

DACHSER

magazin

DIE WELT DER INTELLIGENTEN LOGISTIK

AUFBRUCH IN EINE NEUE EPOCHE

FÜHRUNGSWECHSEL BEI DACHSER



INTERLOCKING
IM VERBUND MIT DEN
HEILKRÄFTEN DER NATUR

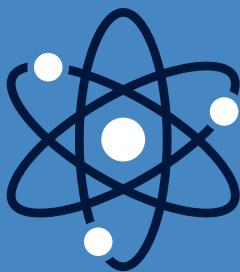
EUROHUBS
AGIL IM
NETZWERK

IN NEUE DIMENSIONEN

„Nichts auf der Welt ist so mächtig wie eine Idee, deren Zeit gekommen ist“, befand einst der französische Schriftsteller Victor Hugo (1802–1885). Stimmt. Auch wenn sich wirklich Weltbewegendes gerne auch ein bisschen Zeit lässt.



6 Kilometer Luftlinie und der Bristolkanal liegen zwischen der Insel Flat Holm und dem walisischen Festland. „So soll es sein“ lautete die Botschaft, die der 23-jährige italienische Erfinder Guglielmo Marconi 1897 erstmals drahtlos über diese Entfernung sandte. Der von ihm dazu entwickelte „Knallfunk“ stand am Anfang eines einzigartigen Siegeszuges kabelloser Kommunikation, der bis zu WLAN und mobiler Telefonie und mobilem Internet führte. Heute nutzen mehr als 3,2 Milliarden Menschen ein Smartphone. Allerdings ohne Knallfunk – der wurde wegen seiner Störempfindlichkeit in den 20er-Jahren verboten.



1 Atom groß ist der kleinste Transistor der Welt. Entwickelt wurde das quantenelektronische Bauelement, das elektrischen Strom über das kontrollierte Verschieben eines einzelnen Atoms schaltet, am Karlsruher Institut für Technologie. Ein weiterer Meilenstein der Elektrotechnikgeschichte. Auf der Pionierarbeit von Julius Edgar Lilienfeld (1928) aufbauend, konnten die Ingenieure von Bell Laboratories 1947 erstmals ein Serienmodell vorstellen. Ihr Transistor hatte allerdings noch die Größe einer Pampelmuse. Heute sind in neuesten Smartphones Chips mit bis zu 15 Milliarden Transistoren verbaut.



2 Brillenlinsen waren es, die den Blick ins Universum öffneten. Spielende Kinder hielten 1608 die Gläser in der Werkstatt des Brillenmachers Hans Lipperhey übereinander, um schärfer sehen zu können. Die Idee zum ersten Teleskop war geboren. Galileo Galilei griff sie auf, wandte sich dem All zu und öffnete damit fundamental das Weltbild für völlig neue Erkenntnisse.



8 „Notizen“ fügte die britische Mathematikerin Lady Ada Lovelace Mitte der 1840er-Jahre einem Artikel zur „Analytical Engine“ bei. Darin enthalten: der erste Algorithmus in grafischer Darstellung. Zu ihren Lebzeiten wurde diese historische Denkleistung nie anerkannt. Erst Ende des 20. Jahrhunderts erkannte man, dass Lovelace die erste Programmiererin war. Ohne Computer.



10 Tonnen wog die erste Lokomotive der Welt. Leider zu schwer für die ersten Schienen. Konstruiert hatte sie Richard Trevithick 21 Jahre bevor George Stephenson dann tatsächlich den ersten Zug von Stockton nach Darlington fahren ließ. Trevithick verstarb verarmt und erfuhr erst posthum seine Würdigung als Vordenker.



12,5 Quadratzentimeter brauchte es im 9. Jahrhundert, um auf Kurs zu bleiben und das Mittelmeer sicher zu durchqueren. Arabische Seeleute nutzten mangels GPS und Satellitennavigation den Kamal – ein kleines Brettchen, in dessen Mitte sich ein Loch befand, durch das eine Schnur mit Knoten geführt wurde. Der Steuermann hielt das Schnurende mit den Zähnen und verschob in Augenhöhe die Stellung des Kamals, bis die Unterkante auf dem Horizont lag und die Oberkante den Polarstern berührte. Die Knotenstellung verriet dann die jeweilige Position. Das einfache, aber sehr nützliche Werkzeug war über 1.000 Jahre lang in der Seefahrt im Einsatz.

TITEL**Führungswechsel:**

Aufbruch in eine neue Epoche 04

FORUM**Menschen & Märkte:** 12Dachser Enterprise Lab, Start ins
neue Ausbildungsjahr und Neues aus dem
Dachser-Zukunftslabor**Essay:** Familienunternehmen –

Mit der Kraft der Generationen 16

KOMPETENZ**Interlocking:** Verbunden mit den

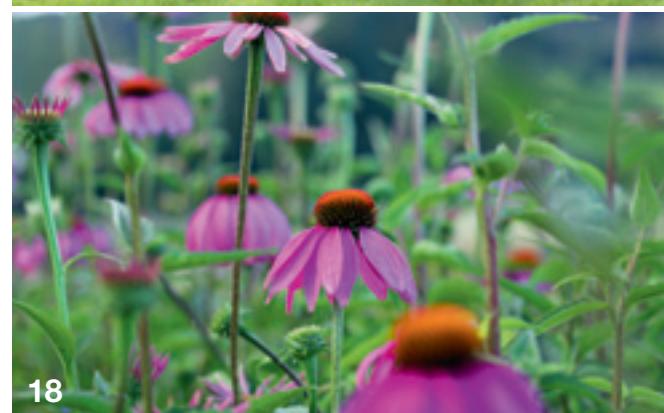
Heilkräften der Natur 18

Nahverkehr 2.0: Alles in eigener Hand –

das neue Assistenzsystem SAM 22

NETZWERK**Netzkompetenz:** News aus der Dachser-Welt 26**Eurohubs:** Agil im Netz –
die Road-Architektur für Europa 28**GOOD NEWS****Leuchtzeichen:** Ein Blinklichtkonzept
für mehr Verkehrssicherheit 35

04



18



22



28

DACHSER eLetter:
Jetzt abonnieren!



Spannende Stories
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, Madlen Recla, Christian Weber **Vertrieb:** Andrea Reiter, Tel.: +49 831 5916-1424, E-Mail: andrea.reiter@dachser.com **Gesamtrealisierung:** Schick Kommunikation, Kerschensteinerstraße 25, 82166 Gräfelfing, E-Mail: info@schick-kommunikation.de **Projektleitung:** Marcus Schick **Gestaltung:** Ralph Zimmermann **Bildnachweis:** alle Fotos Dachser außer Matthias Sienz/Foto Sienz (S. 1, 3, 4, 5, 8, 22, 23, 24, 25), gettyimages (S. 2, 3, 12, 13, 14, 16, 17, 26, 27), A.Vogel (S. 3, 18, 19, 20, 21), Ute Schmidt/bildfolio (S. 35) **Illustration:** Ralph Zimmermann (S. 16, 17) **Druck:** Holzer Druck und Medien Druckerei und Zeitungsverlag GmbH, Fridolin-Holzer-Str. 22-24, D-88171 Weiler im Allgäu **Auflage:** 37.000/61. Jahrgang **Erscheinungsweise:** 4 x im Jahr **Sprachen:** Deutsch, Englisch, Französisch, Spanisch **Übersetzung:** Klein Wolf Peters GmbH, München. Dieses Produkt besteht aus FSC®-zertifizierten und anderen kontrollierten Materialien.



AUFBRUCH IN EINE NEUE EPOCHE

Am 1. Januar 2021 übernimmt ein neues Vorstandsteam die Führung von Dachser. Der Generationenwechsel ist von langer Hand vorbereitet und steht ganz in der Tradition einer in die Zukunft gerichteten Entwicklung des Familienunternehmens.



In 90 Jahren von einem Ein-Mann-Unternehmen zu einem weltumspannenden Logistiknetzwerk: „Die Dachser-Historie ist geprägt vom Mut, das kalkulierte Risiko einzugehen, Entscheidungen zu treffen und Wege einzuschlagen, die entgegengesetzt zu den Mehrheitsmeinungen und Branchentrends lagen“, befindet der Wirtschaftshistoriker Professor Paul Erker. Es ist eine Kultur der eigenen Stärke und der Problembewältigung aus eigener Kraft. Die Grundlage dafür sind eine wertebasierte, vorausschauende Unternehmensorganisation und ein auch in Krisenzeiten stabiles und robustes Geschäftsmodell. Dieses „Erbe“ prägt die unterschiedlichen, aufeinander aufbauenden Phasen der Entwicklung des Familienunternehmens. →



Der Zukunft zugewandt:
der scheidende CEO Bernhard Simon,
der künftige CEO Burkhard Eling
und Michael Schilling, scheidender
COO Road Logistics

Epoche 1

Vom Ein-Mann-Unternehmen zum führenden Transportunternehmen Süddeutschlands

Der Weg führt von einem Ein-Mann-Transportunternehmen im Gründungsjahr 1930 zu einer der führenden Speditionen Süddeutschlands in den 70er-Jahren. Krieg und Wiederaufbau, das „Wirtschaftswunder“, der „Kalte Krieg“ und das Zusammenwachsen Europas setzen die Wegmarken in einem tiefgreifenden Transformationsprozess. 1952 erfolgt mit dem Beginn der Auslandsverkehre eine erste Umfirmierung in „Thomas Dachser, Internationale Spedition“. In dieser Phase setzen in Deutschland feste, staatlich vorgegebene Tarife und limitierte Fernverkehrskonzessionen zum Schutz der Bahn die Leitplanken der Verkehrspolitik. Für Spediteure heißt dies, die Konzessionen zu erhalten. Geld wird vor allem mit Transport und eigenen Assets verdient. Mit der Einführung der Wechselbrücke und der Kostenrechnung setzt Dachser in dieser Phase allerdings bereits erste Wegmarken in Richtung eines Systemlogistikers.

Epoche 2

Entwicklung des Netzgedankens

Mitte der 80er-Jahre wird nach einem Urteil des Europäischen Gerichtshofs der Verkehrsmarkt neu geordnet. Das führt zur Durchsetzung der Dienstleistungsfreiheit im innergemeinschaftlichen Verkehr und zur Regelung der Zulassungsbedingungen von Verkehrsunternehmen innerhalb anderer EG-Mitgliedsstaaten. Die plötzliche freie Bildung von Preisen und der Wegfall von Konzessionen führen zu einem komplett anderen Marktmodell. Logistiksysteme und nicht mehr bloß der reine Transport stehen im Vordergrund.

Dachser vollzieht nun den Paradigmenwechsel hin zu einem Stückgut-Systemlogistiker. Nicht mehr die Teilladungen haben fortan die oberste Priorität, sondern das Stückgut. Regelwerke zur Steuerung der Systeme richten die Abfahrtszeiten nicht mehr allein nach dem größtmöglichen Auslastungsgrad der Lkw aus, sondern nach im Voraus fixierten Ankunftszeiten. Die Einführung eines netzverbindenden, systematisch funktionierenden Fahrplans mit einem klaren Laufzeitversprechen kommt einer „Kulturrevolution“ gleich. Damit einher geht der Ausbau der elektronischen Datenverarbeitung.

Epoche 3

Systemische Steuerung des Logistiknetzes

Die Einführung eines Verrechnungssystems, das sich ausschließlich an Prozesskosten orientiert, regelt die Vergütung zwischen den am Leistungsprozess beteiligten Dachser-Niederlassungen. Das Logistiknetz wird dabei über entsprechende automatisierte und IT-gestützte Prozesse gesteuert. Menschliche Fehler und Interpretationsmöglichkeiten können so weitestgehend ausgeschaltet werden. Die dadurch geschaffene Netzdiciplin macht erst Netzqualität möglich. Dazu trägt auch das von Dachser eigenentwickelte integrierte Transport- und Warehouse-Managementsystem bei. Das auf dem offenen EAN-Standard basierte Barcode-Identifikationssystem sowie ActiveReport (automatisiertes Supply Chain Event Management) werden geschaffen. Die Folge: Dachser erreicht mit der Exzellenz seiner Netzsteuerung einen nachhaltigen Wettbewerbsvorteil.

