert in digitalen Netzwerken einfacher. Denn die Daten suchen sich durch die schnellen Kabel ihren eigenen, ungestörten Weg zum Ziel.

**D. Kunde**

Damit Daten und Informationen fließen können, brauchen sie entsprechenden Raum – die IT-Infrastruktur. Darunter versteht man die Gesamtheit aller Gebäude, der in Netzwerken zusammengefassten Kommunikationsdienste sowie die entsprechenden Maschinen (Hardware) und Programme (Software). Von einer übergeordneten Ebene werden sie einer untergeordneten Ebene (lat. infra „unter“) zur automatisierten Informationsverarbeitung bereitgestellt. Das ist die Voraussetzung für jegliche Digitalisierung des Alltags.



Der Hauptsitz mit Zentrallager in Lüdenscheid

# Großes bewegen

**Alexander Tonn ist seit Januar 2021 COO Road Logistics von Dachser. Der 48-Jährige verantwortet das Geschäft des Business Fields Road Logistics mit seinen Business Lines European Logistics und Food Logistics. Ein Gespräch über Erfahrungen, Netzwerkkompetenz und seine persönlichen Ziele.**

**Herr Tonn, Sie haben bei Dachser das Steuer in Road Logistics inmitten der Corona-Pandemie übernommen. Was waren dabei für Sie die größten Herausforderungen?**

Alexander Tonn: Der Start in das Jahr 2021 war eine sehr intensive und herausfordernde Zeit. Wir hatten nicht nur mit der dritten Pandemiewelle, sondern auch noch mit dem Brexit zu tun. Hinzu kamen außergewöhnliche Wetterereignisse nicht nur in Deutschland. Gleichzeitig stiegen die Volumina in unserem Netz massiv an. Von einem ruhigen Start in meine neue Aufgabe konnte nun wirklich nicht die Rede sein.

**Wie gehen Sie mit dem damit verbundenen Stress um?**

In angespannten Situationen werde ich eher ruhiger und konzentriere mich dann ganz auf das, was gerade zu tun ist.

**Und wie erging es Ihrem Team?**

Wir haben in diesen herausfordernden Zeiten als Executive Unit Road Logistics sehr intensiv mit den regionalen Managing Directors und ihren operativen Einheiten kommuniziert. Wir sind noch enger zusammengerückt und haben dabei richtig gut interagiert. Insofern hat uns die Pandemie als Team vorangebracht. Was allerdings doch sehr gefehlt hat, waren die direkten Kontakte. Alle Veranstaltungen fanden nur digital statt. Ein persönlicher Austausch, etwa bei einer gemeinsamen Weihnachtsfeier oder bei Vorstellungsrunden, war bislang nicht möglich. Das finde ich sehr schade. Aber ich hoffe, dass wir dies bald nachholen können.

**Inwiefern können Sie in Ihrer neuen Funktion von Ihren langjährigen Erfahrungen im Unternehmen profitieren?**

Ich bin seit 23 Jahren bei Dachser und habe 15 Jahre lang alle operativen Aspekte unseres Geschäfts sehr gut kennengelernt. Mit vielen Kolleginnen und Kollegen bin ich ein ganzes Stück des Weges gemeinsam gegangen und habe so eine gute Basis, um offen über alle Herausforderungen zu reden. Das weiß ich sehr zu schätzen. Zudem habe ich viele Jahre sehr eng und vertrauensvoll mit meinem Vorgänger, Michael Schilling, zusammengearbeitet. Das war eine ideale Vorbereitung auf die neue Funktion.

**Welche Meilensteine auf Ihrem persönlichen und beruflichen Werdegang erleben Sie rückblickend als besonders prägend?**

Da gibt es viele prägende Stationen. Während meiner Zeit in der Niederlassung Memmingen gehörten dazu vor allem verschiedene Kontraktlogistik-Projekte, die ich von der ersten Idee über die Kundengespräche und Kalkulation bis hin zu Neubaumaßnahmen und operativer Umsetzung begleiten konnte. Das war immer extrem lehrreich und spannend. Später wechselte ich dann ins Head Office nach Kempten und konnte in sechs Jahren als Verantwortlicher für die Kontraktlogistik mit vielen Reisen innerhalb der Organisation meinen Blick auf das weite, was Dachser in Europa und weltweit bewegt. Ab 2017 dann als Managing Director European Logistics Germany zusätzliche Verantwortung zu übernehmen, war der nächste Schritt.

**Welche Erkenntnisse haben Sie auf Ihrem Weg besonders gelehrt?**

Wir müssen in diesen herausfordernden Zeiten einfach noch flexibler, agiler und digitaler sein. Unsere Kunden verändern ihre Marktzugänge, wollen die Komplexität reduzieren und ihre Prozesse immer schneller digitalisieren. Dazu setzt beispielsweise der Handel verstärkt auf Omnichannel-Strategien. Diese veränderten Kundenerwartungen wollen wir weiter mit der gewohnten Dachser-Qualität bedienen. Zum Beispiel in der Baumarktlogistik. Im Jahr 2021 funktionierten viele Beschaffungsprozesse nicht wie gewohnt. So kam es aufgrund der Liefer- und Kapazitätsengpässe in der Seefracht zu massiven Verschiebungen bei den Vorlaufzeiten für saisonale Ware. Produkte für das Weihnachtsgeschäft aus Asien kamen nicht wie

Wir müssen in diesen herausfordernden Zeiten noch flexibler und agiler sein, um die Kundenerwartungen in der gewohnten Dachser-Qualität zu bedienen.

”

Alexander Tonn, COO Road Logistics bei Dachser

“

sonst üblich Ende des Sommers in Europa an. Da stieg natürlich die Nervosität aller Beteiligten. Mit intelligenter Kapazitäts- und Netzwerksteuerung konnten wir in dieser Situation unseren Kunden passende Lösungen anbieten.

#### Was zeichnet solche Lösungen aus?

Es geht uns um eine ganzheitliche Perspektive und entsprechende Angebote aus einer Hand. Eine dieser Antworten von Dachser ist die enge Verknüpfung unserer europäischen und interkontinentalen Netze, um globale End-to-End-Lösungen zu schaffen. In der Pandemie konnten wir maßgeschneiderte Lösungen mit hohem Mehrwert für unsere Kunden realisieren, als es zum Beispiel darum ging, Masken, Tests und Schutzausrüstungen aus China an europäische Krankenhäuser und Gesundheitseinrichtungen zu liefern. Das war ein Erfolg für alle Beteiligten, auf den sich weiter aufbauen lässt.