Epoche 4

Europäisierung

Mitte der 90er-Jahre übernimmt mit Bernhard Simon ein Enkel des Unternehmensgründers Thomas Dachser im neu geschaffenen Bereich für Strategie und Unternehmensentwicklung das Programmmanagement für das strategische Schwerpunktprogramm „Mobilisierung für Europa“, kurz MOBILE. 1999 steigt er in die Geschäftsführung auf. 2005 wird Bernhard Simon nach einer Zeit des familienfremden Managements schließlich zum Sprecher der Geschäftsführung ernannt.

1999 übernimmt Dachser eines der führenden französischen Logistikunternehmen: Transports Gravéleau. Mit diesem Schritt wird die Strategie, den europäischen Binnenmarkt als „euronationalen Markt“ selbst zu entwickeln, endgültig besiegt. Mit „entargo“ führt Dachser dazu eine neue Produktwelt mit klaren und einheitlichen Leistungsversprechen europaweit ein. Es folgt eine konsequente Entwicklung aller europäischer Regionen. Überall werden die gleichen Prozesse, Systeme und Qualitätsstandards eingezogen. Unter der Führung von Michael Schilling entsteht das am tiefsten integrierte europäische Logistiknetz, das mit der Akquisition von Azkar im Jahr 2013 einen wesentlichen Reifegrad erreicht. Weitere Zukäufe und Integrationsprojekte dienen der Netzabrandung.

Epoche 5

one world, one company, one network

Als konsequente Weiterentwicklung der Internationalisierungsstrategie erhalten die Aktivitäten der See- und Luftfracht weitere Impulse. Der Slogan „one world, one company, one network“ erhält eine besondere Bedeutung in der Entscheidung, mit dem Transportmanagementsystem Othello auch weltweit die Logistikprozesse vollkommen zu integrieren. Dachser Air & Sea Logistics wird in einem aufwändigen Change-Management-Prozess konsequent zum Systemlogistiker umgebaut. Dies ist die Voraussetzung für eine weltweite Integration von Logistiknetzen und die Steuerung von globalen Supply Chains bei konsequenter Umsetzung von neuen Möglichkeiten der Digitalisierung.

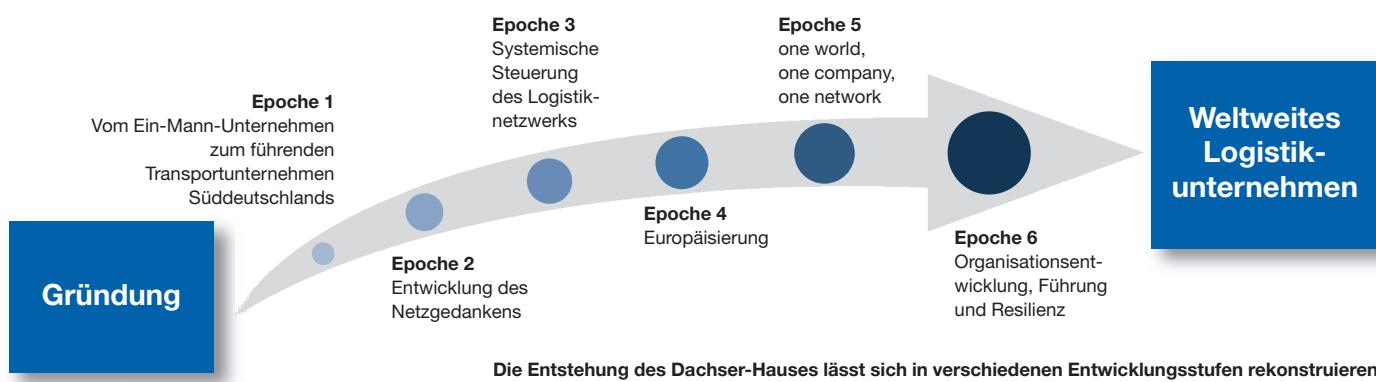
Epoche 6

Organisationsentwicklung, Führung und Resilienz

Mit der Umfirmierung in eine Europäische Gesellschaft (SE) im Jahr 2014 trägt Dachser der fortgeschrittenen Internationalisierung Rechnung. Die Führung des Unternehmens mit zu diesem Zeitpunkt über 25.000 Mitarbeitern in 42 Ländern wird neu geregelt. Es entstehen acht Business Units mit klaren Verantwortungen für die jeweilige Geschäftseinheit und das Zusammenwirken im Gesamtsystem. Damit trägt Dachser der Notwendigkeit zur weiteren Agilität auf einem breiteren Verantwortungsgefüge Rechnung. Der Wechsel hin zu einem familienfremden Vorstand unter Burkhard Eling und eine Neubewertung der Bedeutung des Aufsichtsgremiums setzen ab 2021 weitere Wegmarken. Die Selbstständigkeit von Dachser als Familienunternehmen ist damit generationenübergreifend sichergestellt.

Dr. Andreas Froschmayer

Die strukturelle Entwicklung von Dachser



EIN VON LANGER HAND VORBEREITETER ÜBERGANG

„Wir haben Menschen nicht gesagt,
was sie tun müssen. Wir haben ihnen
die Überzeugung vermittelt, eines
der anerkanntesten, weltumspannenden
Netzwerke zu schaffen“



Mehr als drei Jahrzehnte haben CEO Bernhard Simon und Michael Schilling als COO Road Logistics gemeinsam im Executive Board das Familienunternehmen Dachser geführt und zu einem Global Player der Logistik geformt. Mit der Übergabe der operativen Verantwortung an eine neue Generation und ihrem Wechsel in den Verwaltungsrat wird nun eine neue Epoche eingeläutet. Zeit für einen gemeinsamen Rück- und Ausblick.

Am 1. Januar 2021 übernimmt ein neuer Vorstand unter Leitung von Burkhard Eling die Führung von Dachser. Kommt bei Ihnen jetzt kurz vor dem Führungswechsel doch noch Abschiedsschmerz auf?

Bernhard Simon: Wirklich gute Entwicklungen sind schmerhaft und machen Freude zugleich. Natürlich geht es nicht spurlos an mir vorbei, wenn ich nun die vielen Begegnungen mit Menschen, die Dachser mit der gleichen Leidenschaft wie ich großgemacht haben, nicht mehr jeden Tag im operativen Umgang erleben kann. Gleichzeitig erfüllt es mich jedoch mit Freude, mitzuerleben, wie erfolgreich der von langer Hand vorbereitete Übergang gelingt. Es ist nur wenigen Unternehmern vergönnt, über die eigene Schaffensperiode hinauszublicken, die unternehmerische Idee in den identitätsstiftenden Werten fortzuentwickeln und rechtzeitig Nachfolger aufzubauen.

Ist dies für Sie also eher ein Aufbruch als ein Abschied?
B. Simon: Ein Aufbruch. Wir kappen ja nicht unsere Verbindungen zum Unternehmen, sondern nehmen sehr bewusst mit dem Wechsel in den Verwaltungsrat eine andere Rolle mit Gestaltungsmöglichkeiten ein, die Dachser weiterentwickeln werden.

Wir haben Dachser mehr als drei Dekaden lang geführt. Jeder Standort des Unternehmens und alle seine Besonderheiten wurden von uns mit den Unternehmerpersönlichkeiten vor Ort intensiv mitgestaltet. Wir haben tiefe Spuren hinterlassen. Dies war nur mit Menschen, die gemeinsam mit uns für Dachser gekämpft haben, möglich. Gemeinsam haben wir in den letzten acht Jahren das Dachser-Haus der Zukunft gebaut und gefestigt. Nun ist es an der Zeit, mit einer neuen Generation den nächsten Schritt zu gehen und ihr das gleiche Vertrauen zur Gestaltung der Zukunft zu geben, wie wir es zum Anfang unseres Werdegangs bei Dachser erhalten haben.

Michael Schilling: Jede Generation hat ihre eigenen Herausforderungen, Aufgaben und Entwicklungspfade. Unsere Zeit im Vorstand war maßgeblich geprägt durch die Internationalisierung und die Gestaltung des Netzwerkes.

Und hier spreche ich nicht nur von einem physischen Netzwerk, sondern ausdrücklich auch von einem Netzwerk von Menschen. Da geht es mir wie Bernhard Simon – diese Menschen nun nicht mehr regelmäßig zu treffen, schmerzt tatsächlich ein wenig. In einem Unternehmen von der Größe, der Komplexität und der Dynamik, wie Dachser es ist, gibt es keinen wirklichen Endpunkt einer Entwicklung. Es ist aber jetzt ein Reifegrad erreicht, der es erlaubt, an eine neue Generation zu übergeben und auf das Erreichte aufzusetzen. Es gibt immer neue Möglichkeiten für unternehmerische Entwicklungen.

Woran denken Sie da beispielsweise?

M. Schilling: Es ist zum Beispiel von großer Bedeutung, neben der geographischen Dimension sehr tief in die Prozessverzahnung mit unseren Kunden und zwischen den Geschäftsfeldern zu gehen. Das ist nur eine der vielfältigen Aufgaben der nächsten Generation. Solche Themen sind bereits einige Zeit auf der Agenda, schließlich vollziehen wir den Führungswechsel nicht aus dem vollen Galopp, sondern haben uns mit reichlich Vorlauf Gedanken über den richtigen Zeitpunkt und die beste Konstellation gemacht.

B. Simon: Mit unserem Wechsel aus dem Vorstand in den Verwaltungsrat, der als aufsichtsführendes, beratendes Gremium arbeitet, gehen wir unserem unternehmerischen Auftrag nach, das Familienunternehmen generationsübergreifend zukunftsfest zu machen. Dazu ist es notwendig, auch die Strukturen im Aufsichtsgremium und in der nächsten Generation der Gesellschafter passend zu den Dimensionen des Wachstums von Dachser weiterzuentwickeln.

Wie war das, als Sie damals Verantwortung übernehmen sollten?

B. Simon: Wir hatten mit dem damaligen Vorsitzenden des Verwaltungsrates, Professor Werner Kirsch, einen exzellenten Sparringspartner und Coach an unserer Seite. Der Ordinarius für Betriebswirtschaftslehre und strategische →

Bernhard Simon und Michael Schilling wissen das persönliche Gespräch schon immer zu schätzen. In Corona-Zeiten war dies nicht immer möglich. Für Bernhard Simon steht fest: „Langsam ist der emotionale Vorrat nach all dem Social Distancing erschöpft. Es wird Zeit, sich wieder treffen zu können.“ Wie jetzt beim Interview fürs DACHSER magazin. Mit gebührendem Abstand und sehr viel Nähe.

Bernhard Simon,
CEO Dachser



“ Das **Dachser-Haus**
der Zukunft ist bereit
für den nächsten
Schritt

Unternehmensführung an der Ludwig-Maximilians-Universität München lud die „Neuen“ Ende der 90er-Jahre immer wieder zu langen und sehr intensiven Gesprächen in sein Haus am Ammersee, um die Gestaltung der Zukunft von Dachser zu diskutieren.

M. Schilling: Das Unternehmen war damals stark im Umbruch. Die Herausforderungen waren in den 90ern förmlich mit Händen zu greifen. Die Maueröffnung und der Wegfall der Schlagbäume in Europa hatten die Märkte komplett verändert. In dieser Phase kämpfte Dachser mit Ergebnisproblemen und einer unscharfen strategischen Ausrichtung. Das war für uns als designierte neue Führungs-generation schon ein ziemlich schwerer „Rucksack“, aber zugleich eine spannende Aufgabenstellung.

Wie sind Sie mit dem Druck umgegangen?

B. Simon: Ich würde es nicht als Druck bezeichnen. Es war eine große Herausforderung, die wir als junge Führungs-kräfte ja auch gesucht hatten. Wir hatten klare Vorstellungen zur Unternehmensexentwicklung und wollten diese auch in die Realität umsetzen. So haben wir die Geschäftsführungsressorts neu aufgebaut und eine nachhaltige Entwicklung auf der Grundlage unseres Qualitätscredos in den Fokus gerückt. Über das kompromisslose Bekenntnis zu standariserten Prozessen, samt ausgefeiltem Prozesscontrolling, und zur Kundenzufriedenheit, konnten wir schnell die Rendite sicherstellen. Zudem haben wir das strategische Schwerpunktprogramm MOBILE geschaffen. Darin wurden die Strategien für eine konsequente Entwicklung des europäischen Netzes gemeinschaftlich festgelegt. All dies spiegelt sich in Strukturen und Strategien wider, die Dachser bis heute prägen.