#### Wie sieht es mit Fachkräften aus? Der Fahrermangel ist ja schon lange ein Thema. Was ist da zu tun?

Der Fahrermangel ist eine strukturelle Herausforderung für alle Logistiker. Mögliche Folgen wurden zum Beispiel sehr eindrücklich erlebbar angesichts leerer Supermarkt-Regale in Großbritannien. Da wurde der Fahrermangel zum ersten Mal zum Thema in den Hauptnachrichten im Fernsehen. Es gibt derzeit verschiedene Initiativen, die Situation von Fahrern zu verbessern und das Berufsbild aufzuwerten. Wir begrüßen das und engagieren uns über die Ausbildung von Fahrpersonal hinaus. Unser Ziel ist, für die Kraftfahrerinnen und -fahrer sowie für die Fuhrunternehmen die besten Bedingungen am Markt zu schaffen und uns so von anderen unterscheidbar zu machen. Das ist gelebte Dachser-Kultur.

#### In Wirtschaft und Gesellschaft sind Nachhaltigkeit und Klimaschutz zentrale Themen. Wie sind diese bei Road Logistics verankert?

Nachhaltigkeit spielt für Dachser und für unsere Kunden eine sehr wichtige Rolle. Mit unserem Idea2net-Projekt Climate Protection decken wir viele Aspekte ab: von der emissionsfreien Belieferung von Innenstädten über Photovoltaikanlagen und den Grünstromeinsatz in unseren Anlagen bis hin zu elektrischen Flurförderzeugen auf Lithium-Ionen-Basis und batterie-

elektrischen Lkw-Konzepten, die wir gemeinsam mit Partnern aus Wissenschaft, Forschung und Technologie voranbringen. Da haben wir bereits Vieles und Richtungsweisendes auf den Weg gebracht. Bis Ende 2023 wollen wir zum Beispiel auch die Hälfte unserer Pkw-Firmenflotte in Europa auf Elektro-Fahrzeuge umstellen.

#### Ist die E-Mobilität der Schlüssel zu mehr Nachhaltigkeit?

Ob sich im Lkw-Bereich batterieelektrische Fahrzeuge oder Wasserstoff-Brennstoffzellen-Konzepte durchsetzen, wird sich weisen. Wir sind technologieoffen und leisten gemeinsam mit der Executive Unit IT & Development unter Leitung meines Vorstandskollegen Stefan Hohm unseren praxisbezogenen Beitrag zu Forschung und Entwicklung. Einen wichtigen Hebel haben wir schon jetzt mit der konsequenten Erhöhung der Effizienz im Landverkehr in der Hand. Zum Beispiel indem wir weiter den Laderaum bestmöglich ausnutzen. Die jetzt von uns neu eingesetzten Megatrailer sind ein weiterer Schritt zur Verbesserung des CO<sub>2</sub>-Fußabdrucks in der Logistik. Wir bleiben dran.



Ein erfahrener  
Logistiker:  
Alexander Tonn

## Aus dem Zukunftslabor

# Blockchain: Technologie mit Ökosystem

Die Blockchain konnte bisher nicht den großen Durchbruch in der Logistikbranche vermelden. Während die Technologie an sich überzeugt, fehlt oftmals der passende organisatorische Rahmen – ein Ökosystem, mit dem sich die Innovationspotenziale heben lassen.

Es ist etwas ruhiger geworden um eine der Top-Zukunftstechnologien der vergangenen Jahre: Blockchain. Liegt dies einfach nur daran, dass sich etwas Ernüchterung bei der Spekulation mit der Kryptowährung Bitcoin eingestellt hat? Vielleicht. Aber das weltweit bekannte digitale Zahlungsmittel ist lediglich ein Anwendungsfall dieser nach wie vor bemerkenswerten Technologie.

Blockchain ist eine besondere Form der Distributed-Ledger-Technologie (DLT). Dieser Oberbegriff beschreibt die verschiedenen Ausprägungen verteilter Datenbankstrukturen. Satoshi Nakamoto gilt als Erfinder der Blockchain und der Kryptowährung Bitcoin. Er veröffentlichte im November 2008 das berühmte Bitcoin-Whitepaper. Aber sein Name ist nur ein Pseudonym. Welche Person oder Personengruppe sich hinter Satoshi Nakamoto verbergen, bleibt bis heute ein Mysterium.

### Dezentrale Endloskette

Eine Blockchain ist ein IT-Konzept, das den vertrauenswürdigen Austausch von Informationen, Transaktionen und Werten sicherstellt. Technische Basis sind sogenannte Hashfunktionen, die als ein kryptografisches Verfahren agieren sowie dezentrale Prüf- und Speicherinstanzen (Nodes). Daten werden

so redundant, also mehrfach und wiederholt, unter den Teilnehmern eines Blockchain-Netzwerks verteilt. Ein zentraler Datenspeicher ist nicht notwendig. Der Name Blockchain („Block-Kette“) stammt aus der zugrundeliegenden Datenstruktur von Datenblöcken, die mittels kryptografischer Mechanismen miteinander verkettet werden.

Das Hash-Verfahren sorgt dann dafür, dass einmal gebildete Datenblöcke nachträglich nicht mehr verändert werden können, ohne dass dies von allen Beteiligten einer Blockchain sofort bemerkt werden würde. Man könnte die Datenkette auch als eine chronologisch aneinandergereihte Transaktionsdokumentation bezeichnen. Die Daten liegen redundant auf möglichst vielen via Internet verbundenen Nodes einer Blockchain. Diese erstellen, speichern und prüfen die Blöcke einer Blockchain. Unterschiedliche Proof-Verfahren (z.B. Zustimmung der Mehrheit der Nodes einer Blockchain) regeln, ob ein neuer Datenblock in die Blockchain geschrieben werden darf. Dieses Ökosystem benötigt keine zentrale Datenbank und auch keine zentrale Administration.

Obwohl Blockchain-Technologien durch ihr einfaches Grundkonzept begeistern, sind neben Bitcoin, der Plattform Ethereum und einigen weiteren kleineren Lösungen außerhalb des Finanzsektors bisher keine wirklich großen auf Blockchain basierenden Innovationen entstanden – auch nicht in der Logistik. Woran liegt das? Vielleicht daran, dass es auch bei der dezentralen Blockchain-Struktur zwar nicht aus technischer, aber doch aus organisatorischer Sicht in vielen Fällen eines zentralen Antreibers und Koordinators bedarf? Und dass dieser schwer zu finden ist, da er neutral und frei von Eigeninteressen sein muss, um die Teilnehmer an diesem Blockchain-Ökosystem nicht abzuschrecken?