M. Schilling: Das auf Deutschland und seine nächsten Nachbarn konzentrierte Netzwerk, das wir übernommen hatten, war damals noch weit entfernt von einem europäischen Netzwerkgedanken mit all den Standards und Qualitätsmerkmalen, wie wir sie heute als selbstverständlich begreifen. Um zukunftsfähig auf expandierenden Märkten zu sein, mussten wir sowohl die physischen als

auch die informatorischen Voraussetzungen schaffen. Mit einem enormen Aufwand hatten wir überall für integrierte Prozesse gesorgt. Das gilt übrigens für die beiden Business Lines „European Logistics“ und „Food Logistics“ gleichermaßen. Dazu war ein intensives Change Management notwendig, mit dem wir schließlich alle Mitarbeiter in Europa davon überzeugen konnten, in einem unverwechselbaren Netzwerk zusammenzuarbeiten. Der Erfolg bei unseren europäischen Kunden hat uns Recht gegeben. Er war der Motor für eine länderübergreifende Dachser-Kultur, die weltweite Ausstrahlung hat, und die uns dabei hilft, nun unsere globalen Netze engmaschig zu verknüpfen.

Warum haben Sie sich damit so viel Zeit gelassen und einen so großen Aufwand im Change-Management betrieben? Als Vorstand hätten Sie das Zusammenwachsen doch auch einfach „verordnen“ können?

B. Simon: Das entspricht nicht unserem Verständnis von Führung und gemeinsamer Verantwortung. Wir haben eine positive Streitkultur geschaffen. Die hat sich im Laufe der Zeit immer wieder bewährt und maßgeblich zum Erfolg von Dachser beigetragen. Ich bin mir sicher, dass diese Kultur bei Dachser auch in Zukunft gepflegt wird. Im Mittelpunkt steht ein besonders intensives Zuhören. Führungs-kräfte können damit ihr seismographisches Gespür schärfen, ob eingeleitete Entwicklungen oder Strukturen vielleicht noch in Teilen nicht richtig verstanden wurden und irgendwo Unmut keimt, der am Ende zu Unwuchten im Netzwerk führen kann.

Wie funktionieren das Zuhören und Aufeinanderzu-gehen auf den doch sehr unterschiedlichen Unternehmens- und Führungsebenen?

M. Schilling: Ich denke da beispielsweise an das Projekt Find – Lead – Retain, im Rahmen des Schwerpunktpro-gramms Idea2net, mit dem wir seit 2018 die Rolle der Logistics Operatives, unserer gewerblichen Mitarbeiter, in den Fokus einer nachhaltigen Unternehmensführung



Michael Schilling,
COO Road Logistics
Dachser

”Das Netzwerk steht über allem

rücken. Wir Vorstände sind dazu direkt in die Niederlassungen gegangen, haben Roadshows durchgeführt und viele Einzelgespräche mit den Mitarbeitern geführt.

B. Simon: Das kam sehr gut an – auf beiden Seiten. Mich hat sehr beeindruckt, immer wieder zu hören, wie stolz die Mitarbeiter sind, Teil von einem großen Ganzen zu sein und eben nicht nur austauschbare Rädchen im Getriebe. Der Türöffner ist eine offene, vertrauensvolle Kommunikation. Und die war in den vergangenen Jahren vielleicht dann doch an der ein oder anderen Stelle zu kurz gekommen. Wir müssen immer wieder gemeinsam dafür kämpfen, dass auf jeder Hierarchieebene Transparenz und Durchlässigkeit gegeben sind. So können wir verstehen, was die Menschen beschäftigt, und wie wir mit diesen Erkenntnissen das Unternehmen und jeden Einzelnen darin voranbringen.

M. Schilling: Dazu gehört auch die Botschaft an unsere Servicepartner und Dienstleister, dass Dachser für sie immer ein verlässlicher Partner ist. Und das selbst bei Veränderungen, wie sie beispielsweise mit der Corona-Krise einhergehen. Unsere Botschaft in den Markt lautet: Auf Dachser ist Verlass. Wir haben deswegen unsere Partner im Lockdown nicht hängen lassen und sie unterstützt, diese komplizierte Zeit zu überbrücken.

B. Simon: Für unsere Kunden ist es in der Corona-Krise wichtig, dass das Dachser-Netzwerk für sie immer und volumäglich verfügbar blieb. Während andere ihr Netzwerk zwischenzeitlich stilllegten, um Kosten zu sparen, war dieser Schritt bei Dachser explizit „verboten“ – Einschränkungen oder Extra-Corona-Aufschläge zu Lasten der Kunden waren und sind für uns keine Option. Die Leistungsbereitschaft und Steuerungsfähigkeit des Netzwerks stehen über allem. Diese Robustheit ist eine Grundvoraussetzung, um jederzeit auf unvorhergesehene Entwicklungen reagieren zu können. Und das alles geht nur mit eingespielten Systemen und Menschen, die wissen, was sie tun, wo sie hinwollen, und was sie gemeinsam erreichen möchten. Corona war dabei der Lackmustest, wie wir das Unternehmen in seinen vielen Dimensionen führen.

Wie geht es mit Ihnen ab dem 1. Januar weiter?

B. Simon: Ich werde die Freiräume, die sich mir durch das Abtreten des operativen Geschäfts an die nächste Generation eröffnen, dazu nutzen, die Governance bei Dachser zukunftsfest zu machen. Wenn ich Mitte 2021 mein neues Amt als Vorsitzender des Verwaltungsrates antrete, werde ich mich aus dem Tagesgeschäft heraushalten und hinterfragen, wie wir die gesteckten Ziele zuverlässig erreichen und unsere Kultur des gegenseitigen Respekts erhalten können – und ob dies überall im Unternehmen verstanden und umgesetzt wird. Darüber hinaus freue ich mich darauf, unsere Corporate Social Responsibility-Themen weiter voranzubringen und diese mit weiteren Projekten zum Klimaschutz zu verbinden.

M. Schilling: Ich selbst habe mich über die Jahre hinweg immer als Familienmitglied von Dachser gefühlt und eine entsprechende Wertschätzung erfahren. Dies möchte ich weitertragen, indem ich die richtigen Fragen an die Akteure stelle und sie damit in ihren eigenen Entscheidungsprozessen unterstützen. Darauf hinaus werde ich die gewonnene Zeit dazu nutzen, mehr Aufmerksamkeit auf meine Familie und das Reisen zu richten.

B. Simon: In 31 Jahren haben wir immer an einem Strang gezogen, dabei aber auch miteinander gekämpft. Das war gut so. Denn diese Energie ist ins Unternehmen geflossen und hat Wertbildendes von hoher Intensität entstehen lassen. In dieser Phase des Übergangs ist es nicht nur schön zu sehen, was wir gemeinsam für und mit Dachser geschaffen haben, sondern auch, dass die Art und Weise, wie dies gelang, weiter erhalten bleibt.



EFFIZIENTER IM SCHWARM

Gemeinsam geht es besser: Die Evolution von Fisch- und Vogelschwärmen macht es vor und wird mit Robotern nun auch wissenschaftlich bestätigt.

Dass der Schwarm viele Vorteile mit sich bringt und vor Feinden schützt, wissen Forscher seit Langem. Nun hat eine deutsch-chinesische Wissenschaftlergruppe an Hand eigens entwickelter Roboterfische erstmals nachgewiesen, dass einzelne Fische im Schwarm auch besonders energiesparend vorankommen.

Synchronisieren sie ihre Schwanz-Schlagfrequenz mit der des Nachbarn, unabhängig von ihrer exakten Position und dem Abstand zu ihm, werden die Strömungsverhältnisse im Schwarm so optimiert, dass sie eine geringstmögliche Wirkung gegen die Vorwärtsbewegung der einzelnen Schwarmteilnehmer entfalten. Das Erzeugen von gemein-

schaftlichen Schwarmwirbeln, so die Forscher, bringe deutliche Vorteile beim gleichmäßigen Vorwärtsschwimmen wie auch bei schnellen Beschleunigungsvorgängen. Die aus den Versuchen gewonnenen Daten brachten die Forscher in Maschinenlernprozesse ein. Daraus konnten sie Vorhersagen ableiten, wie sich einzelne Mitglieder in einem Fischschwarm positionieren sollten, um von optimierten Strömungsverhältnissen zu profitieren. Beobachtungen an gemeinsam schwimmenden Goldfischen, die sich wirklich in verschiedenen Umweltsituationen wie vorhergesagt positionierten, bestätigten die Erkenntnis: Zusammen mit anderen kommt man leichter voran. Nicht nur als Fisch.



E-COMMERCE IM CORONA-BLUES

Dass Corona dem stationären Handel zugesetzt hat, bedeutet nicht automatisch, dass deswegen zwangsläufig auch das Online-Shopping boomt.

Diesen vermeintlichen Trend hat kürzlich das E-Commerce Netzwerk „Händlerbund“ einmal kritisch unter die Lupe genommen und befragte 220 kleine und mittelgroße Online-Händler in Deutschland zu Retouren, Versand und Verpackung. Danach zieht die Pandemie nach wie vor negative Auswirkungen bei der Verfügbarkeit und Lieferung von Waren nach sich.

Zwar sei die Zahl der Online-Käufer insgesamt gestiegen, doch klagte jeder dritte befragte Händler über ein zu geringes Bestellaufkommen (33 Prozent). Einige Sparten waren härter betroffen als andere. Besonders Waren rund um das Thema Feste und Geschenkartikel sowie Werbeartikel wurden nicht mehr oft nachgefragt. Auch Grenzschließungen und verlangsame Produktionsprozesse hätten den Online-Händlern und Logistikunternehmen zu schaffen gemacht.

Die Mehrzahl der befragten Händler sah vor allem in immer mehr Retouren ein Minusgeschäft (59 Prozent). Zudem berichteten Online-Händler von „Spaß-käufern“, die ohne Kaufabsicht Produkte bestellten und wieder zurückschickten. Und das oft mit Beschädigungen (67 Prozent), was zu Preisabschlägen von durchschnittlich 39 Prozent gegenüber dem Ursprungspreis führt.

Ausbildung

AUF DEN NACHWUCHS BAUEN

Zum Ausbildungsbeginn 2020 sind bei Dachser deutschlandweit 600 Auszubildende und 25 Studierende ins Berufsleben gestartet.

Der Logistikdienstleister setzt damit einen bewussten Akzent in der Zeit der Unsicherheit und baut auf seine Mitarbeiter, die das leistungsfähige Netzwerk von Dachser und damit die weltweiten Lieferketten am Laufen halten.

Besonders begehrt unter den jungen Menschen sind in diesem Jahr die Ausbildungsberufe Kaufmann/-frau für Spedition und Logistikdienstleistung sowie Fachlagerist/in. „Ausbildung bedeutet für uns langfristiges Engagement. Deshalb setzen wir auch in herausfordernden Zeiten weiter auf die Qualifizierung und Förderung unseres Logistik-Nachwuchses“, sagt Dachser-CEO Bernhard Simon.

Über alle Jahrgänge hinweg befinden sich rund 1.800 angehende Logistiker bei Dachser in Ausbildung oder absolvieren ein Studium. Als Global Player macht das Familienunternehmen seine Nachwuchskräfte fit für die internationale Logistik und bietet ihnen eine berufliche Perspektive in einer zukunfts- und krisensicheren Branche.



Azubis im Kemptener Head Office

Stark in der Ausbildung von Berufskraftfahrern

Erfreulich hat sich auch das Engagement des Logistikdienstleisters bei der Aus- und Weiterbildung von Berufskraftfahrern entwickelt: 99 angehende Fahrer, darunter 18 Fahrerinnen, starten aktuell ihre Ausbildung mit Dachser. Außerdem schlossen 42 Fahrer und fünf Fahrerinnen ihre Ausbildung im Sommer 2020 ab, 19 Berufskraftfahrer durchliefen die Teilqualifikation (TQ1) im gewerblichen Güterverkehr.

Das Familienunternehmen Dachser legt traditionell viel Wert auf eine qualitativ hochwertige Ausbildung mit entsprechender Wissensvermittlung und Betreuung. „Die nächste Generation als wertvolle und motivierte Mitarbeiter auszubilden und anschließend langfristig zu beschäftigen, ist Teil der Unternehmenskultur“, sagt Bernhard Simon.

AUS DEM ZUKUNFTS-LABOR

Tracking & Tracing

SATELLITENGESTÜTZTE ORTUNG

Das Synonym „GPS“ gilt als Basis für das Tracking & Tracing von Fahrzeugen und Sendungen. Neue Systeme wie Galileo bieten vielversprechende Möglichkeiten. Aber auch in Zukunft ist die satellitengestützte Ortung nicht für alle Anwendungen in der Logistik geeignet.

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

Wo bin ich? Diese Frage stellen sich Transporteure von Gütern schon seit über 2.000 Jahren. Unterwegs auf Handelsschiffen erfolgte die Bestimmung der eigenen Position durch Landmarken und Leuchttürme sowie gute Seekarten. Nur so ließen sich der schnellste Weg finden und die Ankunftszeit am Zielort abschätzen. Die optimale Route und eine möglichst präzise Estimated Time of Arrival (ETA) sind auch heute wertvolle Informationen für jeden Logistiker. Dafür benötigt er eine möglichst permanente und exakte Positionsbestimmung aller Transportmittel und Sendungen. Statt Landmarken kommen heute aber unterschiedliche funkbasierte „Leuchtfeuer“ zum Einsatz.

Präzisere GPS-Ortung

Am bekanntesten ist die Ortung mittels eines Netzes globaler Navigationssatelliten (GNSS). Die meisten Empfangsgeräte in Fahrzeugen, Tracking-Devices oder Smartphones verarbeiten dabei seit über zwanzig Jahren die Signale der rund dreißig US-amerikanischen NAVSTAR-GPS-Satelliten, die in 20.000 Kilometer Höhe um die Erde kreisen. Aber auch die Positionsdaten des russischen GLONASS- oder chinesischen BeiDou-Systems werden verwendet. Nur wenige Empfangsgeräte nutzen schon die Daten der europäischen Galileo-Satelliten. Der seit 2011 gestartete Aufbau des Systems ist immer noch nicht abgeschlossen, 26 der geplanten 30 Erdtrabanten befinden sich im Orbit, die finalen Arbeiten sollen bis 2021/2022 erfolgen. Dann wäre Galileo das modernste GNSS-System mit höchster Zuverlässigkeit und Ortungsgenauigkeit. Aber auch die US-amerikanischen GPS-Satelliten der ersten und zweiten Generation werden erneuert, sodass mittelfristig alle Systeme mehr oder weniger gleichwertige Datenqualitäten liefern werden.

Die Ortungsgenauigkeit der GNSS-Systeme der ersten und zweiten Generation liegt bei zehn bis 15 Metern, modernere Satelliten wie Galileo sollen standardmäßig eine Präzision von vier bis acht Metern bieten. Beeinträchtigt wird die Genauigkeit unter anderem durch Reflexionen des Signals, vor allem in Häuserschluchten. Diese verzerrten die exakte Laufzeit des Satellitensignals, die zur genauen Berechnung der Position benötigt wird. Tests bei Dachser zeigten hier

Schwächen der GPS-Ortung, zum Beispiel bei der Bestimmung, an welchem Verladetor sich ein Sattelauflieger befindet. Eine 99,9 prozentige Zuverlässigkeit konnte bei diesem Anwendungsfall allein mit GPS nicht erreicht werden.

Neue „Leuchtfeuer“

Eine Möglichkeit, noch genauer (bis zu 20 Zentimeter) und zuverlässiger via GPS die Position zu bestimmen, bieten so genannte Differenzial-GPS-Systeme (DGPS). Hier wird ein zusätzliches Signal von einem Sender auf der Erde verarbeitet. Nachteil: Dieses Funkangebot ist nicht überall verfügbar, meistens kostenpflichtig und verursacht höhere Energieverbräuche im Empfangsgerät. Deshalb ist DGPS nur in sehr definierten Fällen eine Lösung. Galileo will mit dem High Accuracy Service (HAS) ein zusätzliches Signal direkt aus dem Orbit für Genauigkeiten von bis zu 20 Zentimetern anbieten. Entgegen ursprünglicher Planungen soll dieser Service sogar kostenlos verfügbar sein. Aber: Das Reflexionsproblem bleibt, und der HAS wird Genauigkeiten im Zentimeterbereich wohl nicht für Realtime-Anwendungen bieten können, da die Verarbeitung des Zusatzsignals bis zu 30 Minuten dauern kann. HAS-Praxistests stehen aber noch aus, da der Dienst noch nicht verfügbar ist. Die Satelliten-Ortung wird in den kommenden Jahren genauere Positionsdaten liefern, aber es bleiben technisch bedingte Ungenauigkeiten und Restriktionen. Innerhalb von Gebäuden oder Behältern, wie Seecontainern, werden GPS & Co. aufgrund der starken Signalabschirmung auch in Zukunft keine wirklich genauen Daten liefern. Hier können Logistiker aber alternativ oder ergänzend andere „Leuchtfeuer“ zur Positionsbestimmung nutzen, vor allem Mobilfunkmasten, WLAN-Router, BLE-Beacons, RTLS, SLAM oder optische Systeme – jede Technologie bietet dabei spezifische Vor- und Nachteile. Auch in Zukunft existiert deshalb nicht die „eine“ Ortungstechnik für Logistiker. Vielmehr ist je nach Anwendungsfall der passende Mix an Technologien zusammenzustellen, um die Frage „Wo bin ich?“ bestmöglich beantworten zu können.

Andre Kranke

Department Head R&D Research & Innovation Management



Dachser Enterprise Lab

FORSCHEN FÜRS LOGISTIKNETZ

Das Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik IML und Dachser haben ihre Zusammenarbeit im Rahmen des Dachser Enterprise Lab um weitere drei Jahre verlängert.

Das Dachser-Netz steht im Mittelpunkt einer einzigartigen Forschungs- und Entwicklungspartnerschaft von Unternehmen und Wissenschaft: Dachser-Logistikexperten und Forscher des Fraunhofer IML untersuchen dazu im Dachser Enterprise Lab in gemischten Teams an digitalen Technologien wie Data Science und Künstliche Intelligenz (KI), RTLS (Real-Time Locating System), 5G und IoT (Internet of Things) sowie Fahrzeuge und adaptive Warehouse-Systeme. Die im Oktober 2017 gestartete Zusammenarbeit wurde jetzt um drei weitere Jahre bis Oktober 2023 verlängert.

Erkenntnisse für neue Prozesse und Services

„Ziel der gemeinsamen Forschungsarbeit im Dachser Enterprise Lab ist es zunächst, neue Technologien und ihr Potenzial für die Logistik im Detail zu verstehen. Auf dieser Grundlage entwickeln wir Prototypen und Konzepte, die einen konkreten Mehrwert für Dachser und unsere Kunden bieten und dadurch zu einer Innovation werden“, erläutert Stefan Hohm, Corporate Director Cor-

porate Solutions, Research & Development bei Dachser, der am 1.1.2021 das neue Vorstandsbereich IT & Development übernehmen wird. „Die bisherige Zusammenarbeit hat bewiesen, dass sich Forschungsergebnisse aus dem Dachser Enterprise Lab in neue Prozesse und Services im gesamten Logistik-Netzwerk umwandeln lassen“, sagt Stefan Hohm.

„Wir freuen uns, dass Dachser die Zusammenarbeit mit dem Fraunhofer IML fortsetzt. Die bisherigen Forschungsergebnisse, aber auch die neuen Forschungsaufträge belegen, wie wichtig angewandte Forschung für die Logistik und das Supply Chain Management sind“, sagt Professor Michael ten Hompel, geschäftsführender Institutsleiter des Fraunhofer IML. „Besonders stolz sind wir darauf, dass die Lab-Teams auch während der Einschränkungen durch die Corona-Pandemie effektiv weiterarbeiten. Dabei helfen natürlich technische Hilfsmittel wie Videokonferenzen und Collaboration-Tools. Vor allem aber sind das hohe Engagement und die Motivation aller Mitarbeiter des Dachser Enterprise Lab entscheidend für den Forschungserfolg in herausfordernden Zeiten“, sagt ten Hompel.



Familienunternehmen
verbinden Herkunft
mit Zukunft

“ Mit der Industrialisierung fiel
die bis dahin übliche Einheit von Werkstatt,
Wohnung und Familie auseinander



MIT DER KRAFT DER GENERATIONEN

Familienunternehmen bilden bis heute das Rückgrat vieler Volkswirtschaften. Dabei war der Archetypus aller Unternehmensformen einst eine Notlösung – und drohte im Laufe der Jahrtausende zum Auslaufmodell zu werden.

Als der Stahlverzinker Heylmann Dresseler 1502 seinen Beitrag für die örtliche Feuerstelle errichtete, konnte er nicht ahnen, dass er damit ein halbes Jahrtausend später für Gesprächsstoff sorgen würde. Doch anhand jenes säuberlich dokumentierten Zahlungsvorgangs gelang Historikern kürzlich ein Coup: Sie konnten beweisen, dass die Wurzeln des deutschen Stahlverzinkers, die heutige The Coating Company (TCC), deutlich weiter zurückreichen, als gedacht. Seither gilt die Firma, bei der heute Dresselers Urururururururururururenkel, also die 14. Generation, im Chefsessel sitzt, als ältestes Familienunternehmen Deutschlands – zumindest unter denen, die überregional tätig sind.

Der Titel ist prestigeträchtig in einem Land, das wie kaum ein anderes seine Wirtschaftskraft aus Firmen wie TCC schöpft: Neun von zehn Unternehmen in Deutschland sind familiengeführt oder werden von einer Familie kontrolliert. Zusammen erwirtschaften sie die Hälfte des Gesamtumsatzes aller Unternehmen und stellen fast 60 Prozent aller Arbeitsplätze. Darunter sind Tausende Kleinbetriebe, aber auch hochspezialisierte Mittelständler und Konzerne von Weltrang, wie die Autobauer VW und BMW, die Handelsgiganten Aldi und Lidl oder die Pharmariesen Merck und Boehringer-Ingelheim.

Zwischen Adel und Arbeiterschaft

Der beständige Erfolg der Unternehmensform, der auch in anderen Volkswirtschaften auffällig ist, ist ein Kuriosum. Zwar preist man Familienbetriebe gerne als Keimzelle allen Wirtschaftens – tatsächlich waren sie die längste Zeit der Menschheitsgeschichte aber kaum mehr als eine Notlösung: Es mussten eben alle mitanpacken, damit der Bauernhof, der Handwerksbetrieb oder das Ladengeschäft genug zum Überleben abwarfen. Und was sollten die Sprösslinge auch anderes machen, als in die Fußstapfen ihrer Eltern zu treten?

Identitätsstiftenden Charakter entfalteten die generationsübergreifenden Unternehmen erst im Hochmittelalter, als das Wachstum der Städte Handwerksbetriebe beflogelte. Die enge Verflechtung zwischen Familien- und Erwerbsleben blieb bestehen – doch sie war nicht länger nur wirtschaftliche Notwendigkeit, sondern zunehmend Quell für gesellschaftliches Ansehen. Wer das elterliche Unternehmen übernahm, bekam sozialen Status quasi obendrauf:

In der Mitte zwischen Adel und Arbeiterschaft bildete sich ein eigener Stand heraus, der zunehmend an Einfluss gewann.

Doch mit der Industrialisierung fiel die bis dahin übliche Einheit von Werkstatt, Wohnung und Familie auseinander. Unzählige Handwerks- und Kaufmannsbetriebe verschwanden – an ihre Stelle traten Fabriken für die Massenproduktion. Gelang es in Kontinentaleuropa noch einigen Familien, die nötigen Investitionen weitgehend aus eigener Kraft zu tätigen, gingen in den USA und England reihenweise Familienunternehmen in den Streubesitz von Aktionären über. Es war die Wiege vieler multinationaler Konzerne.

Tatsächlich haben sich verbliebene und neu entstandene Familienunternehmen aber bis heute nicht nur behauptet. Sie konnten auch Stürme im Wirtschaftsleben häufig deutlich besser abfedern – und binden Mitarbeiter wie Kunden überdurchschnittlich lange an sich. Zudem bewahrt das Planen in Generationen statt in Quartalen die Unternehmen vor manch riskanten Manövern.