### Potenziale für die Logistik

Trotz dieser noch ungelösten grundsätzlichen Problemstellungen existieren eine Reihe interessanter Anwendungsmöglichkeiten für Distributed-Ledger-Technologien: vor allem bei Dokumenten, die – aktuell oftmals noch in Papierform – sensible Informationen oder gar (Besitz-)Ansprüche bezogen auf die transportierte Ware beinhalten. Es wäre ein großer Schritt für die Digitalisierung der Logistik, solche Unterlagen selbstbestimmt verwalten zu können, und deren Verlaufshistorie unabhängig vom Handeln Dritter nachvollziehbar präsent zu haben. Perspektivisch könnte dies zum Beispiel bei Gefahrgutbegleitpapieren Wirklichkeit werden.

Ziel wäre es, den unternehmensübergreifenden Informationsaustausch zwischen den Gefahrgutakteuren zu digitalisieren. Dies ist möglich durch ein Blockchain-basiertes elektronisches Beförderungspapier, das etappenbasiert bei jeder Be- und Entladung über die Interaktion mit der Blockchain aktualisiert, bzw. dokumentiert wird. Aktuell wird an diesem Thema intensiv geforscht. Auch Dachser unterstützt zusammen mit Kunden und Partnern verschiedene Aktivitäten. Vor allem in Kooperation mit dem im Aufbau befindlichen Europäischen Blockchain-Institut sowie dem Fraunhofer IML werden der-



Die Blockchain besteht aus einer Kette („chain“) von Datenblöcken („block“)

zeit entsprechende Anwendungsfälle hinsichtlich ihrer Machbarkeit untersucht und Prototypen gebaut.

Um möglichst alle relevanten rechtlichen Rahmenbedingungen zu identifizieren, müssen Industrie und Wissenschaft zunächst die Machbarkeit demonstrieren und notwendige Änderungen aufzeigen. Damit im zweiten Schritt keine Inselösungen für einzelne Unternehmen geschaffen werden, braucht es einen Schulterschluss zwischen mehreren Unternehmen, Branchenverbänden, aber auch politischen Akteuren, Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben wie Polizei und Feuerwehr. Übrigens könnten, weit vorausgedacht, Letztgenannte ebenfalls von einem Blockchain-basierten Gefahrgut-Ökosystem profitieren. So hätten Polizei und Feuerwehr beispielsweise in Gefahrensituationen schnellen und unkomplizierten Zugriff auf entscheidende Informationen des Gefahrguttransportes mit entsprechend aktuellen Statusdaten zu bereits entladenen Sendungen. Mit dieser Information könnte dann ein noch zielgerichteteres Handeln eingeleitet werden, da bekannt ist, welche Gefahrgüter noch auf dem Fahrzeug sind und welche bereits entladen wurden. Dadurch dürfte sich die Sicherheit in der Transportkette noch einmal erhöhen.

Auch Zolldokumente oder Lieferscheine bieten Potenziale. In der Seefracht könnte das Warenwertpapier „Bill of Lading“ in Form einer Blockchain den Akteuren innerhalb eines Ökosystems die Ereignishistorie transparent und manipulationssicher sichern und dadurch nicht nur die Vernetzung physischer Objekte (Sendungen) ermöglichen, sondern auch den Transfer von Werten und Originaldokumenten.

## Mehr als nur eine Technologie

Aus Branchen- und Unternehmensperspektive gilt es vor allem, das Governance-Problem zu lösen. Damit sind in erster Linie unternehmensübergreifende Entscheidungsrechte und Verantwortlichkeiten gemeint, die einen beträchtlichen Einfluss auf Anreize zur Partizipation an einem Blockchain-basierten Ökosystem nehmen. Hier gilt es noch zu erforschen, welcher Weg der Beste ist und wie diese Problematik adressiert werden kann. Eine mögliche Lösung könnte eine eigenständige, neutrale rechtliche Instanz sein, die ein Ökosystem an wirtschaftlichen, aber auch behördlichen Akteuren beherbergt. Das deutliche Engagement staatlicher Institutionen wie dem Zoll ist hierbei in vielen Fällen von hoher Bedeutung.

Die Blockchain-Technologie ist nach wie vor eine relevante Zukunftstechnologie für die Digitalisierung der Logistik. Sie sollte allerdings nicht zum Selbstzweck implementiert werden. Viele Akteure vergessen dies leider, wenn ein neues Projekt ins Leben gerufen wird. Am Ende des Tages muss die auf Blockchain-basierende Innovation einen deutlichen Mehrwert gegenüber vorhandenen Lösungen bieten. Und vor allem dürfen die Herausforderungen durch das ungewohnte Blockchain-basierte Unternehmensökosystem nicht übersehen werden. Denn Blockchain ist nicht nur eine Technologie, sondern auch eine neue Art der Zusammenarbeit in der Supply Chain. Und die will gelernt und in der Praxis erprobt und bewährt sein.

**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

# Auf der Gewinnerstraße

Timon Jöhnke ist bewegungseingeschränkt. Doch davon hat er sich noch nie ausbremsen lassen. Bei Dachser fühlt sich der Speditionskaufmann angekommen.

Am wohlsten fühlt sich Timon Jöhnke bei der Arbeit, vor allem wenn so richtig viel Leben um ihn herum ist. „Nur Papiere, Abrechnung, Zahlen, das wäre nichts für mich“, berichtet der 24-jährige Speditionskaufmann im Fuhrparkmanagement des Dachser Logistikzentrums Hannover: „Am meisten Spaß macht es mir, wenn ich direkten Kontakt zu den Fahrerinnen und Fahrern habe.“ In der Ausbildung ist er für vier Wochen in einem Lkw mitgefahren und fand das „superspannend“.

Was auf den ersten Blick ziemlich „normal“ erscheint, ist eine überaus bemerkenswerte Leistung. Timon Jöhnke aus dem niedersächsischen Burgdorf erlitt eine frühkindliche Hirnschädigung, in der Fachsprache Cerebralparese genannt. Weil bei seiner Mutter während der Schwangerschaft Komplikationen auftraten, musste Timon bereits in der 28. Woche auf die Welt geholt werden.

Damit einher ging eine komplizierte Schulausbildung. Nach den ersten vier Jahren in der Grundschule musste sich Timon einer Operation unterziehen. Die Folge: Er musste viele Fertigkeiten noch einmal neu erlernen. Mit dem Rollstuhl das örtliche Gymnasium zu besuchen, war damals nicht möglich. Also wechselte der taffe Junge auf eine integrative Gesamtschule im 20 Kilometer entfernten Hannover. Es gab einen Fahrdienst, aber wann immer möglich, machte er sich lieber selbstständig mit Bus und Bahn auf den Schulweg. Mit dem erweiterten Realschulabschluss in der Tasche ging es auf ein Berufliches Wirtschaftsgymnasium im nahen Burgdorf.