Im digitalen Zeitalter angekommen

So manch ein Wirtschaftsberater sieht gerade die als traditionsbewusst geltenden Familienunternehmen im Zeitalter der digitalen Transformation hoffnungslos im Hintertreffen. Doch wird dabei der Wille zur ständigen Erneuerung unterschätzt. Eine Meta-Analyse, die Studien aus 42 Ländern auswertete, stellte fest: Familienunternehmen haben zwar im Durchschnitt die kleineren Forschungs- und Entwicklungsetats – sind aber trotzdem besonders innovativ. Ein Grund dafür: Die flachen Hierarchien, für die wendige Start-ups sich so gerne rühmen, sind in mittelständischen Familienunternehmen gang und gäbe. Gute Ideen erreichen schnell die Unternehmensspitze. Und dort ist man oftmals bereit, in vielversprechende Projekte auch dann zu investieren, wenn sie sich erst nach Jahren oder Jahrzehnten auszahlen. Auch beim deutschen Mittelständler The Coating Company ist die Digitalisierung mit dem aktuellen Chef (Jahrgang 1974) ganz nach oben auf die Agenda gerückt. Zusammen mit einem Start-up hat der 1.400 Mitarbeiter große Mittelständler gerade eine App entwickelt, mit der Kunden per Smartphone Bauteile automatisch vermessen und Aufträge erteilen können. Verankert bleibt die Firma indes in der physischen Welt – schließlich lässt sich auch im Jahr 2020 noch kein Stahlträger durch eine Software ersetzen. S. Ermisch



Familienunternehmen leben länger. Dafür steht das japanische Hotel Nisiyama Onsen Keiukan als mutmaßlich ältestes Unternehmen der Welt. Eröffnet wurde es im Jahr 705 und ist seit über 52 Generationen in Familienhand. Im Mittelpunkt steht das „Onsen“, eine heiße Quelle, die den Gästen des Hotels seit 1.300 Jahren Heilung und Entspannung verheißen.



NATURARZNEI AUF SICHEREN WEGEN

Im Pharmabereich kommt es auf international gut funktionierende Lieferketten an. In Zusammenarbeit mit Naturarzneihersteller A.Vogel hat Dachser durch einen eigenen interdisziplinären, qualitätsgtriebenen Beratungsansatz eine logistische Mehrwertlösung erarbeitet und implementiert.

Der Purpur-Sonnenhut
(*Echinacea purpurea*) gehört
zu den Korbblütlern.
Er stärkt das Immunsystem

Nicht wir, die Naturkräfte sind die Ärzte“, soll Hippokrates, der Begründer der griechischen Medizin gesagt haben. Die heilende Wirkung von Pflanzen ist seit Jahrtausenden bekannt. Für den Schweizer Naturheilkunde-Pionier Alfred Vogel (1902–1996) war die Natur „meine liebste Universität“. Das von ihm gegründete Unternehmen A.Vogel liefert daher pflanzliche Arzneimittel sowie die vitalisierenden Nahrungs- und Nahrungsergänzungsmittel auf der Basis frischer und biologisch angebauter Rohstoffe in viele Länder der Welt. Sogenannte Phytopharmaka (von griech. Phyton – Pflanze und Pharmakon – Arzneimittel) sind zu einem Milliardenmarkt geworden. Häufig kommen die pflanzlichen Arzneimittel bei Erkältungen zum Einsatz. Aber auch zur Behandlung und Vorbeugung bei anderen Atemwegserkrankungen, als Magenmittel und zur Beruhigung sind pflanzliche Wirkstoffe beliebt. →



Frischpflanzen bilden die Basis ...



... für wirksame Naturheilmittel ...



... und ihre Produktion

Aus logistischer Sicht sind diese Mittel alles andere als einfach zu handhaben. Sie unterliegen wie andere Medikamente dem Pharma-Qualitätsstandard GDP (Good Distribution Practise). „Wir merken, dass der Druck der verschiedenen Behörden im In- und Ausland aber vor allem der Kunden auf die Unternehmen in diesem Bereich immer größer wird“, weiß Samuel Haller, Country Manager Air & Sea Logistics Switzerland.

Zunehmend schärferer Wettbewerb

Während sich bei den großen Pharmakonzernen ganze Abteilungen um die Einhaltung der Qualitätsstandards kümmern, bringt das Thema viele kleine und mittlere Pharma-Unternehmen an ihre Grenzen. Diesen fehlen oft schlicht die Ressourcen, um die Qualitätsprozesse in der Logistik abzubilden und zu überprüfen. Die Folge sind höhere Kosten in einem zunehmend schärferen Wettbewerb.

Auch der Schweizer Naturarzneihersteller A.Vogel begann früh damit, die Qualitätsprozesse in der Produktion hochzufahren. Allerdings wurde schnell deutlich, dass mehr dazu gehört. „Wir haben festgestellt, dass wir kurzfristige und maßgeschneiderte Logistiklösungen zur Optimierung der Supply Chain und Einhaltung der Qualitätsstandards benötigen“, sagt Bernhard Bärtschi, Head International Markets bei A.Vogel. Vor etwa drei Jahren wurde das Unternehmen aus der Nähe von St. Gallen deswegen auf Dachser aufmerksam.

„Ziel war es, Schnittstellen zu reduzieren und Bündlungseffekte herzustellen, um die Kosten zu senken und die Qualitätsprozesse sicherzustellen“, umreißt Haller die Aufgabenstellung. Die Beratung musste daher alle Transportarten miteinschließen. „Das setzte nicht zwingend und in jedem Fall voraus, dass Dachser die jeweiligen Transporte auch selbst durchführt“, hebt Haller den Beratungsansatz hervor. Vielmehr sei es um eine Gesamtlösung über alle Verkehrsträger hinweg gegangen.

„Viele Hersteller unterschätzen die indirekten Kosten, die im Transport an den Schnittstellen der einzelnen Verkehrssträger anfallen“, erklärt Haller. Umladung, Standzeiten und Verzögerungen bei den Übertragungen der Daten würden oft mehr kosten, als die Unternehmen ursprünglich wahrhaben wollten. Das war früher auch bei A.Vogel der Fall. Der Hersteller arbeitet entlang seiner Lieferketten mit unterschiedlichen Anbietern zusammen. „Im Speditionsgewerbe gibt es entweder normale Fracht oder exklusive Fracht“, erklärt Bärtschi. Das sei aber nicht immer der günstigste Weg.

Naturarzneien sind empfindlich

So machen Lieferungen nach Kanada und nach Südafrika einen großen Teil des Überseegeschäfts von A.Vogel aus. Die Transporte in beide Länder sind unter den GDP-Anforderungen nicht einfach. Eine Risikoanalyse der Transporte zeigte, dass vor allem die Fragen nach der Haltbarkeit und der Temperaturempfindlichkeit der Naturarzneien



Bernhard Bärtschi,
Head International Markets,
A.Vogel AG

“ Die Komplexität der Lieferkette hat sich deutlich verringert

im Vordergrund stehen muss. „Das haben wir mit Dachser intensiv diskutiert“, erinnert sich Bärtschi an die komplexe Aufgabenstellung.

In Probesendungen wurden dazu zunächst die Temperaturen in normalen Containern in kurzen Abständen gemessen. Das Ergebnis waren erhebliche Temperaturschwankungen von bis zu 25 Grad Celsius. Zum Beispiel bei Schiffstransporten nach Südafrika, bei denen der Weg über den Äquator führt. Bei der Luftfracht kann die Zwischenlagerung auf dem Rollfeld temperaturkritisch werden, etwa in Dubai. So war für A.Vogel der Einsatz von Standardcontainern nicht die erste Wahl. Aber auch Kühlcontainer allein waren nicht die Lösung. Sie hätten die Kosten deutlich erhöht.

Die Antwort von Dachser lautete: maximale Flexibilität. Und so gehen heute die Naturarzneien in einer der Jahreszeit angepassten Auswahl von Transportboxen auf die Reise. In den Sommermonaten kommen Kühlcontainer (Reefer) zum Einsatz. Ab Oktober kann der Transport nach Südafrika mit herkömmlichen Containern durchgeführt werden. Waren, die per Luftfracht versendet werden, gehen nur noch im Direktflug ans Ziel, um das Umladen und Standzeiten im heißen Dubai zu vermeiden. „Zusammen mit Dachser haben wir den für uns perfekten Mittelweg gefunden“, freut sich Bärtschi.

Ein einzigartiger vernetzter Ansatz

„Bei der Umsetzung flexibler Logistiklösungen gilt es, immer auch interdisziplinär und multimodal zu denken“, rät Haller. So wurden Qualitäts- und GDP-Experten etwa aus dem Bereich Life Science & Healthcare (LSH) sowie Luft- und Seefracht-Spezialisten für Container- und Komplettladungsverkehre von Dachser Air & Sea Logistics gemeinsam mit Fachleuten von Dachser Cargoplus Food zu den jeweiligen Beratungs- und Entwicklungsschritten hinzugezogen. „Diesen vernetzten Ansatz können nicht viele Logistikdienstleister bieten, er zeichnet Dachser im Rahmen unseres Interlocking-Ansatzes besonders aus“, betont Haller.

Etwa ein Jahr lang lief der gemeinsame Austausch, von der Risikobewertung über Maßnahmen zur Schadensbegrenzung bis hin zu Prozessdefinitionen und Formalisierung von Dachser und A.Vogel. Es wurde beraten und Prozesse diskutiert, überarbeitet und neu aufgesetzt. „Die letzte Entscheidung, was gemacht wird, liegt dabei immer beim Kunden“, betont Haller. Bärtschi freut sich, dass

sich im Ergebnis vor allem die Komplexität der Lieferkette deutlich verringert hat. Das habe nicht zuletzt zu weniger Kosten geführt. Heute nutzt A.Vogel vor allem das Seefrachtangebot von Dachser. Darüber hinaus käme auch Luftfracht zum Einsatz. Cargoplus Food bringt die Ware zudem per Lkw-Komplettladung nach Griechenland, Irland, in den Norden Großbritanniens sowie nach Schweden.

Insgesamt habe sich durch den integrierten Lösungsansatz die Qualität der Lieferungen verbessert. „Transport ist ein Commodity-Produkt. Bei der Beratung durch Dachser ist dieser Bestandteil eines umfassenden Logistikkonzepts“, berichtet Bärtschi. Das Ergebnis sei eine optimierte Lieferkette, bei der die Pharma-Qualitätsstandards eingehalten und bis zum Endkunden lückenlos dokumentiert würden. So seien heute schnelle und zuverlässige Lieferungen ein weiteres Verkaufsargument von A.Vogel geworden.

A. Heintze

„Niemand achtet auf sie, still und schlicht mischen sie ihre Säfte und bereiten eine Medizin, die vielen Menschen zur Gesundheit und sogar als Lebensretter dienen können“, schreibt Alfred Vogel in seinem Buch „Der kleine Doktor“, einem bis heute internationalen Klassiker unter den Gesundheitsratgebern, über ein vermeintliches Unkraut am Wegesrand. „Bei manchem Kinde würden die wachsfarbenen, bleichen Bäckchen wieder ein leuchtendes Rot bekommen, wenn die Eltern wüssten, welch wunderbare Säftlein die zu Unrecht verachtete Brennessel bereithält.“

IM PROFIL



Die A.Vogel AG wurde 1963 vom Naturarzt und Phytotherapie-Pionier Alfred Vogel (1902–1996) in Roggwil gegründet und ist heute eine der größten Herstellerinnen von Phytotherapeutika und gesunden Ernährungsprodukten auf dem Schweizer Markt. Zusammen mit den Partnergesellschaften sind weltweit zirka 500 Mitarbeitende für A.Vogel-Produkte tätig. Mit Fabrikationsbetrieben in Roggwil (CH), Elburg (NL) und Colmar (F) erzielte die Unternehmensgruppe zuletzt einen Umsatz von 130 Millionen Schweizer Franken.

www.avogel-company.ch

ALLES IN EIGENER HAND

Mit einem neuen Handheld und selbst entwickelter Applikation gibt Dachser seinen Fahrerinnen und Fahrern ein umfassendes Assistenzsystem an die Hand, das sie intuitiv und zuverlässig durch alle logistischen Prozesse im Nahverkehr führt.

Es sieht ein bisschen aus wie ein gewöhnliches Handy, eines der etwas robusteren Art, wie es bei Outdoor-Aktivitäten zum Einsatz kommt, doch darin steckt nicht weniger als eine technologische Revolution in der Nahverkehrslogistik: Short Distance Assistance Mobile, kurz SAM. Im Zeitalter der Digitalisierung und der App-Technologien hat Dachser zur Unterstützung der Nahverkehrsfahrerinnen und -fahrer ein neues Assistenzsystem entwickelt, das im Laufe von weniger als zwei Jahren in ganz Europa ausgerollt wird. Es löst das bisherige mobile Nahverkehrs-Kommunikationstool Nahverkehr-Online (NVO) ab.

Dass das Betriebssystem Windows CE, auf dem NVO läuft, nicht weiter unterstützt und aktualisiert werden wird, war einer von vielen Gründen, die Soft- und Hardware der Handhelds neu zu gestalten. „Der Zeitpunkt für den Umstieg auf ein neues System war günstig. In dem Idea2net- →



Das neue Handheld ist ein multifunktionaler (Fast-)Alleskönner





**Die Scan-Leistung
wurde deutlich verbessert**

„SAM“ Handhelds vom Typ Zebra TC77 erlauben den Nutzern eine komfortable, mobile Bedienung, die sie von einem aktuellen Smartphone kennen. Die Touch-Computer sind extra für den professionellen Einsatz in rauer Umgebung wie Lager, Produktion oder Außenbereichen ausgelegt. Über WLAN oder LTE (im Außen-einsatz) sind sie dabei jederzeit mit der Dachser-eigenen Transportsoftware DOMINO verbunden. Die Hochleistungs-Akkus verfügen über eine Schnellladefunktion und liefern bis zu 15 Stunden Strom.

Projekt Short Distance 2.0 haben wir gerade den kompletten Nahverkehr und seine Prozesse analysiert und neu definiert. Mit der Einführung einer neuen Gerätegeneration setzen wir nun einen weiteren Meilenstein in der Digitalisierung“, erklärt Thomas Schmalz, Head of Production Management bei Dachser, der gemeinsam mit Eva-Maria Marcour, Head of Systems Management TMS & Operations, den europaweiten Geräte- und Systemumstieg auf den Weg gebracht hat. Bis September 2021 sollen 8.823 Geräte in 144 Betriebsstätten in Europa ausgetauscht werden.

Maximale Flexibilität im Nahverkehr

„Mit dem Umstieg auf eine neue Gerätegeneration und den Wechsel zum mobilen Betriebssystemstandard Android ist der Grundstein für künftige Weiterentwicklungen im Bereich Mobile Computing gelegt“, sagt Thomas Herkommer, Department Head TMS Road bei Dachser. Damit könnten Software- und App-Updates langfristig abgesichert werden. „Das gibt uns maximale Flexibilität und Planungssicherheit für zukünftige Anforderungen an mobile, digitale Lösungen“, so Herkommer.

SAM wartet gegenüber den bestehenden Handhelds mit vielen Neuerungen auf, die Fahrern, Niederlassungen und auch Kunden den Alltag erleichtern. Allen voran die intuitive Bedienung. „Es braucht kein Bedienungshandbuch, um SAM zu verstehen und zu nutzen. Alle Funktionen sind selbsterklärend und in allen für uns relevanten Sprachen abrufbar“, erklärt Dominik Schnatterer, Department Head Production Processes & Development.

Die Liste der Vorteile von SAM kann sich sehen lassen: Die neuen Handhelds sind auf dem neuesten Stand der Mobile-

Technik, verfügen über eine deutlich verbesserte Scanleistung und haben eine integrierte Telefonfunktion. Auch ein optimiertes, digitales Packmittel-Handling sieht das System vor. „Die Fahrer können erstmals digital Packmitteldifferenzen erfassen. Dies ermöglicht eine beleglose Bearbeitung von Differenzen im Packmitteltausch. Das ist für alle Beteiligten eine große Erleichterung“, betont Schnatterer.

Immer mehr handfeste Vorteile im Fahreralltag

Das System wird ständig weiterentwickelt und mit neuen Funktionen ausgestattet. Im „Release 2“ wartet das System mit weiteren handfesten Vorteilen für die Fahrer auf: zum Beispiel mit einer Fotofunktion zur Dokumentation möglicher Transportschäden oder Transportbegleitdokumente, eine integrierte Navigation sowie einer Übersetzungsfunktion. Auch über Chats können die Fahrer fortan mit ihrer Niederlassung zusätzlich kommunizieren.

In der Entwicklung von SAM bei Dachser haben IT- und Nahverkehrsexperten Hand in Hand mit den Niederlassungen und Fahrern zusammengearbeitet. „Eine maximal offene Kommunikation aller und eng verzahnte Innovationsschritte mit vielen ‚Zwischensprints‘ haben SAM und den Rollout innerhalb kürzester Zeit maßgeblich vorangebracht. Eine so komplexe Innovation mit dieser Umsetzungskraft ist einmalig,“ freut sich Dominik Schnatterer.

„Wir haben SAM immer auch aus der Perspektive des Fahrers und der Fahrerin gestaltet, sind mitgefahren und haben ihnen auf ihren Routen über die Schulter geschaut.“ Aus der Praxis für die Praxis, lautete die Devise. „Es ging uns darum, ganz nah an den Menschen zu sein und deren Erfahrungen im Umgang mit modernster Kommunika-



Thomas Schmalz,
Head of Production
Management bei Dachser

tionstechnologie mit einzubeziehen. Was im täglichen Umgang mit Apps auf dem eigenen Smartphone gelernt ist, macht auch die Gerätenutzung im Arbeitsalltag leicht.“

Schritt für Schritt ins Europa-Netzwerk

Eine europaweite Geräte- und Systemumstellung funktioniert nicht auf Knopfdruck, sondern muss aus technischen und organisatorischen Gründen schrittweise erfolgen. So hatte Dachser im Mai 2019 die erste Anwendung auf dem neuen Handheld in den Betriebsstätten Öhringen und Bad Salzuflen getestet. Die Erkenntnisse daraus flossen in die erste SAM-Version, die dann im Oktober 2019 im Pilotbetrieb in den deutschen Niederlassungen Langenau und Hof sowie im französischen Niort an den Start gingen. Seit Mai dieses Jahres laufen der Rollout und der Geräteaus tausch auf Hochtouren.

„Bis SAM auch in der letzten Niederlassung angekommen ist, müssen wir zwei Systeme, nämlich SAM und NVO, parallel betreiben – und das ohne Qualitätsverluste“, sagt Schmalz. Das durchweg positive Feedback der Fahrer und der Niederlassungen gebe dem Vorgehen Recht. „Und es macht einen schon jetzt auch ein bisschen stolz auf das Erreichte.“

M. Schick

“ Mit der Einführung einer neuen Gerätegeneration setzen wir einen weiteren Meilenstein in der Digitalisierung



INFO

Nahverkehr neu gedacht: das Idea2net-Projekt Short Distance 2.0

Im Rahmen des Dachser-Schwerpunktprogramms Idea2net wurde das Projekt Short Distance 2.0 ins Leben gerufen. Unter der Leitung von Thomas Schmalz, Head of Production Management, werden dabei die Abläufe und Prozesse im Nahverkehr aus vier Perspektiven beleuchtet und schrittweise überarbeitet: aus Sicht der Disponenten, der Umschlaglager-Mitarbeiter, der Fahrer sowie der Kunden. Hierbei spielen vor allem die Automatisierung von Arbeitsabläufen und die damit einhergehende Digitalisierung mittels neuer, großteils selbst entwickelter Technologien eine wichtige Rolle. Ziel des Projekts ist es, bestehende Arbeitsprozesse effizienter zu gestalten, die Arbeit aller Beteiligten zu vereinfachen und somit die Attraktivität zu steigern.



Neues Audio-Format

JETZT ON AIR: NETZWERT – DER DACHSER PODCAST

Neues aus dem Dachser-Kosmos gibt es jetzt auch zu hören. Der gerade gestartete Dachser Unternehmens-Podcast macht Logistik und die Menschen, die dahinter stehen, zu einem Hörerlebnis.

NetzWert, der neue Unternehmens-Podcast von Dachser, beleuchtet spannende Themen aus der Welt der Logistik. Persönlichkeiten kommen zu Wort, die aus ihrem Alltag erzählen. Es geht um logistische Zukunftsvisionen, Trends und Innovationen. Der Podcast im Stil einer Radiosendung bringt Mehrwert für alle, die sich einen Wissensvorsprung und Informationsgewinn verschaffen wollen.

Das Ziel ist, komplexe Zusammenhänge einfach und verständlich zu präsentieren, dabei zu unterhalten und den Hörern einen inhaltlichen Mehrwert zu bieten. Dazu dreht sich jede Folge um zwei bis drei unterschiedliche Themen, die auf ein übergeordnetes Thema einzahlen, wie beispielsweise Menschen in der Logistik, Nachhaltigkeit, Netzwerk, globale Logistik.



Folgen 1 und 2 jetzt zum Anhören

Corona und die Logistik – welche Leistung muss die Branche aktuell zusätzlich erbringen? Wie hält Dachser sein Netzwerk am Laufen? Und wie ergeht es dabei den Fahrern, die als systemrelevant gelten? Diesen Fragen geht die erste Folge des Dachser Podcasts „NetzWert“ auf den Grund. In Episode 2 dreht sich alles um das Thema Netzwerk: Wie funktioniert

ein Netzwerk wie das von Dachser? Welche Rolle spielen dabei die Menschen im Netzwerk? Und wie halten Technologie und Innovationen das Netzwerk zukunftsfähig? Ab sofort ist „NetzWert – Der DACHSER Podcast“ auf allen gängigen Podcast-Plattformen wie Spotify oder Apple Podcasts und natürlich auch auf www.dachser.de zu finden.



+++ FREIBURGER-INNENSTADT: LIEFERN OHNE EMISSIONEN +++ „Dachser Emission-Free Delivery“ sorgt jetzt für die nachhaltige Zustellung von Stückgutsendungen auch in der Freiburger Innenstadt. Hier hat Dachser das Postleitzahlengebiet 79098, das Bereiche der Stadtteile Altstadt, Neuburg und Oberau umfasst, als emissionsfreies Liefergebiet festgelegt. In dieser rund 1,5 Quadratkilometer großen Zone erhalten B2B- und B2C-Kunden ihre Stückgutsendungen ab sofort ausschließlich emissionsfrei. „Nachdem wir bereits seit zwei Jahren erfolgreich ein elektrisch unterstütztes Lastenrad im Einsatz haben, ist dies nun der konsequente nächste Schritt, um unseren Teil zu einer verbesserten Luft- und Lebensqualität in der Freiburger Innenstadt beizutragen“, so Michael Gaudlitz, General Manager Dachser Logistikzentrum Freiburg. Zum Einsatz kommt für die emissionsfreie Belieferung ab sofort ein voll-elektrischer 7,5 Tonnen Leicht-Lkw vom Typ FUSO eCanter, mit dem die Waren entweder direkt zugestellt oder am innenstadtnahen Mikrohub des Partners VeloCarrier/Roc-Ket Cargo Bikes angeliefert werden. Dort werden kleinere Sendungen für Zustelltouren mit einem elektrisch unterstützten Lastenrad oder einem Streetscooter umgeschlagen. Die Ladestation für den Elektro-Lkw befindet sich in der Dachser-Niederlassung im Süden Freiburgs, im Gewerbepark Breisgau, der wie alle Standorte des Logistikdienstleisters in Deutschland seinen Strom zu 100 Prozent aus Wasserkraft bezieht. Auf den gesamten Transport bezogen – Vorlauf und Hauptlauf erfolgen konventionell per Diesel – verringert sich so der CO₂-Ausstoß pro Sendung durchschnittlich um 26 Prozent, während die Emissionen von Feinstaub um zirka 47 und Stickoxid um rund 41 Prozent zurückgehen. +++