Ein Logistiker  
mit Herzblut

## Beeindruckender Kampfgeist

Bei Dachser hinterließ der besondere Lebensweg von Timon Jöhnke Eindruck, als er sich für eine Ausbildung zum Kaufmann für Spedition und Logistikdienstleistung bewarb. Die Zusage ließ nicht lange auf sich warten.

„Viele meiner Mitschülerinnen und Mitschüler haben ein paar Bewerbungen geschrieben. Ich musste wegen meiner Körperbehinderung 40 schreiben und war sehr stolz, als von Dachser eine positive Rückmeldung kam“, berichtet Timon Jöhnke. Den Schritt zum weltweit agierenden Logistikdienstleister hat er in inzwischen vier Jahren nie bereut. „Ich bin nie negativ auf meine Behinderung angesprochen worden. Ich fühle mich bei Dachser wirklich angenommen und angekommen. Zudem ist die Logistik eine Zukunftsbranche und sehr international, was ich sehr interessant finde.“

Während der Ausbildung durchlief er blockweise die Theorie in der Berufsschule und die Praxiseinheiten in der Dachser European Logistics Niederlassung in Langenhagen. „Ich fand sehr gut, dass ich mehrere Wochen am Stück Blockunterricht hatte und mich auch auf die Hausaufgaben konzentrieren konnte.“

## Beruf mit Perspektive

Nach dem erfolgreichen Abschluss seiner dreijährigen Ausbildung im August 2021 wurde Timon Jöhnke in der Dachser-Niederlassung Langenhagen im Fuhrparkmanagement übernommen. Dort betreut er zusammen mit dem langjährigen Fuhrparkmanager Sascha Steinemann die Fahrerinnen und Fahrer, die für den Geschäftsbereich European Logistics unterwegs sind, also ganz unterschiedliche Industriegüter transportieren, und hält Kontakt zum Umschlaglager. Zu seinen Aufgaben gehören beispielsweise die Koordination von Schulungen der Fahrerinnen und Fahrer, die Dokumentation und auch Organisation von Arbeitskleidung. Der junge Mann unterstützt überall dort, wo es nötig ist. Kein Wunder also, dass er überaus beliebt ist.

„Ich will mich immer weiterentwickeln, das ist mit das Wichtigste im Leben“, sagt Jöhnke. Gerade ist er dabei, seine IT-Kenntnisse für Logistikprozesse weiter auszubauen. Zudem unterstützt er die Zollabteilung, indem er Zollabrechnungen für Kunden erstellt. Der Bedarf danach ist wegen des EU-Austritts von Großbritannien massiv gewachsen. Mit einem Augenzwinkern bezeichnet sich der junge Mann gerne auch einmal als „Brexit-Gewinner“.

Ein „Gewinner“ ist Timon Jöhnke in vieler Hinsicht. Trotz seines Handicaps hat sich der Fußball- und Fitnessstudio-Fan, der auch als Betreuer bei der Jugendfeuerwehr aktiv ist, den Weg in ein selbstbestimmtes Leben erkämpft. Und dabei sieht er sich noch längst nicht am Ende. Privat hat er seinen Führerschein gemacht und ist durch kontinuierliches Training nur noch sehr selten auf seinen Rollstuhl angewiesen. Beruflich träumt er davon, im Fuhrparkmanagement noch selbstständiger zu arbeiten und vielleicht berufsbegleitend seinen Verkehrsfachwirt zu machen. „Ich wünsche mir, dass mein Weg bei Dachser so weiter geht wie bisher.“

L. Becker



Timon Jöhnke ist ein geschätzter Kollege



Er liebt es, auf Achse zu sein



Die neuen Ortungsgeräte sind einfach montiert ...

# Gewusst wo und wie

Sendungsverfolgung und Transportsteuerung im „Internet der Dinge“: Mit GPS-Ortung über 5G/LPWAN-Funktechnologie und Telematik setzt Dachser Road Logistics Maßstäbe in der Echtzeitverfolgung, Ankunftszeit-Vorhersage und Visualisierung von Stückgut-Fernverkehren.

Alles Gute kommt von oben. Das gilt auch für das Global Positioning System, besser bekannt als GPS. Jedes Mal, wenn wir das Navi im Auto anschalten, um Routen zu suchen und unsere Ankunftszeit durchzugeben, kommen Satelliten und Funktechnologie ins Spiel, um uns auf dem Laufenden zu halten. Das sind eingespielte Systeme. Sie funktionieren auch in der Logistik, wenn es darum geht, die Wege eines Lkw per Telematik-Fahrzeugortung in Echtzeit zu verfolgen. Wer weiß, wo der Truck ist, kann auch die Sendung darin verfolgen.

Komplexer stellt sich dies in der Stückgut-Logistik dar. Die hier verwendeten Wechselbrücken werden im Fernverkehr oftmals zwischen zwei sich begegnenden Lkw getauscht. Und oft warten sie, aufgebockt auf ihren Stelzen, auf den nächsten Einsatz. Sei es auf dem Hof der Niederlassung, bei Kunden an einer Verloaderampe oder für längere Pausen auf einem Abstellplatz. Als autarkes System teilt die Wechselbrücke weder Energie noch Informationen mit ihrer Zugmaschine.

## Viel ausprobiert

Um diese robusten, aber kommunikativ nicht intelligenten Behälter und vor allem deren vielfältigen Inhalt im Stückgut-Netzwerk kosteneffizient und zuverlässig tracken zu können, bedurfte es einiger Jahre Technologie- und Telekommunikationsentwicklung. Lösungen auf der Basis traditioneller 2G/3G-Funkstandards erwiesen sich als zu energie- und kostenintensiv. Und vor allem als nicht zukunftsfähig, da diese Netze in Europa Schritt für Schritt abgeschaltet werden.

„Als dann die LPWAN-Technologien aufkamen, haben wir uns diese schon in einem sehr frühen Stadium aufmerksam angeschaut und im Rahmen des DACHSER Enterprise Lab erforscht“, berichtet Lars Relitz, Head of Corporate Digital Innovation & Development bei Dachser. LPWAN steht für Low Power Wide Area Network, ein Netzwerk, das gerade in Verbindung mit neuesten 5G-Mobilfunkstandards weltweit aufgebaut wird. „Anfangs waren Netzaufbau und Tarifstrukturen noch nicht vorhanden. Aber wir waren sehr schnell davon überzeugt, dass die LPWAN Technologie die richtige Richtung ist“, so Relitz.

Gemeinsam mit einem Anbieter für Ortungslösungen hat Dachser die Entwicklung innovativer Smart Tracking Devices (STD) für den Einsatz auf Wechselbrücken vorangetrieben. Diese bestehen aus extrem energiesparenden, mit Solarzellen unterstützten Energiemodulen sowie moderner satelliten-gestützter Ortungstechnik (GPS, Galileo) und Funkmodulen auf Basis der neuen 5G/LPWAN-Netze. Sie sind zusätzlich abgesichert durch weitere, derzeit noch verbreitete Funkstandards. Die ganzheitliche Lösung passt zur Anforderung, dass die Smart Tracking Devices die Lebenszeit der Wechselbrücke von zwölf Jahren wartungsfrei durchhalten müssen.