+++ CROSS DOCKING IN FINNLAND +++

Dachser Finland hat in Kerava sein erstes eigenes Umschlagterminal in Betrieb genommen. Das verkehrsgünstig im Industriegebiet von Kerava gelegene Logistikterminal verfügt über ein 4.000 Quadratmeter großes Cross-Docking-Terminal und 600 Quadratmeter Bürofläche. Dachser schlägt am neuen Standort alle Import- und Exportsendungen um und wickelt die Distribution im gesamten Großraum Helsinki ab. In diesem Ballungsgebiet ist ein Großteil der finnischen Unternehmen angesiedelt. +++

+++ DACHSER RHEINE ERWEITERT KAPAZITÄTEN +++

Das Dachser Logistikzentrum Rheine hat ein neues Warehouse in Betrieb genommen. Herzstück der Anlage ist eine 20.800 Quadratmeter große Halle mit 26 Lkw-Toren und bis zu 36.800 Palettenstellplätzen. Hinzu kommen Büroflächen mit rund 1.200 Quadratmetern. In der neuen, modernen Anlage konsolidiert Dachser Rheine bisherige Lagerstandorte in der Umgebung. Über die erweiterten Kapazitäten optimiert der Logistiker die Verkehrsflüsse und Produktionsbedingungen für Kunden aus verschiedenen Branchen, unter anderem für die produzierende Industrie, den Healthcare-Bereich, den Baumarktsektor und Textilhandel. +++



Schleswig-Holstein geht ans Netz

+++ NEUER STANDORT IN NEUMÜNSTER +++ Dachser hat in diesem Sommer mit dem Logistikzentrum Schleswig-Holstein einen neuen Standort ins Netzwerk integriert. Industriegüter und Lebensmittel werden in Neumünster umgeschlagen. Mit einer Investition von rund 17,4 Millionen Euro entstand eine Logistikhalle mit 7.000 Quadratmetern. Davon werden 5.000 Quadratmeter für den Umschlag von Industriegütern genutzt. 2.000 Quadratmeter der Halle sind gekühlt und stehen für die Lebensmittellogistik zur Verfügung. „Mit dem Neubau in Neumünster geht eine unserer modernsten Logistikanlagen ans Netz“, sagt Alexander Tonn, Managing Director European Logistics Germany bei Dachser. +++



AGIL IM NETZ

Die Nacht zum Tage machen:
Eurohubs auf Hochtouren

Logistik-Netzwerke werden bestimmt durch definierte Standards in der Güterstruktur und in den Prozessen. Je engmaschiger ihre einzelnen Knotenpunkte miteinander vernetzt sind, desto robuster sind sie und desto mehr Flexibilität geben sie Kunden aller Branchen auch in krisenhaften Zeiten. Bestimmte Knotenpunkte nehmen dabei besondere, hochfunktionale Bündelungsaufgaben wahr – bei Dachser heißen sie Eurohubs. →

Das Leben ist wie Fahrradfahren. Um die Balance zu halten, muss man in Bewegung bleiben“, schrieb Albert Einstein 1930 in einem Brief an seinen Sohn Eduard. Das gilt auch für komplexe Logistiknetze wie das paneuropäische Dachser-Road-Netzwerk. Rund um die Uhr sind die Dachser-Lkw zu Zielen in ganz Europa unterwegs. Puls und Taktgeber sind dabei drei Eurohubs in Überherrn, Bratislava und Clermont-Ferrand. In diesen Knotenpunkten bündelt Dachser Stückgut für den paneuropäischen Linienverkehr wenn es keinen Direktverkehr gibt.

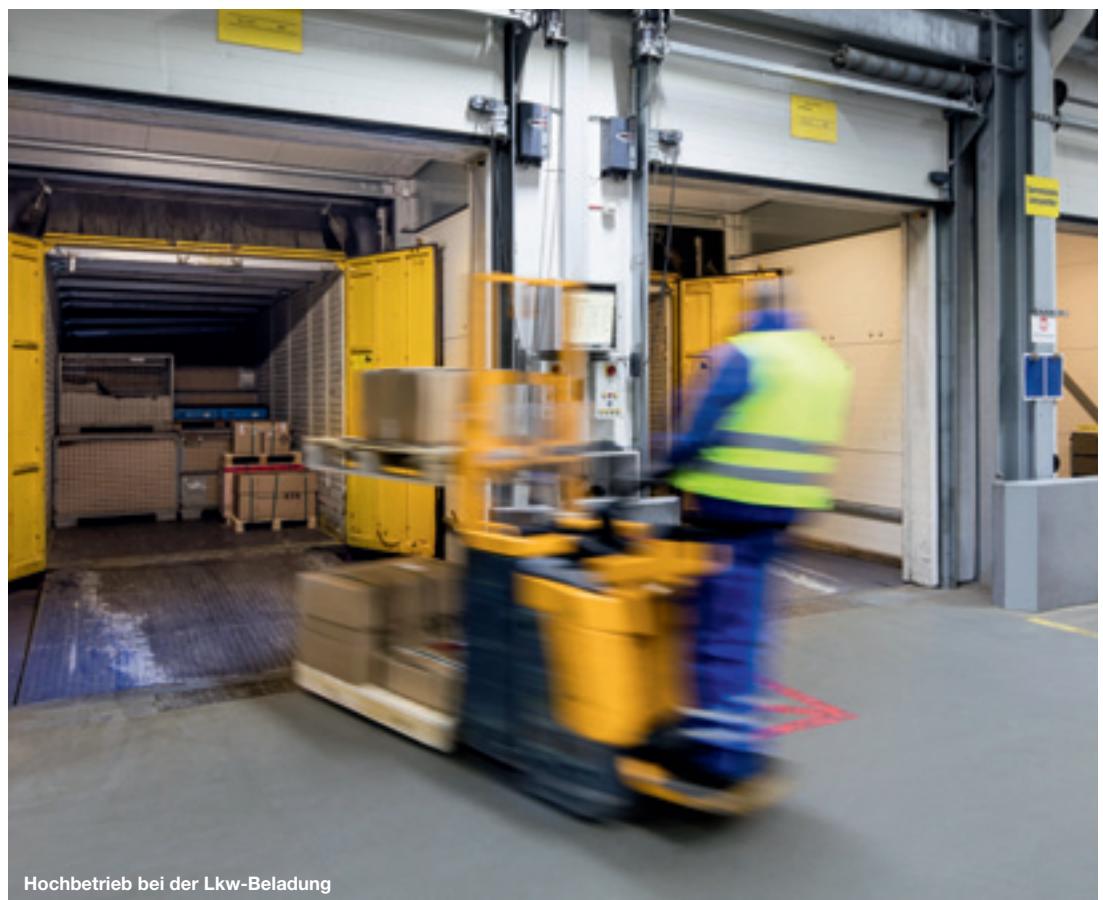
Die Eurohubs machen dabei buchstäblich die Nacht zum Tage. Dann herrscht Hochbetrieb in den Leitstellen und Lagern bei einem ständigen Kommen und Abfahren beim Warenein- und -ausgang. Im Hub-Betrieb tritt die Versorgung des europäischen Gesamtnetzes in den Vordergrund. „Eurohubs sind Non-Profit-Center ohne eigene Kunden, sie dienen allein dem Zweck, alle europäischen Niederlassungen in eng getakteten Verkehren miteinander zu verbinden“, erklärt Jens Lengefeld, Head of Partner Hub & Traffic Organization bei Dachser. Auf diese Weise könne der Logistikdienstleister seinen Europalogistik-Kunden zusätzlichen Mehrwert hinsichtlich einer möglichst schnellen Erreichbarkeit aller Destinationen in Europa bieten, selbst in abgelegene Gebiete hinein. Je nach Entfernung innerhalb von 24, 48 oder 72 Stunden.

Die Eurohubs im Dachser-Netzwerk wachsen mit ihren Aufgaben: In Clermont-Ferrand wurde 2020 die Hallenfläche um 2.200 qm auf rund 8.000 qm erweitert. Bratislava vergrößerte Ende 2019 die Umschlaghalle um 3.000 qm auf jetzt 6.000 qm. Ende 2020 erhöht Überherrn die Umschlagfläche um rund 5.000 qm auf nun knapp 14.000 qm.

Die Integration aller europäischen Destinationen

Netzwerkbalance ist anspruchsvoll. „Nur mit operativer und planerischer Exzellenz im Netzwerkmanagement lässt sich das erforderliche Maß an Qualität, Service und Verantwortung realisieren“, sagt Michael Schilling, COO Road Logistics und maßgeblicher Konstrukteur des paneuropäischen Dachser-Netzwerkes. „Unser Ziel ist, durch gezielte und systematische Ladungsbündelung die Vernetzung und den Ausbau der Eurohubs sowie die flächendeckende Integration aller europäischen Regionen voranzutreiben. Wir schaffen so eine bessere Auslastung und erhöhen damit die Wirtschaftlichkeit und Umweltverträglichkeit unserer Transporte“, so Schilling.

2002 wurde in Überherrn das erste Eurohub im Dachser-Netzwerk in Betrieb genommen. Seine Lage zwischen Deutschland und Frankreich machte es sehr schnell zu einer wichtigen Drehscheibe zwischen den beiden Ländern und deren europäischen Zielmärkten. 2011 kam Bratislava in der Slowakei hinzu und erweiterte die Perspektive in Richtung Osteuropa. Als im selben Jahr schließlich Clermont-Ferrand in Frankreich an den Start ging, konnte Dachser seine Drei-Eurohub-Strategie mit flächendeckend angebotenen, garantierten Laufzeiten in ganz Europa erfolgreich finalisieren. „Die zentral gesteuerten Eurohubs agieren als Rückgrat des European Logistics Netzwerks“, erklärt Lengefeld. →