## Eine Lösung vor allem für die Kunden

Nutznieser dieser Neuerungen sind vor allem auch die Kunden. „Indem wir jederzeit in Echtzeit wissen, wo sich unsere Wechselbrücken befinden und diese Information auch entsprechend verarbeiten können, schaffen wir mehr Transparenz in der Lieferkette. Die Informationen zu Ankunftszeiten und eventuellen Verzögerungen werden noch exakter, die Kapazitätsplanungen dadurch einfacher und übersichtlicher. Das führt zu einer optimierten Auslastung der Transporte sowie zu effizienteren Abläufen im Umschlag“, erklärt Alexander Tonn, COO Road Logistics bei Dachser.

Nach erfolgreichen Pilotversuchen werden bis Sommer 2022 über 8.500 Wechselbrücken und 5.000 Trailer im Dachser Road Logistics Netzwerk

mit den Smart Tracking Devices ausgestattet. „Dann sind wir in der Lage, Informationen von tausenden Verkehren zusammenzuführen, zu filtern und zu verarbeiten, damit die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter alles für sie Relevante daraus erfahren – in Echtzeit und in einer gut erfassbaren Visualisierung,“ erläutert Armin Blaschek, Department Head Production Systems bei Dachser, der den Rollout des neuen Telematik-Systems leitet.

## Mehr Transparenz

Zur Visualisierung und Analyse der Daten dient eine zentrale Plattform, die sämtliche Positionsdaten der Wechselbrücken, aber auch von Trailern und Zugmaschinen, zusammenführt und mit den Sendungsdaten des Transportmanagement-Systems „verheiratet“. Darüber hinaus werden auch Charterverkehre, die selten mit eigenem Equipment durchgeführt werden, über eine eigens entwickelte Driver App abgebildet. Sie liefert nicht nur das Signal zur Visualisierung des Transports, sondern ermöglicht auch eine weitreichende elektronische Abwicklung des jeweiligen Charterauftrags mit digitalen Belegen.

Für Alexander Tonn verbindet sich mit dem Telematik-Projekt der Aufbruch in ein neues Zeitalter der Sendungsverfolgung und -steuerung in der Stückgutlogistik. „Perspektivisch wollen wir noch mehr Transparenz und Echtzeitinformationen aus der Supply Chain bieten, mit modernen Plattformen und API-Schnittstellen. Das Potenzial für weitere Funktionalitäten und Anwendungen von Telematik ist noch groß.“

M. Schick

Tracking-Daten in Echtzeit über eine Plattform zu verarbeiten, ist bei Dachser „gelernt“. Zum Zwecke der lückenlosen Temperaturverfolgung im Frischbereich sendet der Food Logistics-Fuhrpark schon seit Jahren Transport- und Bewegungsdaten auf eine Datenplattform, wenn auch mit deutlich geringerem Funktionsumfang. Darauf lässt sich jetzt das neue System mit Smart Tracking Devices aufbauen.



... und arbeiten komplett wartungsfrei

# Lösungen nach Maß

**Logistik mit Mehrwert entsteht, wenn Dachser seine Standard-Services mit spezifischer Branchen-Expertise verbindet. Jens Wollmann, Head of Corporate Solutions, über bewährte und neue Branchenlösungen im Netzwerk.**

**Herr Wollmann, Sie sind seit Mitte letzten Jahres übergreifend für die globalen Branchenlösungen von Dachser verantwortlich. Worin liegt für Sie der Reiz dieser Aufgabe?**

Jens Wollmann: Es hat mich schon immer fasziniert, von den Anforderungen der Kunden her zu denken. So kann man ganzheitliche Logistikkonzepte mit echtem Mehrwert schaffen, die – ganz im Sinne der Dachser Mission – positiv auf die Logistikbilanz unserer Kunden einzahlen. Die logistischen Anforderungen innerhalb einer Branche sind allerdings in gewissem Umfang deckungsgleich, und ein entwickeltes Konzept kann oft für viele Kunden gleichzeitig von Nutzen sein. Daraus können dann weltweite Corporate Solutions entstehen, die sich am Markt bewähren.

**Können Sie dafür Beispiele nennen?**

Corporate Solutions verbinden spezifisches Branchen-Know-how mit bewährten Services im globalen Logistiknetzwerk von Dachser. Für definierte Branchen bieten wir damit spezifische und maßgeschneiderte Logistikkösungen, die dennoch von globalen Qualitätsstandards profitieren. Paradebeispiele dafür sind DACHSER DIY Logistics für die Home Improvement Branche und DACHSER Chem Logistics für die chemische Industrie.

**Nehmen Sie uns doch einmal mit auf eine Zeitreise. Seit wann gibt es Corporate Solutions bei Dachser?**

Das ist eine lange Geschichte. Sie beginnt 1998 mit DACHSER DIY Logistics. Die Lieferanten und insbesondere der Handel der Bau- und Heimwerkerbranche hatten damals die Bedeutung der Wertschöpfung, die in der Logistik steckt, erkannt. Der Handel versuchte damals, die Logistik in seinem Sinne nach dem Pull-Prinzip umzugestalten, um mehr Flexibilität zu gewinnen. Die Hersteller wollten bei dem für sie damals besser planbaren Push-Prinzip bleiben. Regelrechte Machtkämpfe zwischen den Beteiligten waren die Folge.

**Was konnte Dachser in dieser Situation tun?**

Für unsere neue Branchenlösung hatten wir seinerzeit den Markt intensiv analysiert und die Logistikprozesse so gestaltet, dass für Industrie und Handel eine Win-win-Situation entstand. Das war die Geburtsstunde der DACHSER DIY Logistics Pipeline, unserem Sinnbild für den integrierten und durchgängigen physischen und informatorischen Warenfluss – von der globalen Beschaffung bis zur Anlieferung. Das bildete seinerzeit übrigens noch ausschließlich den stationären Handel ab. Seither wurde die Pipeline permanent weiterentwickelt, beispielsweise um die Lieferung an Privatempfänger, sodass wir heute die gesamte Bandbreite der Omnichannel-Logistik anbieten. Lieferanten und Handel profitieren gleichermaßen vom Synergieeffekt der gebündelten Anlieferung, entsprechend den Anforderungen des Handels, an mittlerweile über 18.000 Bau- und Gartenmärkten in Europa.

**Wie ging die Entwicklung weiter?**

2007 folgte mit DACHSER Chem Logistics der nächste Meilenstein. Dachser hatte im Vorfeld bereits sehr erfolgreich mit vielen Unternehmen der chemischen Industrie zusammenge-



## Die enge Zusammenarbeit mit Handels- und Herstellerverbänden in Europa ist ein wichtiger Impulsgeber zur Erneuerung und Erweiterung unserer Branchenlösungen.

Jens Wollmann, Head of Corporate Solutions bei Dachser



arbeitet. Das war eine gute Basis, um nach einer intensiven Analyse der verschiedenen Industrie-segmente, der jeweiligen Anforderungsprofile und der dazu passenden Potenziale eine eigene Branchenlösung ins Leben zu rufen.

Seitdem hat Dachser weitere Branchen in den Fokus genommen, immer mit der zentralen Frage: Wo können wir unseren Kunden mit einer Bündelung der Kompetenzen handfeste Vorteile bieten? Entstanden sind DACHSER Automotive Logistics, DACHSER Fashion Logistics sowie DACHSER Life Science and Healthcare Logistics, wo wir die globalen Märkte für unsere Kunden ganz besonders eng miteinander verknüpfen und an das europäische Landverkehrsnetz anbinden. Zudem starten wir, zunächst in Frankreich und ab 2023 auf breiterer Ebene, die Branchenlösung DACHSER Cosmetics Logistics, die auf die spezifischen Anforderungen der Kosmetikindustrie ausgelegt ist.

### Welche Innovationen gehen mit der Etablierung von Corporate Solutions einher?

Ein hervorragendes Beispiel im Bereich der DACHSER Fashion Logistics ist der Roll&GOH, ein von Dachser entwickelter Rollcontainer, in dem sowohl Liege- als auch Hängeware, im Fachjargon der Fashion Branche GOH – also Garment on Hanger – transportiert wird. Der Rollcontainer ist so für unser Netzwerk konzipiert, dass dieser sehr effizient eingesetzt werden kann. Ganz besonders eignet er sich für die anspruchsvolle Belieferung der Shops und Malls in den Innenstädten der europäischen Metropolregionen, übrigens nicht nur für Fashionprodukte.

### Was kann Dachser der Automobilindustrie sowie Life Science and Healthcare-Kunden bieten?

Unser maßgeschneidertes „Buyer's Consolidation“-Konzept zielt auf Zulieferer der Automobilindustrie ab. Für diese Kunden führen wir die Vorprodukte für die Produktion von einer Vielzahl von Lieferanten aus ganz Europa an einem logistischen Punkt zusammen. So kommt die Ware, konsolidiert und effizient, zu den Fertigungslinien in Übersee. Dabei wird über den sogenannten Coordination-Tower Automotive zentral die an-

spruchsvolle Auftragssteuerung koordiniert, mit einer intelligenten Verbindung unserer Transport-Management-Systeme. Der Kunde profitiert von hoher Transparenz über die multimodale Transportkette und ist stets informiert. So können beispielsweise im Bedarfsfall Sendungen mit hoher Priorität auf schnellere Verkehrsträger umgestellt werden.

Bei Life Science- und Healthcare-Produkten wiederum müssen von vornherein anspruchsvolle Service und Qualitätsstandards nachgewiesen werden. Bei Medikamenten und anderen pharmazeutischen Produkten geht es oft um temperatur-empfindliche Produkte und eilige Sendungen, die in einem komplexen regulatorischen Umfeld abgewickelt werden müssen. Dafür hat Dachser bereits fünf Standorte auf drei Kontinenten gemäß CEIV Pharma der IATA zertifiziert.

### In Ihren Verantwortungsbereich fällt eine weitere, sehr anspruchsvolle Dienstleistung: Dachser als Lead Logistics Provider. Was kann man sich darunter vorstellen?

Die Lieferketten stets im Blick zu haben und steuern zu können, ist für die Geschäftsmodelle unserer Kunden immer entscheidender. Das wird in Zeiten massiver Störungen der globalen Supply Chains besonders deutlich.

Wir können unseren Kunden dabei als „Lead Logistics Provider“ zur Seite stehen und über das Dachser LLP Control Tower Konzept alle vom Kunden eingesetzten Logistikdienstleister zentral steuern und koordinieren. Je nach Kundenanforderungen können dabei verschiedene Services genutzt werden – wie beispielsweise Lieferantenkoordination, Auftragsmanagement, Supply Chain Event Management, Überwachung der Kosten, KPIs und Reporting, und vieles mehr.

Die Basis bildet eine innovative IT-Lösung, eine Visualisierungs- und Connectivity-Plattform für die komplette Supply Chain. So bekommen unsere Kunden eine ganz neue Transparenz und damit bessere Steuerungsmöglichkeiten. Für mich ist das ein weiteres eindrucksvolles Beispiel für intelligente Logistik, die alle Vorteile aus Kundenorientierung und Standardisierung in sich vereint.

Unter dem Dach der Executive Unit IT & Development (ITD) kombiniert Dachser Corporate Solutions seine Standard-Services mit branchenspezifischen Logistikanforderungen. So entstehen maßgeschneiderte Lösungen mit einem Höchstmaß an Branchen-Adaption.

## Netzkompetenz



Der eActros leitet eine neue Ära der E-Mobilität für Lkw ein

# Elektrisches Schwergewicht

Dachser bringt den ersten Serien-eActros zum Einsatz. Der neue vollelektrische 19-Tonner von Mercedes Benz ist Teil der Klimaschutzstrategie des Logistikdienstleisters.

Mercedes-Benz geht mit dem eActros, einem batterie-elektrischen Schwer-Lkw, in die Serienproduktion. Eines der ersten Modelle nimmt bei Dachser seinen Dienst auf. Karin Rådström, CEO Mercedes-Benz Lkw, hat einen eActros 300 bei einem Kundentermin in Wörth am Rhein an Stefan Hohm, Chief Development Officer (CDO), übergeben. Dachser plant schon jetzt, weitere dieser vollelektrischen Schwer-Lkw als Teil seiner Klimaschutzstrategie in die Fahrzeugflotte aufzunehmen.