Hochbetrieb bei der Lkw-Beladung

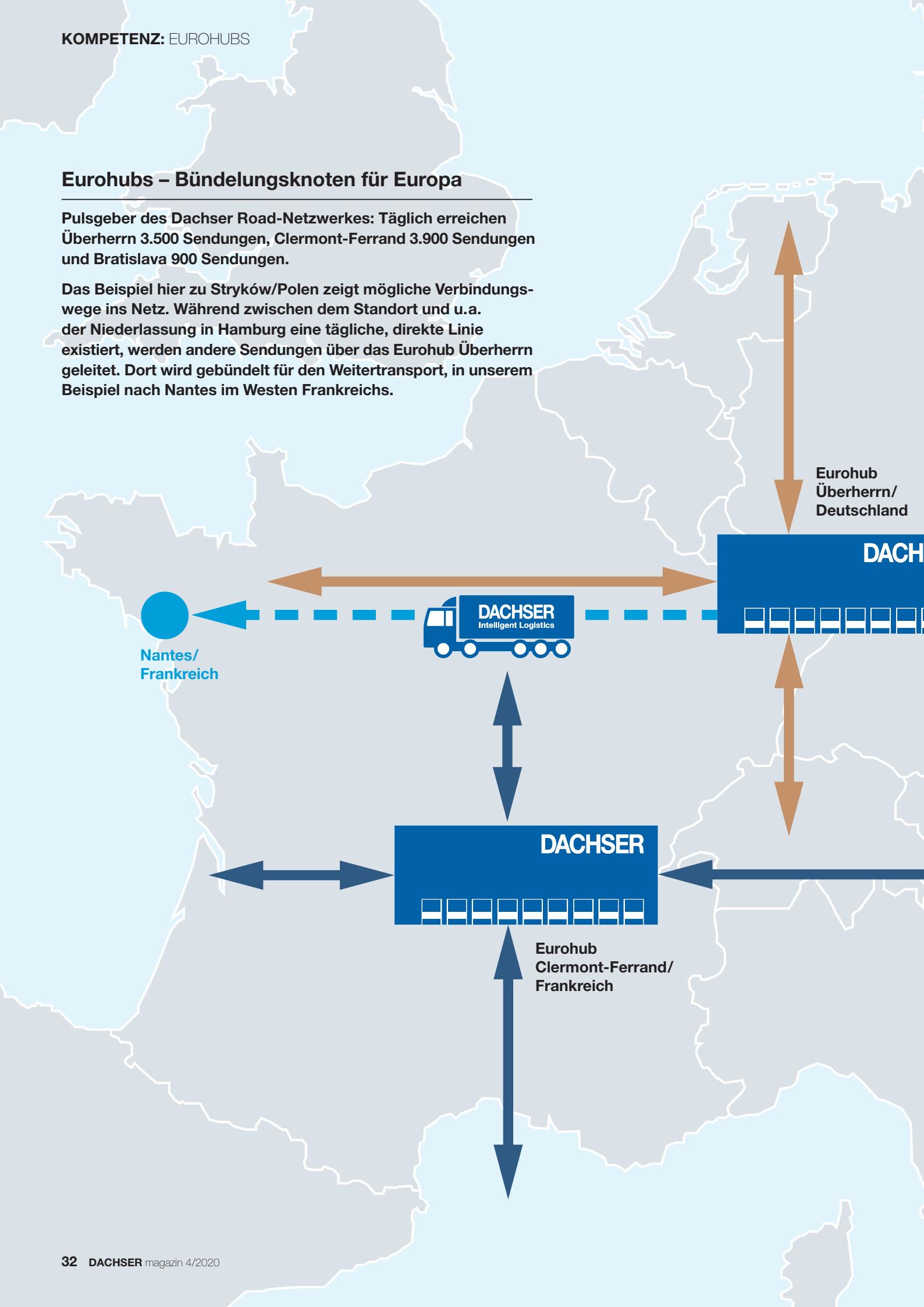


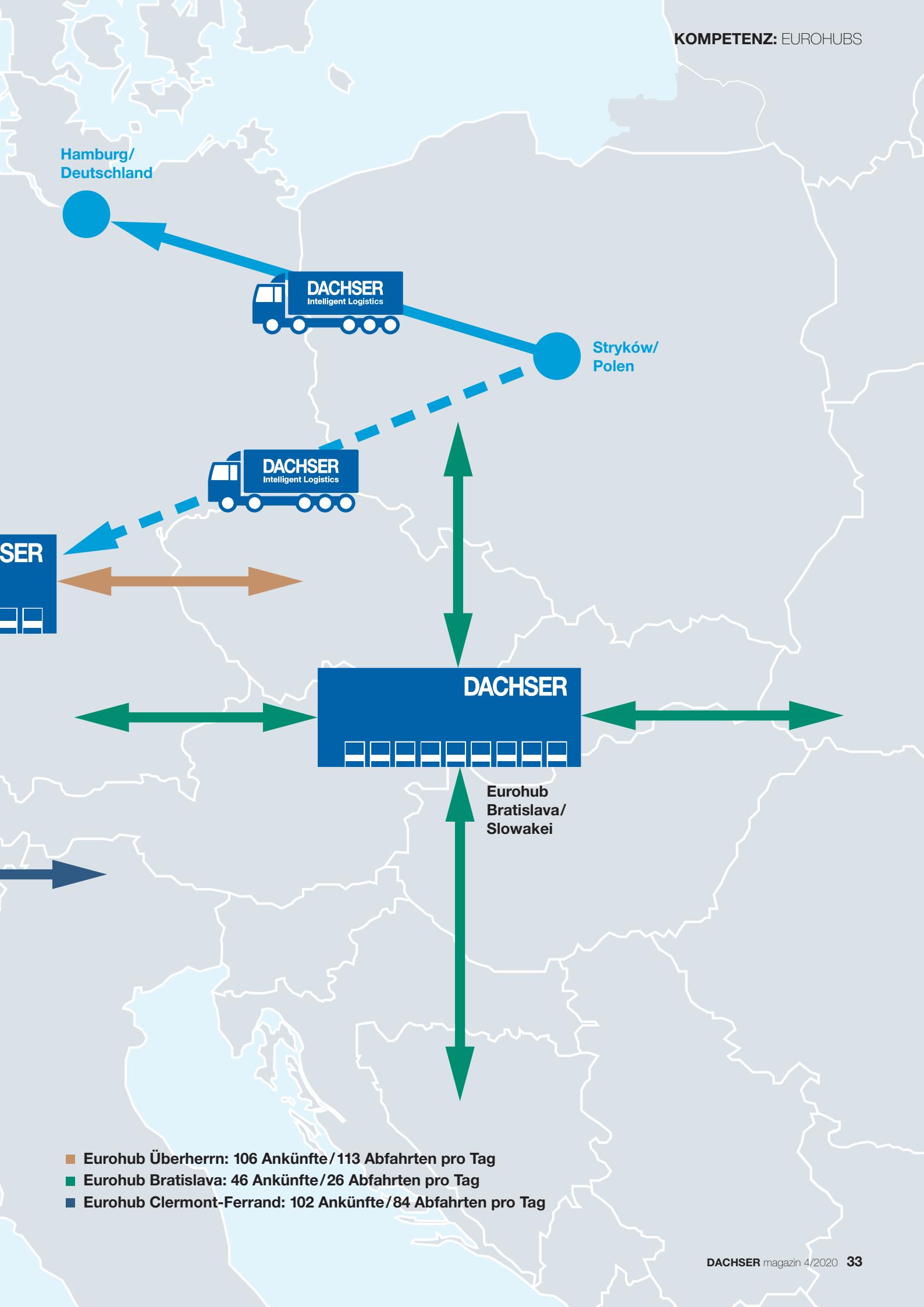
An den Toren zu Europa:
Alles ist bereit fürs Netz

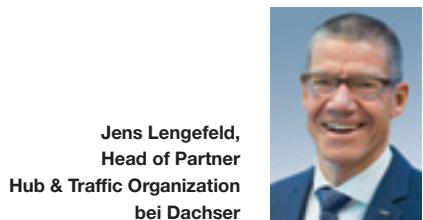
Eurohubs – Bündelungsknoten für Europa

Pulsgeber des Dachser Road-Netzwerkes: Täglich erreichen Überherrn 3.500 Sendungen, Clermont-Ferrand 3.900 Sendungen und Bratislava 900 Sendungen.

Das Beispiel hier zu Stryków/Polen zeigt mögliche Verbindungswege ins Netz. Während zwischen dem Standort und u.a. der Niederlassung in Hamburg eine tägliche, direkte Linie existiert, werden andere Sendungen über das Eurohub Überherrn geleitet. Dort wird gebündelt für den Weitertransport, in unserem Beispiel nach Nantes im Westen Frankreichs.







Jens Lengefeld,
Head of Partner
Hub & Traffic Organization
bei Dachser

“ Die Dachser-Eurohubs sind in
Corona-Zeiten der Fels in der Brandung

Das europäische Dachser-Netzwerk, das seine Stärke im Wesentlichen aus den rund 2.450 nationalen und 1.400 euronationalen Direktverkehren zwischen den Niederlassungen bezieht, erhält durch die Eurohubs und die damit verbundene Vernetzung aller europäischen Regionen eine noch höhere Leistungsfähigkeit. „Durch einen auf die Minute getakteten Verkehrsplan unterstützen wir die Niederlassungen mit wenigen Direktverkehren, so dass sie ihren Kunden alle Exportdestinationen anbieten können“, erklärt Bereichsleiter Lengefeld. So sei beispielsweise durch das Aufschalten von internationalen Verkehren im Import und Export der Standort Clermont-Ferrand von einem Frankreich-Hub zu einem Hub für ganz Europa erweitert und aufgewertet worden. Das mache diesen Netzknopf nun besonders wichtig sowohl für französische Kunden mit europäischen Zielen als auch für europäische Kunden mit Zielmärkten in Frankreich.

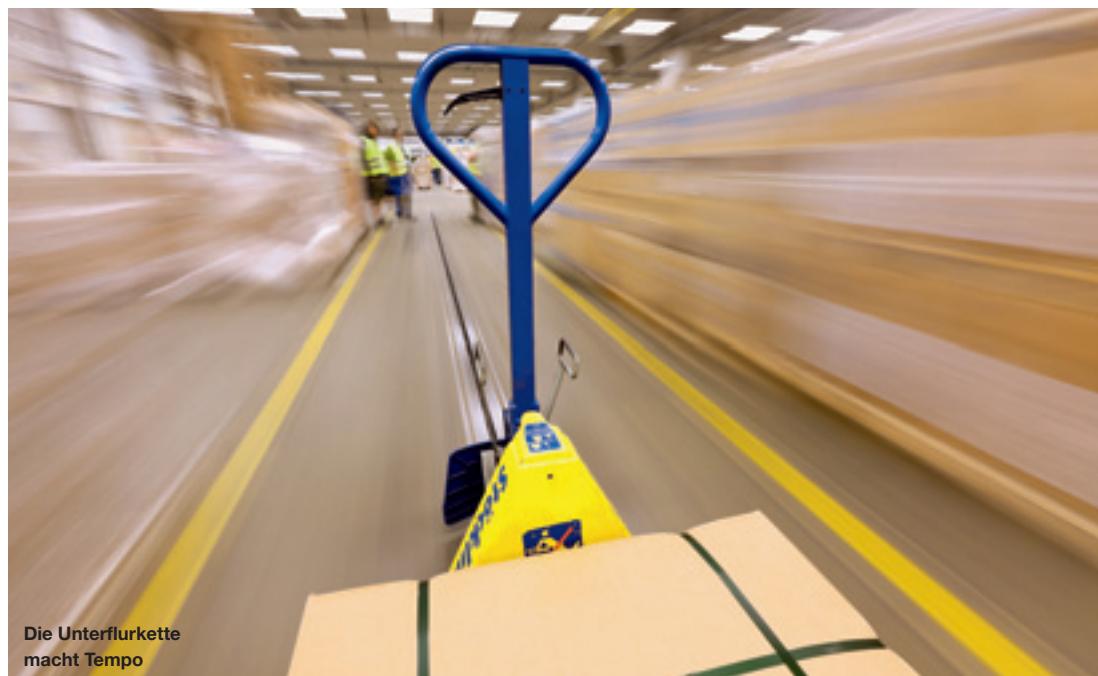
Das große Ganze im Blick

Die Akteure im Netzwerk, so Lengefeld, müssten dabei immer über den jeweiligen Standort hinausblicken und das große Ganze im Blick halten. „Das Head Office in Kempten gibt den Eurohub-Managern klare Regeln und

Vorgaben an die Hand, und stellt damit eine Balance zwischen Netzwerk- und Eurohub-Interessen her.“ Als Non-Profit Center stehe ein Eurohub immer im Dienst des ganzen Netzwerks und der damit verbundenen, gewohnt hohen Qualität. Die Kunden profitierten dabei nicht nur von der Verlässlichkeit des Systems, sie könnten sich in einem Eurohub-optimierten Netzwerkverbund auch etliche regionale Lager sparen und trotzdem viele Länder mit festen Laufzeiten bedienen.

In Corona-Zeiten mit vielfach gestörten und zum Teil komplett unterbrochenen Lieferketten wurde das Einhalten der Netzwerk-Balance zu einer großen Herausforderung, aber auch einer Chance. „Die Eurohubs waren zu den Krisenzeiten im Frühjahr der Fels in der Brandung“, berichtet Jens Lengefeld. „Sie haben die Tonnage von Niederlassungen aufgenommen, als diese aufgrund von reduziertem Aufkommen ihre Direktverkehre quasi über Nacht einstellen mussten. Das Netzwerk blieb so für die Kunden immer leistungsfähig – ohne Qualitätseinbußen oder außerordentliche Aufschläge. Das Netzwerk weiß: Auf die Eurohubs ist Verlass. Sie halten es immer in Bewegung. Und das schnell und effektiv, jederzeit mit demselben hohen Qualitätsanspruch.“

M. Schick





SICHTBARKEIT SCHAFFT SICHERHEIT

Ein neues Blinklichtkonzept sorgt seit diesem Jahr für eine bessere Sichtbarkeit von Dachser-Lkw in Europa. Zusätzliche blinkende Seitenmarkierungsleuchten an den Trailern tragen gerade auch in der dunklen Jahreszeit dazu bei, das Unfallrisiko beim Abbiegen zu minimieren und so das sichere Miteinander der Verkehrsteilnehmer, insbesondere mit Fahrradfahrern, weiter zu verbessern.

ALLES AUF LAGER.

DACHSER Contract Logistics

Intelligente Logistik und verzahnte Prozesse – mit effizientem Warehousing, kundenspezifischen Value Added Services und globalem Transportnetzwerk. Profitieren Sie von optimal aufeinander abgestimmten Waren- und Informationsflüssen in unseren weltweit vernetzten DACHSER Warehouses.