„Der Serien-eActros ist ein wichtiger Baustein unseres Stadtbelieferungskonzepts DACHSER Emission-Free Delivery, das wir aktuell auf elf europäische Metropolregionen erweitern“, erklärt Stefan Hohm. Das neue batterie-elektrische Fahrzeug soll in Stuttgart den bereits seit 2019 von Dachser in der Praxis getesteten Prototypen ablösen. „Der eActros hat in Stuttgart seinen Alltagswert bewiesen, vor allem wenn es um die emissionsfreie Direktbelieferung von Kunden mit palettierter Ware geht. Darüber hinaus sehen wir für den vollelektrischen

19-Tonner auch einiges Potenzial in Shuttle-Verkehren. Wir gehen davon aus, dass das Fahrzeug ein breites Einsatzfeld in der nachhaltigen Stückgutlogistik finden wird.“

### Mehr Dynamik und stressfreieres Fahren

Der Umstieg auf vollelektrische Lkw kommt auch den Fahrerinnen und Fahrern zugute: Die Fahrdynamik des eActros soll gegenüber konventionellen Diesel-Lkw ein entspannteres und stressfreieres Fahren ermöglichen. Der niedrige Schwerpunkt begünstigt zudem die Kurvenlage. Im Volllast-Betrieb trägt auch der um 10 dB reduzierte Innengeräuschpegel zum angenehmeren Fahren bei – das entspricht etwa einer Halbierung der wahrgenommenen Lautstärke. Im Gegensatz zu einem Diesel-Lkw gibt es außerdem deutlich weniger Vibrationen.

## Duo-Trailer mit Doppelnutzen

Mit nur einer Zugmaschine bis zu 134 Paletten mit Ware bei einem Höchstgewicht von 44 Tonnen transportieren: Das ist das Konzept von zwei Duo-Trailer-Kombinationen, die Dachser Iberia jetzt auf der Strecke zwischen Madrid und Barcelona in den Dienst gestellt hat. Mit zwei 13,60-Meter-Sattelauflegern und einer Zugmaschine umfasst die Gesamtlänge eines Duo-Trailers etwas mehr als 30 Meter.

„Damit verringern wir die Treibhausgasemissionen per transportiertem Kilogramm und steigern zugleich die Effizienz für unsere Kunden. Wir hoffen, dass wir den Einsatz dieses Gespanns bald ausweiten und wir einen zusätzlichen Beitrag zu einer effizienten und nachhaltigen Zukunft leisten können“, sagt Celestino Silva, Managing Director European Logistics bei Dachser Iberia.



Länge läuft: der Duo-Trailer in Spanien

## Top im TOP 100-Ranking

In der neuen Studie „TOP 100 in European Transport and Logistics Services 2021/2022“ der Fraunhofer Arbeitsgruppe für Supply Chain Services (SCS) hat sich Dachser in den relevanten Logistik-Teilmärkten erneut gut platziert.

In der Stückgutlogistik belegt der Logistiker Platz 2 in Europa, im Teilsegment „Full-Truckload“ Platz 9. In beiden Rankings gab es keine Veränderung im Vergleich zur letzten europäischen TOP 100-Studie vor zwei Jahren. Im Segment „Specialized Surface Transportation“, das spezialisierte Transport und Logistik-Services für die Lebensmittelindustrie, die Automobilbranche oder Tank- und Silotransporte versammelt, verbesserte sich Dachser von Platz 7 auf 5 in Europa. Betrachtet man hier lediglich die Logistikdienstleister mit Umsätzen in der Lebensmittellogistik belegt Dachser Platz 3.

Im Segment „Air and Ocean Cargo“ präsentiert die Studie zum ersten Mal eine kombinierte Liste für Europa. Hier rangiert Dachser mit Platz zehn auf Anhieb unter den Top Luft- und Seefrachtanbietern in Europa.

## Innovativ im Umschlag

Mit ERDi, einem eigens von Jungheinrich für Dachser konzipierten Doppelstockgerät zieht ein neuer Technologiestandard in die europäischen Umschlaghallen des Logistikdienstleisters ein. Bei der Entwicklung standen die Themen Fahrerergonomie, Arbeitssicherheit und Wirtschaftlichkeit im Vordergrund. ERDi ist derzeit das kompakteste Fahrzeug seiner Klasse und spart gegenüber seinem Vorgängermodell 30 Zentimeter an Länge. Mit dem fest integrierten Lithium-Ionen-Akku markiert diese Neuentwicklung auch den schrittweisen Abschied des seitlichen Batteriewechsels, der bisher im Mehrschichtbetrieb für eine ausreichende Energieversorgung erforderlich war. Dachser stellt seine Niederlassungen in Europa nun auf eine entsprechende Ladeinfrastruktur um.



Neue Stapler-Technologie für Dachser

## Wachsen in den Nordics



Mehr Kapazität in Skandinavien

Dachser stärkt weiter sein Netzwerk in den nördlichen Regionen Europas. In Kristiansand, im Süden Norwegens, hat ein neues Vertriebsbüro die Arbeit aufgenommen, um neue Kunden im Süden und Westen des Landes zu gewinnen. Bisher war Dachser Norwegen mit einer Niederlassung in Vinterbro am Stadtrand von Oslo vertreten. Auch Schweden entwickelt sich positiv: Mit der Eröffnung eines neuen Vertriebsbüros in Örebro baut der Logistikdienstleister seine Präsenz in Mittelschweden aus. Zudem wurde Carl-Johan Westas zum neuen Country Manager Sweden European Logistics ernannt.



Italienische Küche  
ist Lebensart

# Bella Figura mit Pizza, Pasta & Co

Der europaweite Transport von Lebensmitteln, insbesondere aus dem Frischebereich, ist ein wichtiger Bestandteil der Aktivitäten von Dachser Food Logistics auf dem italienischen Markt. Kurze Laufzeiten sind dabei besonders gefragt.

Die Frage wird wohl nicht endgültig zu klären sein: Wem gehört die Nudel? Den Chinesen oder den Italienern? Dieser Glaubensstreit scheint 2005 mit der Ausgrabung eines 4.000 Jahre alten Nudeltopfs einstweilen zu Gunsten Chinas entschieden zu sein. Doch in Italien bleiben Pasta-Puristen hartnäckig dabei, dass die Nudel vermutlich an mehreren Orten unabhängig voneinander erfunden wurde, auch weil der spanische Reisende Al-Idrisi schon lange vor der Chinareise des venezianischen Entdeckers Marco Polo von „einer fadenförmigen Speise aus Mehl, die auf Sizilien hergestellt wird“, berichtet hatte.

Unstrittig bleibt, dass Pasta heute in Form von Spaghetti, Penne, Farfalle, Tortellini und Co. ein weltweit verstandenes Synonym für Italien und italienische Lebensart ist. Die damit einhergehende kulinarische Liebesbeziehung erfuhr während der Corona-Lockdowns, als viele Menschen im Homeoffice arbeiteten und Restaurants und Kantinen geschlossen blieben, eine weitere Zuspitzung. So verzeichnete der Lebensmittelverband Filiera Italia 2020, auf dem Höhepunkt der Lockdowns, einen Anstieg der Pasta-Ausfuhren allein nach Deutschland von gut 20 Prozent. Doch auch Produkte aus dem Frischebereich wie Käse, frische Pasta oder Wurstwaren, erfreuten sich gestiegener Beliebtheit.

Lebensmittel „made in Italy“ stehen aber nicht nur bei den europäischen Nachbarn hoch im Kurs. Laut Statistik begeistern sich eine Milliarde Menschen in der ganzen Welt dafür. In den letzten zehn Jahren stieg der Wert italienischer Lebensmittelexporte um satte 80 Prozent, wobei sich in Europa, allen voran Deutschland und Frankreich, nach wie vor die wichtigsten Abnehmer finden. Gleichzeitig ist Italien selbst auch ein wichtiger Markt für seine europäischen Nachbarn. Kurzum: In und um Italien sind im Lebensmittelbereich umfassende Logistiklösungen gefragt. →

Die Welt liebt italienische Lebensmittel. Dies zeigt auch ein Blick in die Umschlag- und Lagerhallen verschiedener deutscher Niederlassungen. So betreibt Dachser beispielsweise in Langenau nahe Ulm das deutsche Lager für den Nahrungsmittelkonzern Barilla aus Parma. Im Schnitt lagern hier rund 20.000 Paletten mit italienischen Nudelspezialitäten. Täglich verlassen 800 Tonnen die Niederlassung in Richtung der Zentrallager des Einzelhandels in ganz Deutschland.

## Seit über zehn Jahren in Italien

Dachser Food Logistics ist bereits seit 2010 auf dem italienischen Markt präsent, seit 2012 im Rahmen eines Joint Ventures mit Papp Italia. 2017 hatte der Logistikdienstleister den Partner Papp Italia vollständig übernommen und firmiert seit 2018 als Dachser Italy Food Logistics mit dem Hauptstandort und dem zentralen Umschlagspunkt in Pradelle nahe Verona (Venetien). Im Jahr 2020 bewegte Dachser Italy Food Logistics 320.100 Sendungen mit 287.100 Tonnen und erzielte so einen Umsatz von 37,2 Millionen Euro. Tägliche Verkehre binden die Frischeplattform in Venetien an die Dachser Niederlassung in Erlensee nahe Frankfurt am Main an, wo das Eurohub das Herzstück des European Food Network, dem Verbund führender europäischer Lebensmittellogistiker, bildet. Auf diese Weise ist Italien mit 33 Ländern verbunden. Hinzu kommen tägliche Verkehre zu mehreren Dachser Food Logistics Standorten in Süddeutschland.

Darüber hinaus macht die verkehrsgünstige Lage des Standorts als Bündelungsplattform im Herzen Norditaliens Transporte innerhalb des Landes sehr effizient. Etwa 80 Prozent der Sendungen an die großen Handelslager (Lebensmitteleinzelhandel, Großhandel und Discount) können von hieraus direkt zugestellt werden. Den Rest übernimmt ein engmaschiges Netz aus 22 Korrespondenten. Ergänzt wird die Frischeplattform durch ein Multi-User-Warehouse mit verschiedenen Temperaturzonen und einer Kapazität von

über 9.000 Palettenstellplätzen. Eine steigende Nachfrage und weiteres Wachstum sind hier gleich mitgedacht. Das Gelände bietet genug Platz für Erweiterungen.

## Flexibel durch kritische Zeiten

„Die während der Pandemie zum Teil außergewöhnlich großen Anstiege der transportierten Volumina haben einmal mehr die Servicequalität und Kundenbetreuung in den Fokus gerückt“, sagt Alfred Miller, Managing Director Dachser Food Logistics. „In einer äußerst kritischen Zeit benötigen Kunden einen flexiblen Logistikdienstleister, der höchste Qualitäts- und Zuverlässigkeitsstandards erfüllt. Gerade bei temperaturgeführten Transporten auf stark fragmentierten Märkten wie in Italien sind Qualität und Genauigkeit ein Muss.“

Neben dem Hauptsitz in Pradelle und der Vertretung im süditalienischen Taranto (Apulien) kam im April des vergangenen Jahres eine neue Präsenz in Massalengo nahe Mailand hinzu. Große Teile der Milch- und Wurstwarenproduktion und ein bedeutender Anteil der Lebensmittelexporte des Landes kommen aus der Lombardei.

„Die Eröffnung des neuen Standorts bei Mailand war ein wichtiger Schritt für Dachser Food Logistics in Italien. Damit stärken wir unsere Marktpräsenz und rücken noch näher an potenzielle Kunden heran“, erläutert Roberto Specos, Country Manager von Dachser Italy Food Logistics. Die vielen Lebensmittelunternehmen in der Region produzierten sowohl für den heimischen Markt als auch für den Export ins europäische Ausland. „Ihnen können wir ein interessantes Komplettangebot bieten – von der nationalen Distribution über den Import- und Export, bis hin zum Warehousing an unserem Stammsitz in Verona.“

## Starkes Team für Qualität

Ein weiterer wichtiger Schritt in der Entwicklung der Landesgesellschaft war die direkte Übernahme von mehr als 100 gewerblichen Logistics Operatives im Lager und Umschlag. Wie in Italien üblich, waren diese zuvor über eine „cooperativa“ am Hauptsitz in Pradelle tätig. Seit 2020 sind gewerbliche Mitarbeiter direkt und unbefristet bei Dachser angestellt. „Bei den Kernprozessen in der Produktion setzen wir auf eigenes Personal. Das sorgt für die notwendige Prozess- und Qualitätssicherheit“, erläutert Alfred Miller. „Für gute Leistung braucht es ein starkes Team und gemeinsame Werte. So meistern wir auch zukünftige Herausforderungen und können in Italien weiter wachsen.“

M. Gelink



## Nachhaltig unterwegs

Dachser baut seine emissionsfreie Fahrzeugflotte aus. Dazu investiert das Unternehmen in den kommenden zwei Jahren in mindestens 50 zusätzliche batterieelektrische Lkw. Darüber hinaus soll bis Ende 2023 jeder zweite Firmen- oder Dienstwagen bei Dachser in Europa ein batterieelektrisches Fahrzeug sein. Das sind in Summe rund 1.000 Pkw. Auch Tests mit Wasserstoff-Lkw sind geplant.

# Partnerschaft, auf die Sie bauen.

DACHSER European Logistics

## Überall in Europa.

Eine sichere, rechtzeitige und unversehrte Zustellung Ihrer Sendungen ist unser Anspruch und steht für eine Partnerschaft, auf die Sie bauen können.

DACHSER European Logistics ist überall dort, wo Sie uns brauchen. Wir transportieren Ihr Stückgut, Ihre Komplett- oder Teilladungen über tägliche Verbindungen mit festen Laufzeiten direkt in ihre Zielgebiete und ermöglichen Ihnen so eine durchweg verlässliche Planung.